

МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ ТА ЗВ'ЯЗКУ УКРАЇНИ

**ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

**ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА**

**СХІДНИЙ НАУКОВИЙ ЦЕНТР
ТРАНСПОРТНОЇ АКАДЕМІЇ УКРАЇНИ**



**ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
IX Міжнародної наукової конференції
«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»
(22.04 - 23.04.2010)**

**ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ
IX Международной научной конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА»**

**ABSTRACTS OF THE REPORTS
of the IXth International Scientific Conference
“THE PROBLEMS OF THE TRANSPORT ECONOMICS”**

**Дніпропетровськ
2010**

МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ ТА ЗВ'ЯЗКУ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

СХІДНИЙ НАУКОВИЙ ЦЕНТР
ТРАНСПОРТНОЇ АКАДЕМІЇ УКРАЇНИ

НАУКОВО-ВИРОБНИЧЕ ПІДПРИЄМСТВО
«УКРТРАНСАКАД»

**ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
IX Міжнародної наукової конференції
«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»
(22.04 - 23.04.2010)**

**ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ
IX Международной научной конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА»**

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

Дніпропетровськ
2010

Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей IX Міжнародної наукової конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2010 р. –238 с.

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

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

Редакційна колегія

К.е.н., доц.	В. І. Романко
Д.е.н., проф.	А. А. Покотілов
Д.е.н., проф.	Ю. Ф. Кулаєв
Д.е.н., проф.	С. В. Каламбет
Д.е.н., проф.	В. В. Скалозуб
Д.е.н., доц.	В. І. Копитко
Д.е.н., доц.	Ю. С. Бараш
Д.е.н., доц.	Т. І. Власова
К.е.н., доц.	М. В. Гненний

Адреса редакційної колегії:

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

Конференція проводиться за підтримки Державної адміністрації залізничного транспорту України „Укрзалізниця”, Східного наукового центру Транспортної академії України та Науково-виробничого підприємства «Укртрансакад».

Тези доповідей друкуються мовою оригіналу в редакції авторів.

© Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, 2010 р.

Секція 1

Адаптація транспорту
до формування сучасних ринкових
відносин в умовах України

Тенденции и проблемы урбанизации в современных рыночных условиях

Головинова Г. Н., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

В современных экономических условиях, проблемы, порождаемые урбанизацией, выходят за рамки сугубо демографических, они затрагивают как общественно-политические, так и социально-экономические сферы. Более того, на наш взгляд, современные тенденции процесса урбанизации вызваны, прежде всего, экономическими аспектами.

урбанизация – исторический процесс возникновения, роста населенности и числа городов, концентрации в них экономического потенциала; она сопровождается повышением роли городов в жизни общества, распространением городского образа жизни и формированием систем расселения. Принято выделять следующие основные стадии урбанизации: «точечная» концентрация; формирование агломераций; рассредоточенная концентрация. Несмотря на наличие общих черт как глобального процесса, в разных странах и регионах урбанизация имеет свои особенности, которые находят выражение в различных ее уровнях и темпах.

По оценкам ООН и Всемирного банка, к 2030 году количество городского населения увеличится до 60 %, а в 2050 может достигнуть 80 %. Опыт индустриально развитых стран показывает, что урбанизация остановится именно на этой отметке. Однако существует мнение, что урбанизация будет развиваться, но изменится ее содержание и формы.

Распространенным путем урбанизации считалось в современных условиях расширение города за счет агломераций – территорий, которые интегрировались в мегаполис сначала экономически, а потом становились его административной единицей. Однако, в наиболее урбанизированных странах наблюдается возникновение городских коридоров, которые образуются вдоль трасс национального значения. Население с периферии тяготеет к этим магистралям именно по экономическим причинам, а расти начинают не сами мегаполисы, а населенные пункты, находящиеся у трассы. Города, соединенные между собой магистралью образуют целостную экономическую структуру с двумя центрами и множеством агломераций вдоль трассы. Тенденции такой встречной урбанизации можно встретить и в Украине: населенные пункты постепенно преобразуются в транзитные агломерации будущих сверхгородов. В свете глобальных урбанистических тенденций, строительство новых и реконструкция старых магистралей должны ускорить этот процесс.

Следует отметить, что темпы и модели урбанизации в Украине более всего похожи на азиатский вариант, однако прирост населения имеет европейский характер, и, следовательно, города переживают не количественные, а качественные преобразования. От таких процессов в первую очередь пострадает сельскохозяйственный сектор. По данным переписи населения 2001 года, в Украине более 67 % составляет городское население.

Экономический скачок городов является одновременно и успехом, и потенциальной угрозой. С одной стороны, мегаполисы тянут вперед национальную экономику, а с другой, являются крупнейшими потребителями ресурсов, что порождает эффект экономического роста без экономического развития, следствием чего является урбанизация потребления.

Анализируя тенденции урбанизации как глобального процесса, имеющего особенности и общие черты в различных странах, можно выделить следующие проблемы данного процесса в современных условиях: стремительный, хаотичный и неуправляемый характер урбанизации; низкое качество городской жизни; экологическое неблагополучие городского развития; асимметричность городского расселения; необходимость формирования многофункциональной основы развития структуры городов; возрастание роли мегаполисов как социально-культурных центров; потребительское поведение крупных городов; необходимость решения проблемы транспортного обеспечения.

Таким образом, анализ тенденций и проблем урбанизации, а также понимание ее экономической основы, позволит обществу и государству адекватно и оперативно реагировать и решать возникающие проблемы.

Історія соціальної політики в контексті соціально-економічного розвитку України

Клочко Г. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Соціальна політика – дуже актуальна для України тема, особливо в умовах зростання бідності, коли більша частина населення виживає переважно за рахунок державних трансфертів. Але перманентний бюджетний дефіцит ставить реальні обмеження соціальному захисту. Як вирішувались протиріччя між соціальною справедливістю та економічною ефективністю на різних етапах розвитку соціальних функцій держави?

Віками в суспільних громадах культивувалась соціальна солідарність, що проявлялося в допомозі вдовам, знедоленим, благочинності, а в підсумку вилилося в формування системи солідарного страхування.

З початком Нового часу становлення ринкової економіки та держави сучасного типу підринає основи системи традиційного суспільства. І саме тому в цей період виникає потреба в державному регулюванні соціальної сфери. Хоча в протиріччі між трудом і капіталом держава, як свідчить історичний досвід, переважно ставала на бік капіталу. Фактично це підтверджує тезу про те, що соціальні витрати являються «зайвими», обтяжливими як для фірми, націленої на прибуток, так і для держави. Чому ж соціальна сфера віками залишається об'єктом уваги «незацікавлених» сторін? На різних історичних етапах для цього були різні причини.

На ранніх етапах розвитку капіталізму завдяки соціальній політиці держави у виробництво було залучено значну кількість працездатного населення: сироти, бідняки, волоцюги та інші. В 19 столітті розвинуте громадянське суспільство примусило державу взяти на себе турботу про вразливі верстви населення; починає формуватися державна система соціального захисту сучасного типу. В подальшому до 20-х років 20-го століття соціальні функції держави обумовлюються економічними причинами: зростанням монополізації, концентрації виробництва, ускладненням виробничих зв'язків, а також оформленням міжнародного робітничого руху, укріпленням профспілок, формуванням політичних робочих партій. Але розквіт соціальної політики припадає на період 40-70-х років. Недарма цей період отримав назву «золотого тридцятиліття» розвинутого світу. Саме в цей період соціальна турбота держави закріплюється на конституційному рівні в більшості ринкових економік. Та, на жаль, розповсюджувалася ця ситуація тільки на так званий «золотий мільярд». В певній мірі можна говорити про значний внесок інших п'яти мільярдів у соціальний добробут «золотого». Що і підтвердила економічна криза 70-х років, яка продемонструвала економічні обмеження подальшого зростання добробуту в розвинутих країнах. І в подальшому соціально-економічна комісія ООН ставить питання про перехід від соціальної до ефективної держави, в якій турбота про соціальне забезпечення перекладається на самого громадянина. Причини такої трансформації лежать в сфері глобалізації, яка змінює умови отримання прибутку в сучасному світі.

Але нам треба розуміти два моменти. Перше – це те, що Україна як відкрита держава вразлива до зовнішнього впливу. І відповідно, друге – соціально-економічна криза в Україні підсилюється трансформацією соціальної політики на глобальному рівні.

Соціальне партнерство як основна форма узгодження економічних інтересів

Ковальчук Т. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Кожен працівник і підприємець прагне отримати найбільший дохід: працівники хочуть отримувати велику зарплату, а підприємці – максимально можливий прибуток. Проте їх бажання реалізуються далеко не завжди і не повністю, що багато в чому визначається фінансовим станом підприємств і тим, що частину доходів підприємствам необхідно направляти на накопичення, на інвестування в оновлення матеріально-технічної бази.

На підприємствах немає інших можливостей погоджувати інтереси працівників і підприємців, окрім обговорення цих інтересів і вимог їх власників і досягнення домовленостей про ступінь та шляхи реалізації інтересів. Основною формою узгодження економічних інтересів працівників і роботодавців виступає соціальне партнерство.

Соціальне партнерство є суспільною формою і процесом узгодження інтересів працівників і роботодавців за участю держави як найбільшого роботодавця та в той же час гаранта дотримання законів, перш за все, дотримання трудового і соціального законодавства.

Соціальне партнерство дозволяє на основі переговорів основних суб'єктів господарювання погоджувати та координувати їх інтереси і позиції з врахуванням економічних, соціальних і політичних реалій. Шляхом трибічних переговорів досягаються оптимальні варіанти та шляхи відносно повнішого задоволення першочергових інтересів працівників, підприємців і держави стосовно існуючого економічного стану та ресурсів договірних сторін.

В процесі соціального партнерства формується компроміс, знаходяться оптимальні шляхи задоволення реальних інтересів і потреб, перш за все, працівників і підприємців.

На основі соціального партнерства і переговорів кожній стороні можна досягти максимально можливого при даному рівні розвитку продуктивних сил і суспільних стосунків рівня реалізації економічних інтересів, повніше задовольнити інтереси партнерів.

Перехід до ринкових відносин веде до корінних змін в самій суті соціально-економічних відносин суспільства. У цих умовах стає актуальною необхідність створення нової системи соціального захисту трудящих, відповідної ринковим відносинам, і, в першу чергу, їх права на справедливую оплату праці.

Соціальне партнерство у сфері трудових відносин означає спільну діяльність уряду, підприємців, профспілок і працівників щодо питань трудового і соціального життя громадян, трудових колективів і суспільства в цілому.

Ступінь розвитку відносин партнерства прямо пропорційна розвиненості ринку праці, капіталів, товарів, послуг, а також міри демократизації управління виробництвом і суспільством в цілому.

Методологічні засади управління фінансами

Мірошник Н. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Дослідження економічної природи фінансів обумовлено необхідністю пізнання фінансових проблем підприємств. Методичні основи кількісного виміру та оцінки фінансового стану підприємств і трактування його сутності зафіксовано також і в нормативних актах відповідних міністерств. Слід виділити таких науковців, які приділили значну увагу дослідженню фінансового стану підприємств: І. Т. Балабанов, Л. А. Бернстайн, М. Д. Білик, І. О. Бланк, Ю. Брігхем, Л. Гапенські, Т. Р. Карлін, А. П. Ковальов, В. В. Ковальов, М. Н. Крейніна, Л. А. Лахтіонова, Г. В. Савицька, В. Т. Савчук, О. С. Стоянова, Р. Холт, А. Д. Шеремет та ін.

В умовах сучасного розвитку перехрещуються кілька вузлових проблем управління фінансами на регіональному рівні. Насамперед, це створення «капіталу» і зв'язане з цим залучення додаткових засобів і ресурсів. Створення «фінансового капіталу» можна представити як момент праці, що створює засоби виробництва. Слід зазначити, що якщо виробник не сам створює «фінансовий капітал», а купує його, то він витрачає частину своєї праці на виробництво відповідної частини продукції. Дійсно, «капітал» коштує йому визначеної праці. Сьогодні поняття «капітал» розглядається як фінансові ресурси у контексті часу. Так, Белолипецький В. Г. вважає, що принципова відмінність між фінансовими ресурсами і капіталом фірми полягає в тому, що в будь-який момент фінансові ресурси більші або дорівнюють капіталу фірми. При цьому рівність означає, що у фірми немає ніяких фінансових зобов'язань і всі наявні фінансові ресурси перебувають в обігу. Річ у тому, що у стандартній звітності подані не фінансові ресурси, а їх перетворені форми - зобов'язання і капітал. Він говорить про власний і позиковий капітал, який відносить до зобов'язань підприємства. Розглядає підсумок балансу як сукупність фінансових ресурсів, а до капіталу відносить лише власний капітал підприємства.

Існує декілька думок по визначенню двох категорій – капіталу і доходу. Одні автори виділяють фінансові ресурси із доходів підприємства, другі – з його капіталу, а треті – з капіталу, і доходу одночасно. Так, І. В. Зятковський відносить до фінансових ресурсів те, що надходить до підприємства на правах власного капіталу: «основними ознаками фінансових ресурсів підприємств є джерела їх походження і право суб'єкта господарювання розпоряджатися ними без будь-яких обмежень». Отже, на наш погляд, слід розуміти сукупність усіх грошових ресурсів на певну дату у процесі реалізації продукції, основних і оборотних засобів і видачі зобов'язань. А це і операційна, і інвестиційна, і фінансова діяльність. Дійсно, пасив відображає сформовані в минулому фінансові ресурси, як матеріалізовані активи. Так, в активі балансу може бути зростання статті «Грошові засоби та їх еквіваленти», а в пасиві ця величина розкладеться на статті – нерозподілений прибуток, зобов'язання за розрахунками з бюджетом, з оплати праці, короткостроковими кредитами банків тощо.

Системна криза українського суспільства (вичерпання інвестиційних ресурсів, падіння ефективності капіталовкладень, наростаючий бюджетний дефіцит) обумовила не тільки пошук практичних дій по його подоланню, але і визначення парадигми реформування системи держави. Економіка країни – це єдиний національний комплекс. Удосконалення управління цим комплексом передбачає формування прогресивної структури суспільного виробництва, збалансування та пропорційний розвиток. Фінансові відносини у країні можуть успішно розвиватися тоді, коли держава створює відповідні умови. На макрорівні складовою частиною фінансової системи є фінансовий механізм, який проявляється взаємодією об'єкта (сфери фінансів) і суб'єкта фінансової системи (сукупності фінансових органів).

Деякі питання правового забезпечення функціонування залізничного транспорту в ринкових умовах

Прийдак М. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Нині економіка України перебуває в стадії формування складних ринкових процесів, що пов'язані з підвищенням рівня економічної свободи суб'єктів господарювання, розвитком конкурентних засад підприємництва, інтеграцією держави в міжнародний економічний простір, становлення принципу верховенства права.

Розвиток ринкових відносин, реформування відносин власності, зміни в бюджетній та податковій системах України вимагають переосмислення окремих цивільно-правових, господарсько-правових та фінансово-правових понять і категорій, удосконалення правового регулювання відносин в цих сферах..

Став реальністю вступ нашої держави до СОТ, а у перспективі і вступ до ЄС, що є найважливішими стратегічними завданнями для України, визначеними у відповідних документах. Насамперед, це Угода про партнерство та співробітництво між Україною та Європейськими співтовариствами 1994 р., Указ Президента України від 11 червня 1998 р. № 615/98, яким було затверджено Стратегію інтеграції України до Європейського Союзу та інші.

Європейське Співтовариство, зокрема, формує вимоги до національних законодавств, як інструмент підвищення економічної ефективності та надання однакових можливостей усім товаровиробникам і учасникам господарської та підприємницької діяльності. Вимоги до національного права, а також до практики його застосування покликані запобігати діям держави, уряду, органів судової влади, спрямованим на встановлення дискримінаційних умов для державних підприємств або на надання дискримінаційної державної допомоги підприємствам приватного сектора. Принципові положення вимог щодо регулювання конкуренції ЄС містяться в Розділі 4, глави 1 «Правила конкуренції», статтях 81(85) - 89(94) Амстердамського договору. Детальні правила застосування цих статей та процедурні питання врегульовані вторинним законодавством, а саме: регламентами та директивами ЄЕС, ЄС, рішеннями Європейського Співтовариства вугілля і сталі (ЄСВС), рекомендаціями, повідомленнями та іншими актами Комісії. Тлумачення застосування законодавства міститься в рішеннях Європейського Суду.

Відтак в рамках даної статті зупинимось на окремих складових здійснення залізничним транспортом в Україні своїх статутних завдань, зокрема. відшкодуванні матеріальної шкоди учасниками договорів перевезення вантажу, пасажирів, вантажу, пошти (ст. 908 ЦК України), а також третіми особами.

Як відомо, залежно від об'єкта перевезень законодавець виділяє договори перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти, що мають відповідати вимогам глави 64 Цивільного кодексу України, Статуту залізниць України, Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажо-багажу та пошти залізничним транспортом України та іншим нормативно-правовим актам. Відомо також, що досить багаточисельними є факти розкрадання вантажів, вантажобагажів та пошти при здійсненні залізничним транспортом своїх договірних зобов'язань. Чисельними також є факти завдання шкоди здоров'ю пасажирів.

Помітна частина з перелічених правопорушень знаходить своє адекватне завершення в судах загальної юрисдикції та господарських судах.

Разом з тим багаточисельними залишаються факти, коли за фактами крадіжок вантажів, багажовантажів чи пошти органи внутрішніх справ, отримавши в установленому законом порядку повідомлення про злочини, відмовляють в порушенні кримінальних справ по надуманих мотивах, формально посилаючись при цьому на п.п. 1 чи 2 статті 6 Кримінально-процесуального кодексу України.. При цьому досить часто не обтяжуючи себе надсиланням до авторів повідомлень про злочин належно мотивованих постанов про відмову в порушенні кримінальної справи, обмежуючись (в кращому випадку) куцими повідомленнями про відмову в порушенні кримінальної справи.

Маркетинговое исследование как инструмент совершенствования банковских услуг

Радионова Н. В., Кобец О. И., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

В современных рыночных условиях в Украине складывается ситуация, при которой коммерческие банки для достижения своих стратегических целей используют маркетинговые инструменты в сфере банковских услуг. Основой этого направления является комплекс мероприятий, основанных на формировании и совершенствовании деятельности банковских работников и непосредственно банка в целом. Необходимым условием эффективного развития банковского дела в Украине является использование новейших маркетинговых концепций и инструментов как методов повышения эффективности работы. Для того чтобы иметь успех, услуги и маркетинговая программа должны удовлетворить экономические потребности клиентов. А именно маркетинговые исследования помогают определить эти потребности клиентов банка и сформировать необходимые маркетинговые предложения. Полученная в момент проведения маркетинговых исследований информация позволяет уменьшить риск и принять рациональное решение.

Маркетинговое исследование - это аналитический процесс, что включает в себя определение проблемы, сбор и анализ информации, разработку рекомендаций, которые улучшили бы маркетинговую деятельность организации. В широком понимании маркетинговые исследования имеют не только маркетинговую проблему, но и маркетинговые возможности для эффективного принятия решения. Заданием маркетинговых исследований является получение достоверной, надежной и максимально полной информации для внедрения необходимых мероприятий.

В ходе изучения данной проблемы было проведено маркетинговое исследование, направленное на выявления качества обслуживания клиентов банка и осведомленности работников отделений банка «Кредит-Днепр» о банковских продуктах и инновациях оказании услуг. Для данного исследования использовали: метод - опрос, инструмент - анкета, способ - интервью. Задачи исследования:

- Определить, насколько персонал отделений банка «Кредит-Днепр» владеет информацией о банковских продуктах.
- Выявить, в какой мере персонал банка осведомлен о новых банковских продуктах.
- Провести контроль над донесением информации до клиентов.
- Выяснить уровень знаний сотрудников банка по Программе лояльности.

При анализе полученных данных было предложено новые маркетинговые мероприятия для усовершенствования работы сотрудников банковской системы Украины:

- Организация консультаций с работниками отделений о новейших банковских продуктах.
- Внедрение инструментов публицити: пресс- релизов.
- Информирование сотрудников отделений о банковских услугах, инновациях в банковском бизнесе.
- Проведение психологических тренингов для сотрудников отделений.
- Поддерживание 3-х сторонней связи Банк – Отделение - Клиент через различные маркетинговые программы.
- Мотивирование персонала через начисление бонусов, предоставления путевок по культурным местам Украины.

Следует отметить, что маркетинговые концепции банковских услуг находятся на стадии постоянного формирования и нацеленности на результат. Существует множество сегментов рынка банковских услуг, которые требуют анализа и оценки потенциала для дальнейшей разработки эффективной маркетинговой программы.

Некоторые особенности теоретического обоснования маркетинга в современных рыночных условиях

Радионова Н. В., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Развитие маркетинга в современных рыночных условиях является одним из главных условий формирования конкурентных рыночных отношений и эффективного функционирования и развития всех хозяйствующих субъектов, в том числе и транспортных предприятий. Структурные преобразования на транспортном рынке требуют активного внедрения современных маркетинговых принципов управления.

Представляется, что характер и существенные особенности жизнедеятельности любого экономического субъекта подчинены философии, стратегии и тактике маркетинга, т. е. цели, задачи и модели его поведения формируются именно под воздействием маркетинга.

В этой связи, особую важность имеет теоретическое понимание истории развития маркетинга как деятельности и науки, и определение его современных концепций как регулятора рыночного хозяйства и важного социального феномена. Западными и отечественными маркетологами дается несколько тысяч определений маркетинга, что объясняется различными методологическими подходами, научными школами и уровнем развития практического маркетинга в конкретных условиях.

Наиболее распространенными являются следующие подходы в определении маркетинга:

- Концептуальный – дает общее представление о маркетинге как системе взглядов, подходов и бизнес-философии в современных рыночных условиях.
- Функциональный – основан на выполнении предприятием маркетинговых функций.
- Управленческий – предполагает тесную взаимосвязь с процессом управления предприятием в рыночных условиях.
- Институциональный – представляет маркетинг как систему со многими элементами, которые взаимодействуют друг с другом и с элементами внешних систем.
- Социально-экономический – рассматривает маркетинг как отношения, возникающие между товаропроизводителем, потребителем и другими хозяйствующими субъектами по поводу обмена ценностями на рынке.

Следует отметить, что социально-экономический подход к определению маркетинга с позиций экономической теории в современных условиях неоправданно подзабыт маркетологами, хотя именно он в полной мере отражает основу маркетинговой деятельности как системы взаимоотношений «товаропроизводитель-потребитель». Необходимо отметить, что последний в современных экономических условиях играет важную определяющую роль, а маркетинг предприятия приобретает социально-этичный характер.

Маркетинг в современном обществе играет очень важную роль как системный инструмент социальной ориентации рыночной экономики. В современной науке общепринятым является понимание процесса становления теории маркетинга в контексте с процессом общесоциального развития, которое привело к трансформации маркетинга из конкретно-управленческого механизма организации продаж к глобальному социальному явлению.

Таким образом, понимание многогранной сущности маркетинговой деятельности и процессов его становления, позволит хозяйствующим субъектам обеспечить эффективное решение всего комплекса задач маркетинга в соответствии с требованиями управления в современных рыночных условиях.

Секція 2

Економіка та управління

на транспорті

Вартісна оцінка наслідків транспортних подій на залізничному транспорті

Шевченко В. В., Міністерство транспорту та зв'язку України, м. Київ, Пшінько О. М.,
Мямлін С. В., Гненний О. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Серед найбільш вагомих аспектів забезпечення безпеки на транспорті є організація стабільної роботи системи безпеки руху. При чому управління цією системою потребує не тільки постійного контролю на кожному рівні, а й наявності системи прогнозування і аналізу рівня безпеки з урахуванням економічних аспектів від порушень безпеки. З метою удосконалення системи управління безпекою руху на залізничному транспорті, як найбільш напруженою підгалуззю економіки, пропонується спеціальний математичний апарат, який дозволяє оцінювати економічні параметри виходячи з аналізу транспортних подій.

Одним з основних питань при оцінці економічної ефективності заходів з підвищення безпеки руху поїздів є прогнозування кількості транспортних подій у різних умовах (з реалізацією заходів, що розглядаються, та без такої реалізації). Для вирішення цієї задачі доцільно розглядати послідовність випадкових подій, які представляють собою транспортні події, що повторюються. При цьому, якщо транспортна подія розглядається як відмова технічної системи, послідовність транспортних подій утворює потік відмов. Тому, у подальшому використовується термін потік транспортних подій.

Ключовим питанням для прогнозування кількості транспортних подій є встановлення закону розподілу часу між транспортними подіями. Це досягається за рахунок статистичного оцінювання параметрів закону розподілу, та встановлення його типу (перевірки відповідних статистичних гіпотез).

Слід відзначити, що заходи з підвищення безпеки руху поїздів можуть мати вплив не на всій мережі залізниць України, а лише на її частині. У такому випадку показники кількості транспортних подій потрібно прогнозувати на основі статистичного оцінювання параметрів безпеки руху за даними відповідного фрагменту мережі. Якщо безпосередньо такі дані встановити не вдається (наприклад, у зв'язку з відсутністю статистичної звітності), їх можна визначити розрахунковим шляхом – розподілом кількості транспортних подій між фрагментами мережі залізниць пропорційно їх розгорнутій довжині (з урахуванням під'їзних шляхів). Наприклад, кількість транспортних подій, що припадає на ділянку АБ можна визначити за формулою:

$$V_{AB} = \frac{V_m}{L_m} \cdot L_{AB},$$

де V_{AB} – кількість транспортних подій на ділянці АБ;

V_m – кількість транспортних подій на мережі;

L_m – розгорнута довжина залізничних шляхів мережі залізниць (з урахуванням під'їзних), км;

L_{AB} – розгорнута довжина ділянки АБ, км.

За базу може бути прийнята кількість транспортних подій і меншої частини мережі, наприклад, однієї залізниці. Статистичне оцінювання параметрів випадкових величин, що використовуються для прогнозування кількості транспортних подій, базується на аналізі ретроспективних даних з безпеки руху поїздів. При використанні для статистичної оцінки параметрів законів розподілу часу між транспортними подіями ретроспективних даних декількох звітних періодів, на наш погляд, доцільно забезпечити порівнянність кількості транспортних подій різних звітних періодів.

Звичайно, заходи з підвищення безпеки руху поїздів можуть впливати на декілька параметрів розглянутої економіко-математичної моделі, що матиме прояв у сумісному їх впливі.

Взагалі оцінка вартості наслідків транспортних подій на залізничному транспорті це дуже важлива справа. Так, збитки від транспортних подій в 2009 році склали 2,534 млн. грн., а в 2008 – лише 1, 011 млн. грн. Не дивлячись на їх відносно невеликі значення, в значній мірі, це впливає також і на інші аспекти діяльності залізничного транспорту. Тому при плануванні капітальних витрат на розвиток залізниць слід, в першу чергу, здійснювати фінансування заходів з підвищення безпеки руху.

Таким чином, розглянуто основні положення та характерні ознаки економіко-математичного моделювання процесу управління системою безпеки руху на залізничному транспорті, що дозволяє підвищити загальний рівень безпеки.

Проблемні питання пов'язані з підвищенням конкурентоспроможності вітчизняних авіатransпортних підприємств на світовому ринку авіаперевезень

Ануфрієва С. І., НАУ, м. Київ, Україна

В наш час, коли, у світі панують закони ринку, суб'єктами господарювання, на перше місце висувається проблема, пов'язана із забезпеченням конкурентоспроможності товарів, робіт та послуг, які надаються ними, на галузевому, національному, регіональному та світовому рівні. Тому, першочерговим постає питання визначення шляхів її досягнення, тобто забезпечення конкурентоспроможності на рівні світових стандартів, вимоги яких, постійно зростають.

Світові тенденції не оминули й галузі авіаперевезень.

Тому, автором, було визначено, проблемні питання, пов'язані з діяльністю вітчизняних авіатранспортних підприємств - аеропортів, вирішення яких дозволить підвищити рівень конкурентоспроможності до світових стандартів, а саме:

- нерозвинена інфраструктура (невистачає закладів громадського харчування, паркінгів, розважальних закладів, місць для відпочинку, готелів з високим рівнем сервісу; пунктів реєстрації пасажирів і т.д.);
- обмежена пропускна спроможність;
- фізичний та моральний знос основних виробничих фондів;
- низький рівень якості обслуговування авіапасажирів та авіаперевезників;
- низький рівень фінансування науково-технічної та інноваційної діяльності в Україні;
- використання не сучасних трудо- та ресурсомістких технологічних процесів;
- високий рівень викидів шкідливих відходів, чому також сприяє низький рівень застосування сучасних технологічних процесів, а також нестача очисних споруд;
- занадто формалізовані та довгі митні процедури, що значною мірою впливає на швидкість обслуговування пасажирів;
- нерозвинена інформаційна система, слабкий доступ до інформації;
- низький рівень правової захищеності інтелектуальної власності;
- нестача високваліфікованих кадрів;
- неефективна система підготовки кадрів з авіації, що також спричинює брак персоналу;
- низький рівень заробітної плати;
- високий рівень цін на паливо.

Роль інтелектуальної власності в забезпеченні економічної безпеки підприємства залізничного транспорту

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

Важливий аспект у забезпеченні економічної безпеки (стійкості) підприємства – створення, придбання й правильне використання прав на об'єкти інтелектуальної власності (ОІВ), а також збереження тієї комерційної інформації, завдяки якій можливо не втратити позицій на сучасному ринку товарів і послуг. Це завдання актуалізується для підприємств залізничного транспорту, оскільки в умовах реструктуризації галузі особливу значимість набувають інноваційні технології як один з факторів екосесенту - економічного стану підприємства, стійкого (у межах критичних обмежень) проти зовнішніх і внутрішніх змін фінансово-господарського середовища, не віднесених до форсмажорних обставин. На даному етапі найважливішим є стратегічне забезпечення такого стану, який не можливий без компетентного управління нематеріальними активами підприємств за умов врахування особливостей правозастосування щодо об'єктів інтелектуальної власності. Саме такі об'єкти (інноваційні технології, програмне забезпечення, бази даних, ноу-хау, топографії інтегральних мікросхем, винаходи, промислові зразки, торгові марки т.п.) складають значну частину нематеріальних активів на сучасному підприємстві.

Можливі зміни фінансово-господарського стану підприємства, які можна вважати впливовими факторами стосовно екосесенту в контексті права інтелектуальної власності – це розширення статутного фонду за рахунок внесення ОІВ (наприклад, патентного пакету), об'єднання або роз'єднання підприємств, продаж частини майнового комплексу промислового характеру, внесення застави для отримання підприємством кредиту. Такі зміни передбачають забезпечення набуття, передачі та оцінки прав на ОІВ, управління ними у межах вітчизняних та міжнародних законодавчих норм – перевірка форм обліку ОІВ, визначення правовласників майнових і немайнових прав на ОІВ, обсягу їх правової охорони та необхідності захисту, відстеження термінів чинності охоронних документів, «чистоти» ліцензійних договорів, оцінка вартості окремих об'єктів, виявлення і протидія фактам недобросовісної конкуренції тощо.

Важливим чинником, що забезпечить ефективність здійснення таких заходів, є організація служби й комплексної системи безпеки підприємства (з врахуванням економічної та юридичної складової інтелектуальної власності).

Така система на сучасному підприємстві мусить включати: забезпечення патентного захисту технологій, проведення кон'юнктурної розвідки, врахування економічних та юридичних аспектів охорони комерційних таємниць підприємства, надійний захист інформаційного простору (насамперед внутрішніх комп'ютерних мереж), використання елементів криптографії як засобу захисту в діловодстві, укладання спеціальних угод щодо конфіденційності використовуваної інформації (як внутрішніх, так і зовнішніх – опційних, ліцензійних), фіксування й аналіз інформації, яка надається третім особам (потенційним конкурентам) при проведенні презентацій і виставочних заходів, відстеження правомірності використання торгової марки і т.д. Всі ці дії є юридично значущими для забезпечення економічної безпеки підприємства.

Практика здійснення таких дій стала обов'язковою для багатьох відомих фірм, які мають інноваційний характер виробництва, в тому числі й тих, які працюють в залізничній галузі. Але на жаль, майже всі з них мають адреси за кордоном України, хоча поняття екосесенту є для них не менш актуальним, ніж для вітчизняних підприємств.

Чинне вітчизняне законодавство дозволяє здійснювати весь цей комплекс дій в межах норм права інтелектуальної власності з врахуванням міжнародного досвіду. Але проблемою залишається їх правозастосування в діяльності найважливішої ланки економіки – безпосередньо на підприємстві.

Направления развития выполнения железнодорожного пассажирского комплекса

Аксенов И. М., Литковский А. В., ГЭТУТ, г. Киев, Украина

Постановлением от 16 декабря 2009 г. № 1555-р Правительство Украины утвердило «Стратегию розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року». Главная задача, которую предстоит решить железнодорожной отрасли — создание экономики нового качества. Это касается и сферы пассажирских перевозок. Прогресс, который должен быть достигнут здесь в результате выполнения Программы можно рассматривать как своего рода военную кампанию, где различные подразделения железнодорожного пассажирского комплекса, наступают одновременно в различных направлениях. Каждое из них должно решить множество проблем, а в целом создать более эффективный и успешно работающий механизм обслуживания пассажира, отвечающий растущим потребностям покупателей транспортных услуг.

Анализ современного состояния железнодорожного пассажирского комплекса показал:

1. Здесь не создана современная система качественного и эффективного обслуживания населения. Это тормозит социально-экономическое развитие отрасли и государства.

2. Состояние данного комплекса страны не в полной мере отвечает современным требованиям развития рыночных отношений и нуждам экономики.

3. Развитие комплекса и совершенствование его структуры управления, создание оптимального взаимодействия с другими видами транспорта на основе кооперации в соответствии с современными требованиями осуществляется медленно.

4. Система доставки пассажиров не нацелена на новые экономические отношения с потребителями. На первое место не поставлены такие критерии рыночного механизма, как принятие решений на основе данных маркетинговых исследований, роль подразделений маркетинга снижена, их сотрудники выполняют много не характерных для маркетинга функций. То же касается рациональной таможенной политики, повышения скорости доставки пассажиров к местам назначения, выполнения расписаний движения пассажирских поездов и безопасности движения, повышения уровня стандартов качества транспортных услуг и полного удовлетворения нужд населения в перемещениях. Не проводится системная замена и пополнение подвижного состава современными локомотивами и вагонами, модернизация инфраструктуры, изменение технологий обслуживания потребителей.

5. Регулирование тарифов, несмотря на отсутствие монополии железнодорожного транспорта, до сих пор осуществляется государством. Это не позволяет осуществлять мероприятия по установлению уровня тарифов в зависимости от спроса, расширять использование эффективных ТТС при участии железнодорожного и других видов транспорта. Вследствие несовершенства тарифной политики, отсутствия комплексного управления пассажирскими, информационными и финансовыми потоками большие объемы транзитных пассажиров следуют не через территорию Украины. Украина ежегодно несет миллионные потери.

Реформы, которые будут проведены в железнодорожной экономике Украины согласно принятой Программе ее реструктуризации требуют иного подхода к оценке результатов деятельности оргструктур железнодорожного пассажирского комплекса, определения эффективности процесса перевозок. Проводить их необходимо с ясными целями, опытными кадрами, эффективной системой управления и мощнейшей государственной и политической поддержкой. Для реализации такой программы нужно четко уяснить модели рынка, на котором работает экономика комплекса. Ведь она определяет стабильность всей экономики страны и не понимание модели рынков, на которых работает экономика комплекса и ее влияние на экономику страны не обеспечит развитие и устойчивость комплекса, а следовательно и развитие экономики страны. Необходимо постоянно развивать технологию маркетинговых исследований, не загружать маркетологов несвойственными им работами, укрепить подразделения маркетинга компетентными кадрами, а руководителям принимать экономически обоснованные решения и только на основе данных маркетинговых исследований.

Следует закрепить законодательно правила оказания услуг на железнодорожном транспорте, построить стройную организационно-правовую вертикаль конструктивного взаимодействия железных дорог с субъектами транспортного рынка и ответственности всех его участников — железных дорог, Правительства, администраций регионов и потребителей транспортной продукции. С Правительством и регионами должны заключаться двусторонние или многосторонние взаимовыгодные соглашения. Это особенно важно для пассажирского комплекса. Бесплатно пассажирские перевозки в условиях рыночных отношений не должны выполняться, а труд железнодорожников надо оплачивать сполна..

Как бы то ни было трудно в условиях кризиса, сейчас необходимо заказать новые, лучшие в мире поезда, которые в ближайшие три года должны занять ведущее место в пассажирском железнодорожном комплексе и стать существенным компонентом железнодорожной системы. Они — нечто большее, чем просто символ обновления отрасли, так как способны обеспечить невиданную надежность, комфорт для пассажиров и скорость движения. К 2015 году 50 % национального пассажирского парка заменить новым или отремонтированным подвижным составом. Благодаря этому пассажирский железнодорожный комплекс сможет извлекать максимум пользы из нашей довольно ограниченной инфраструктуры. Новые пассажирские поезда будут способствовать также решению имеющихся проблем имиджа, который сильно влияют на успехи железных дорог в конкурентной борьбе с другими видами транспорта. Отечественное вагоностроение данную задачу решить не может. Необходимы новые инвестиции, которые железнодорожный пассажирский комплекс должен вложить в инфраструктуру и подвижной состав, в повышение качества обслуживания. К этому важно привлечь не только собственные и иностранные инвестиции, но и инвестиции отечественных миллионеров и миллиардеров.

Розвиток системи інформатизації залізничного транспорту

Вертель В. В., ДЕТУТ, м. Київ, Україна

Всі бізнес-процеси деякою мірою залежать від інформації, що необхідна для зниження ризику при прийнятті рішень і розробці стратегії. Управління інформацією є основною функцією керуючих у більшості компаній. Управління інформацією визначає як одержання своєчасної, точної і необхідної інформації так і передача її працівникам усіх рівнів. Управління включає збір, інтерпретацію і збереження інформації в логічній системі. Системи управління інформацією побудовані, як правило, на деякій прикладній програмі, допомагають привести інформацію до необхідного способу представлення, прискорити процес доступу до неї і збільшити швидкість передачі даних. Не дивлячись на це, від цих систем очікуваного ефекту не одержують тому, що компанії не встановлюють які конкретно види інформації вони прагнуть одержувати, а також не визначають пріоритетні напрямки її використання.

Задача бізнес-інформації полягає в наданні менеджерам основи знань про внутрішнє середовище підприємства і про зовнішнє, в якому воно функціонує. Основна мета збору інформації полягає в тому, що на її основі як можна точніше, з мінімальним рівнем невизначеності, формувати знання і приймати рішення. Відповідно при одержанні бізнес-інформації акцент повинний бути зроблений на зборі реальних, економічних і безумовних фактів.

Інформаційні процеси визначають відносну здатність організації ефективно взаємодіяти з навколишнім середовищем і переслідувати свої власні цілі. Тим самим, можна зробити висновок, що з інформацією як з основною проблемою зіштовхуються всі організації.

Нові технології забезпечують нові джерела, методи доставки й обміну інформацією, а також нові способи маніпуляції інформацією. У той час як інформаційні технології продовжують змінювати характер угод і інших операцій у бізнесі, надають можливість зв'язку по ланцюжку через електронну торгівлю і сприяють співробітництву і створенню альянсів, стає усе більш важливим розвивати навички правління інформацією як ресурсом і товаром. Пере-

осмислення компанії і її діяльності в термінах інформації необхідно, щоб використовувати власну конкурентну перевагу з метою належного управління інформацією.

Одним з напрямків підвищення ефективності роботи та конкурентоспроможності залізничного транспорту України є вдосконалення усіх сфер виробничої та управлінської діяльності із застосуванням прогресивних інформаційних технологій, що базуються на сучасних програмно-технічних засобах та міжнародних стандартах. Головною метою інформатизації є повсюдне забезпечення інформацією всіх технологічних процесів та сфер діяльності залізничного транспорту, в створенні інформаційної основи для досягнення максимальної ефективності роботи галузі в умовах ринкової економіки. Необхідність розробки даної концепції пов'язана з підвищенням вимог до інформатизації залізничного транспорту і призначена для визначення принципів управління, вибору методів та засобів інформатизації з метою побудови автоматизованої системи управління залізничним транспортом України в нових умовах.

Інформатизація є необхідною технічною та інформаційною основою реалізації управління залізничним транспортом. Тому концепція інформатизації повинна в максимальній мірі базуватися на концептуальних принципах управління як транспортом у цілому, так і основних виробничих процесів. В процесі забезпечення потреб країни в транспортному обслуговуванні на різних етапах можуть знижуватися та зростати ефективність окремих перевезень, варіюватися вимоги до режимів доставки і переліку послуг, змінюватися завантаження інфраструктури залізниць, але в будь-яких умовах залізничний транспорт не повинен стати стримуючим чинником в розвитку економіки України, тобто основним є принцип державності. В той же час, незважаючи на державне тарифне регулювання, здійснення перевезень повинно забезпечувати рентабельний результат транспортної послуги і супроводжуватися безупинним обліком та контролем за прибутками та видатками, щоб виконуючи свої основні задачі залізниці не виявилися неспроможними. На досягнення цього спрямована реалізація принципу ефективності. В умовах, що постійно змінюються, залізниці зобов'язані продовжувати свою безупинну роботу. Стійкість, як обов'язкова умова роботи залізничної галузі, досягається при реалізації принципу стабільності. Система управління повинна охоплювати всі сфери діяльності залізничного транспорту України, забезпечувати тісний інформаційний взаємозв'язок всіх прикладних керуючих комплексів, тобто одним з основних повинен стати принцип комплексності. Узгодженість прийняття рішень при виконанні перевезень у змішаному та міжнародному сполученні вимагає інформаційної взаємодії із системами управління залізничним транспортом зарубіжних країн та інших видів транспорту, що забезпечується принципом інтеграції. Необхідність чіткої координації роботи підрозділів всіх рівнів єдиного транспортного виробничого комплексу забезпечується принципом вертикальної взаємодії. Розвиток ринкових відносин потребує посилення взаємодії залізничного транспорту України з партнерами по господарсько-економічній діяльності, для забезпечення його життєздатності. Всі рівні управління залізничного транспорту України повинні прагнути до взаємодії насамперед з тими структурами, що забезпечують виконання перевезень, стабільність, розвиток галузі та отримання прибутку, що реалізується принципом горизонтальної взаємодії. За умови динамічної економіки можуть ініціалізувати зміни методів та організаційної структури управління залізничним транспортом – тому одним з основних повинен стати принцип адаптивності. Скорочення термінів перевезення в значній мірі залежить від оперативності рішень, що приймаються по управлінню комерційною, пасажирською, вантажною, сортувальною, технічною роботою та всім процесом перевезення. Рішення цієї проблеми, істотно впливає на притягнення клієнтури, досягається при додержанні принципу оперативності. Гарантоване виконання перед клієнтом зобов'язань при виконанні пасажирських та вантажних перевезень вимагає чіткого і вчасного виконання всіх технологічних операцій, що досягається додержанням принципу надійності. Для рішення соціальних питань та раціонального використання виробничих потужностей в період затяжної кризи в економіці країни та спаду обсягів робіт застосовується принцип диверсифікації.

Таким чином нові інформаційні технології є основою переходу суспільного розвитку від індустріальної до інформаційної епохи у світовому масштабі.

Обґрунтування необхідності розробки економічної системи приміського пасажирського залізничного транспорту

Балака Є. І., Семенцова О. В., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Покращення фінансово-економічного стану приміського залізничного транспорту обумовлено вирішенням комплексу задач щодо удосконалення елементів його економічної системи. Для цього слід з'ясувати і уточнити сутність економічної системи приміського залізничного транспорту та взаємозв'язок її основних складових, спираючись на загальні поняття системи і порядок її побудови.

Питаннями удосконалення функціонування економічних систем на мікроекономічному рівні присвячено роботи різних авторів. Проте, переважна більшість досліджень висвітлює питання оптимізації роботи економічних систем промислових підприємств. Натомість, ґрунтовним дослідженням економічної системи залізничного транспорту загалом, і приміського зокрема, що давали б узагальнююче уявлення про їх цілісний характер як структуровану сукупність взаємопов'язаних елементів, що входять до її складу, приділялось недостатньо уваги.

Економічна система приміського пасажирського залізничного транспорту є складовою частиною процесу приміських залізничних перевезень населення, що функціонує у сукупності ринкових економічних взаємовідносин, котрі виникли між державою, місцевими органами самоврядування, залізницями, структурними підрозділами приміського залізничного транспорту та фізичними особами (тобто пасажирями, населенням). Вона являє собою упорядковану діючу цілісну генеральну сукупність груп взаємопов'язаних, взаємообумовлених та взаємозалежних економічних процесів (економічних підсистем), що відбуваються поміж суб'єктами господарчої діяльності, котрі надають послуги у сфері приміських перевезень населення, та споживачами цієї послуги – пасажирями приміського залізничного транспорту.

Економічна система приміського залізничного транспорту, як і будь-яка система, містить в собі сукупність підсистем.

Видається, що для економічної системи приміського залізничного транспорту можна виділити, на нашу думку, такі підсистеми, як організаційно-економічна, техніко-економічна, соціально-економічна, фінансово-економічна підсистеми, підсистема трудових функцій та маркетингова підсистема. Кожна підсистема, у свою чергу, складається з сукупності взаємодіючих один з одним елементів.

Вище означено лише загальні підходи до побудови моделі економічної системи приміського пасажирського залізничного транспорту. Проте, її дієве удосконалення можливе за чіткої уяви про саму економічну систему, її побудову, механізм функціонування і системоутворюючі процеси. Отримати таку уяву можна тільки шляхом створення повної та докладної моделі згаданої системи з визначенням всіх її підсистем, елементів та існуючих взаємозв'язків між ними. Це надасть можливість встановити, що є входом і виходом кожної підсистеми і складових її елементів, ступінь їх результативності, виявити з позиції їх функціонально-вартісної оцінки найменш результативні складові системи. Лише на основі такого поглибленого моделювання доцільно приймати рішення про ліквідацію або удосконалення низькоефективних елементів системи при обов'язковому моделюванні можливого впливу такої перебудови на ефективність системи вцілому.

Прогнозування основних показників функціонування малодіяльних ділянок залізниць

Балака Є. І., Зорін А. В., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

В сучасних умовах поглиблення ринкових відносин на залізничному транспорті дуже гостро постає проблема малодіяльних ділянок. Їх експлуатація вимагає постійного збільшення витрат на утримання застарілих основних фондів, зростання вартості матеріалів тощо. Це значною мірою відображається на підвищенні собівартості залізничних перевезень, що, в свою чергу, помітно знижує конкурентоспроможність залізниць щодо інших видів транспорту, зокрема автомобільного.

Прийняття рішення про подальшу долю малодіяльних ділянок залізниць неможливе без урахування майбутніх, тобто прогнозних показників їх роботи. За прогноною оцінкою показників функціонування ділянок Південної та Одеської залізниць видно, що загальна тенденція до збільшення кількості малодіяльних ділянок збережеться, хоч на певних ділянках і далі спостерігається зростання обсягів їх функціонування. На деяких з них за прогнозами зовсім припиниться вантажна робота.

На даний час в залізничній мережі Південної залізниці питома вага малодіяльних ділянок вже наближається до 60 %, хоча ще кілька років тому цей показник наближався до 40 %. Аналогічні тенденції зберігаються і для Одеської залізниці. Такий стан негативно позначається на економічних показниках галузі, тому необхідним є вирішення цієї проблеми за рахунок довгострокової програми використання малодіяльних ділянок.

Представляється доцільним можливість здачі в оренду вже існуючих ділянок за умови забезпечення орендарями безпеки перевезень. Також ділянка може залишатися беззбитковою за рахунок скорочення персоналу з утримання інфраструктури шляхом суміщення професій, зважаючи на безпеку руху.

Наступним ймовірним кроком є перетворення малодіяльної ділянки на автомобільну дорогу, можливо відомчого підпорядкування. Розрахунки щодо доцільності її реконструкції проведені для деяких ділянок Південної та Одеської залізниць.

Також корисним буде проведення поглибленого дослідження відповідних розрахунків щодо умов використання на окремих ділянках більш економічного пасажирського рухомого складу, можливості використання скороченого складу електропоїздів, рейкових автобусів, а, можливо, і модифікованих до умов залізниці швидкісних трамваїв.

В окремих випадках необхідно розглянути можливість сезонного чи повного закриття малодіяльних ділянок, що дозволить зменшити витрати на утримання та обслуговування основних фондів. Але такий шлях в наші дні є не зовсім доцільним з огляду на те, що необхідно враховувати багато факторів, перш ніж приймати рішення про закриття. Зокрема необхідно врахувати, що якщо малодіяльна лінія є в даній місцевості основним місцем роботи, то таку ділянку закривати не бажано; необхідно зберегти можливість доставки населення до місць розташування дач та городів, якщо альтернативні види транспорту на даному напрямку погано розвинені або зовсім відсутні; не виключена можливість того, що дана ділянка входить до Європейського транспортного коридору тощо.

Але будь-яке рішення щодо кожної проблемної ділянки повинно спиратися на поглиблене дослідження і техніко-економічне обґрунтування. При цьому вирішальною умовою реалізації таких рішень є забезпечення транспортної діяльності на цих напрямках.

Економіко-правове регулювання земельних відносин аеродромів в Україні

Баран Л. М., Львівська філія ДНУЗТ, Баран Р. Т., Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Львів», м. Львів, Україна

Результати наукового дослідження полягають в опрацьованні порівнянь правового забезпечення функціонування летовищ у складі об'єднаних авіазагонів (ОАЗ), як це мало місце в попередні роки, коли аеропорти не були віднесені до системи окремих авіапідприємств та сучасного стану в Україні. Економіко-правовим аналізом земельних відносин в системі повітряного транспорту (ПТ) було сформовано постановочні завдання щодо аналітичних досліджень земельних ресурсів аеропортів, створення моделей щодо наділення земельними ресурсами, їх апробація у якості практичного експерименту, а також оформлення висновків із наукового-теоретичного пошуку й отриманих результатів. Україна запровадила економічно-організаційні та правові реформи в галузі ПТ згідно наказу МЦА СРСР від 09.09.1991 р. № 237 «Про передачу майна підприємствам цивільної авіації». З однієї сторони, на базі колишнього Українського управління цивільної авіації (ЦА) було сформовано національну організаційно-управлінську схему ПТ, як підсистему єдиної транспортної системи (ЄТС) наказом Мінтрансу від 31.08.1993 р. № 278. З іншої сторони, правове регулювання ПТ забезпечене шляхом прийняття Закону України «Про транспорт», Повітряного кодексу України (ПКУ) та інших нормативно-правових актів (НПА) та адміністративно-розпорядчих даних (АРД). На цій підставі із складу колишніх ОАЗ виділене держпідприємство з управління повітряним рухом (УПР) літаків у повітряному просторі, відоме тепер під назвою Украерорух (наказ Мінтрансу від 06.02.1995 р. № 56). У подальшому, починаючи з кінця 1990-х років, в окремі підприємства також перетворені виділені аеродромні служби ОАЗ (спільний наказ Мінтрансу та Фонду держмайна від 20.05.1999 р. № 268/917). Таким чином у структурі ОАЗ залишилися виключно експлуатанти повітряних суден (ПС). Так реформовано ЦА і створено: 1) національну систему аеропортів, для яких головним ресурсом є земельні ділянки під летовищами; 2) експлуатантів або авіаперевізників; 3) УПР.

Загально відомо, що земельні ресурси мають бути закріплені виключно за аеропортами, як підприємствами з найбільш стійкими в економічно-організаційному відношенні формами господарського і комерційного функціонування (наказ Укравіатрансу від 25.05.1995 р. № 95). Це у більшості випадків мають бути найцінніші землі рівного і якісного геотехнічного, геолого-гідрологічного характеру. Їх вартість стає основою якісної, безпечної та економічної ефективності авіабізнесу та техніко-технологічної експлуатації і стратегічного розвитку держави. Саме тому у якості наукового пошуку авторами обрано форми та методи вдосконалення земельних відносин в галузі ПТ з тим, щоб на основі отриманих результатів поставленого наукового експерименту запропонувати вироблену нами методологію їх економіко-правового регулювання. Цей напрямок у даний час є найактуальнішим для розгляду накопичених проблем з розвитком системи регіональних стратегічних аеропортів та їх вирішення на державному рівні (розпорядження Кабміну від 05.03.2008 р. № 506-р щодо схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року (ДЦП)). Практичне значення. Під аеропортом, як підприємством ЦА будемо розуміти початково-кінцеві техніко-технологічні комплекси з організації та надання хендлінго-лендлінгових послуг для авіаперевізників та їх клієнтури, а також формування державної системи із забезпечення авіаційної безпеки та національної безпеки країни (Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 20.02.2003 р. № 545-IV). Дослідженнями також встановлено середні розміри земельних ділянок, необхідних для ефективного функціонування аеропортів того чи іншого класу, так як це існувало раніше. Оскільки більшість аеропортів України збудовані у попередні десятиліття, то земельні ресурси їх летовищ характеризуються станом, коли земельні ділянки „нічого не коштували” для ПТ і попросту закріплювалися в переважній більшості за військовими частинами у розмірах не менших від нормативних. У більшості випадків земельні ділянки аеродромів відводилися «із запасом». Ось,

наприклад, для Львівського аеропорту при оптимальній необхідності земелезабезпечення ділянкою у 156.4 га фактично відведено, як це встановлено міжвідомчою інвентаризаційною комісією 297 га (наказ Держкомзему та Міноборони України від 03.12.1992 р. №34/203). Зрозуміло, що у ринкових відносинах такий стан не може задовольняти новостворені підприємства різних форм власності.

З метою вироблення практичних кроків за результатами дослідження нами опрацьовано власну модель, застосувавши яку, можна оцінити ефективність використання земель під летовищами:

$$E_i^L = \frac{O_{i, \text{пас}} + O_{i, \text{баг}} + O_{i, \text{вант}}}{S_i}, \text{ де}$$

E_i^L – показник ефективності функціонування аеропорту, $i=1, 2, 3, \dots, 34$ (кількість аеропортів України); $O_{i, \text{пас}}$, $O_{i, \text{баг}}$, $O_{i, \text{вант}}$ – сумарний тоннаж відправлень з аеропорту, відповідно пасажирів, багажу, вантажів; S_i – сумарний землевідвід під аеропорт, га.

Практичне значення наведеного показника полягає у тому, що при виробленні концепції ДЦП з'являється можливість вдосконалення існуючої методики класифікації аеропортів, а також оптимізації розмірів їх землекористування. У статті нами запропоновано принципово інший підхід до відведення земель під аеродроми (летовища) аеропортів того чи іншого класу шляхом підрахунку сумарних величин земельних ділянок летовищної інфраструктури на основі вироблених сертифікаційних вимог до цивільних аеродромів України (наказ Державіаслужби від 17.03.2006 р. № 201). Від цього також залежать методики формування рівнів плати за землю аеропортів, що залежності від їх класифікації.

Статтею 8 Закону України «Про плату за землю» порядок оплати визначений у розмірі 5 % від вартості ріллі по області. І ця сума зовсім не залежить від класу аеропорту, що вказує на помилковість такого підходу, оскільки, плата є «підйомною» для аеропортів міст Києва, Львова, Одеси і ін. та зовсім не підходить для таких, як Дрогобича, Тернополя, Вінниці тощо. Існуючий підхід призводить до того, що такі „лежачі” аеропорти просто на просто звільняються від плати за землю, що, на наш погляд, також не є прийнятним в умовах нашої аграрної країни. За землю мають платити всі, проте реальну їх вартість, яка повинна залежати від ефективності роботи аеропортів. Особливу актуальність наші пропозиції мають для аеропортів приймаючих міст чемпіонат Європи 2012 року з футболу, які у переважній своїй більшості займаються реконструкцією з метою розвитку інфраструктури для якості та безпеки надання послуг.

Ефект. Показники ефективності роботи того чи іншого аеропорту залежать від його «економічної архітекτονіки», синтезованої нами. Вона найбільш вагомо впливає на їх класифікацію, а значить повинна стати основою для встановлення реальної, економічно обґрунтованої суми «плати за землю». Вони характеризують клас або значення того чи іншого аеропорту у регіоні. Запропонований підхід дозволяє державі та регіональним органам влади економити на кожному гектарі земель під летовищами може спричинити 0.5 грн. додаткових надходжень до бюджетів різних рівнів. Потрібне внесення змін та доповнень до Законів України «Про плату за землю», «Про транспорт», ПКУ. Нами також прораховано показники ефективності використання земельних ресурсів в аеропортах (на прикладі деяких аеропортів світу, за статистичними даними станом на 1990 рік). Серед них є аеропорти міст Нарита (Японія), Шіпол (Голландія), Київ, Львів, Запоріжжя (Україна), продуктивність яких відповідно визначена за відправленнями вантажів у тоннах на кожен гектар: 5636, 2350, 700, 350, 450, 250 при відповідній пропускній здатності пасажирської інфраструктури: 2280, 1883, 500, 280, 220, 180 псажирів за годину.

Чи зможе Укрзалізниця залишитися перевізником пасажирів у міжнародному сполученні?

Бараш Ю.С., Гайдук Н. О., ДПТ, м. Дніпропетровськ, Україна

В Україні пасажирські перевезення у дальньому сполученні в основному збиткові, виключення складають лише міжнародні перевезення та окремі поїзди у внутрішньому сполученні. Підвищувати тарифи на пасажирські перевезення у внутрішньому сполученні можна тільки з дозволу Уряду, оскільки ці перевезення є соціально значущі. Тому кожна країна намагається виконувати більший обсяг пасажирських перевезень у міжнародному сполученні. Але в Україні вирішення цієї проблеми дуже ускладнено, оскільки новий рухомий склад для перевезення пасажирів у міжнародному сполученні закупляється лише за власні кошти в дуже малих об'ємах, Уряд не виділяє інвестиції для придбання нових пасажирських вагонів, приватних пасажирських компаній практично не існує. В той же час кількість вагонів, які можуть курсувати у міжнародному сполученні за міжурядовою угодою (термін служби вагону не більше 20 років), катастрофічно спливає.

З огляду на це Росія пропонує передати їй частину найбільш вигідних пасажирських маршрутів. В свою чергу Німеччину турбує незадовільний стан українських пасажирських вагонів, на які припадає найбільший відсоток браку. Вона має намір заборонити курсування такого рухомого складу на своїх залізницях. Інші країни Європи також бажають витіснити національних українських перевізників з міжнародного транспортного ринку.

Перед Укрзалізницею постала дилема – або закупляти рухомий склад за кошти Уряду, оскільки власних коштів не вистачає, або передати частину пасажирських перевезень у міжнародному сполученні іншим країнам, а саме Росії. Але і перше і друге не вирішує цієї дилеми, оскільки закупівля необхідної кількості нових вагонів за кошти Уряду дуже проблематична, а передача частини міжнародних маршрутів Росії призведе до витіснення національного перевізника з транспортного ринку України і втрати частини найбільш прибуткових транспортних послуг.

Можна запропонувати ще кілька варіантів збереження за Україною пасажирських перевезень у міжнародному сполученні:

- Передати частину міжнародних маршрутів приватним компаніям-операторам, але це проблематично, оскільки пасажирські вагони коштують від 8 500 тис. грн до 9 500 тис. грн, і в той же час небезпечно, бо їх можуть перекупити компанії-оператори інших країн.

- Створити нову пасажирську приватну компанію для перевезення пасажирів у міжнародному сполученні, 100 % акцій якої буде знаходитися у державній власності. Це дозволить направити значну частину прибутку від перевезень на закупівлю нових вагонів.

Аналіз рентабельності пасажирських поїздів у міжнародному сполученні, сформованих окремими залізницями показує, що не всі маршрути є прибутковими. Наприклад, міжнародні поїзди формування Придніпровської залізниці, які курсують цілорічно та влітку, усі прибуткові. Теж можна сказати про поїзди формування Південно-Західної залізниці. Виключення складає лише поїзд Київ – Астона, який має низьку населеність.

Дослідження показали, що прибутковими є поїзди, які курсують більшою частиною на теренах Росії, оскільки тарифи в міжнародному сполученні вище ніж у внутрішньому. Якщо порівняти поїзд Миколаїв – Москва з поїздом Дніпропетровськ – Москва, то перший є збитковим, а другий прибутковий, оскільки перший більше виконує перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні за низькими тарифами. В той же час деякі поїзди міжнародного сполучення формування Південної залізниці, що курсують в основному на теренах Росії, не всі є прибутковими.

Враховуючи значний дефіцит вагонів зі стром служби до 20 років, необхідно в першу чергу переглянути курсування збиткових поїздів. Це можливо кількома способами:

1. Коли маршрут має низьку населеність, то слід виключити з рухомого складу частину дефіцитних вагонів і включити їх у пасажирські поїзди з високою населеністю та рентабельністю, або змінити періодичність курсування.

2. Якщо скорочення поїзду не призведе до поліпшення ситуації, то необхідно цей маршрут передати Росії або виключити його з діючого розкладу.

3. Частково передати пасажирські вагони з терміном служби до 20 років, які курсують у поїздах внутрішнього сполучення, в поїзда міжнародного сполучення з високою рентабельністю.

Сучасний стан залізничного транспорту України

Бандурко І. С., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Залізничний транспорт забезпечує потребу в пасажирських та вантажних перевезеннях, сприяє діяльності народного господарства держави. Щоб виконувати значний обсяг перевезень експортно-імпортних і транзитних вантажів потрібно відповідати європейським стандартам щодо підвищення рівня сервісу і якості транспортних послуг. З цією метою треба здійснити ряд технічних, технологічних і організаційних заходів, спрямованих на підвищення швидкостей і скорочення строків доставки вантажів, покращення якості перевезення, розширення переліку транспортних послуг, удосконалення інформаційно-аналітичного забезпечення.

У зв'язку з економічною кризою спостерігається спад виробництва в галузях народного господарства країни, як наслідок відбувається зменшення вантажних перевезень. На ряду з цим все ж таки підвищується собівартість та експлуатаційні витрати, що викликані зростанням цін та ростом інфляції.

На теперішній час стан матеріально-технічної бази залізничного транспорту не відповідає перспективним вантажо- та пасажиропотокам, а також не дозволяє забезпечити потреби економічного розвитку країни, так як існує досить велика кількість недоліків, що сприяють зниженню пропускної спроможності залізниць. Для забезпечення зростаючого обсягу перевезень необхідно нарощування промислово-економічного потенціалу залізничного транспорту у відповідності до сучасних вимог НТП.

Відродження залізничної галузі доречно розпочати з вирішення наступних задач:

- залучення та засвоєння додаткових об'ємів перевезень вантажів та пасажирів за рахунок покращення якості та ефективності транспортного забезпечення;
- підвищення безпеки, надійності та ритмічності експлуатаційної роботи, зменшення негативного впливу на навколишнє середовище;
- скорочення експлуатаційних витрат, підвищення продуктивності праці та фондівіддачі, створення на цій основі умов для формування тарифів на перевезення вантажів;
- розвиток системи інформаційного забезпечення з метою підвищення ефективності роботи;
- здійснення маркетингових досліджень;
- впровадження ресурсозберігаючих технологій;
- оснащення залізничного транспорту рухомим складом нового покоління;
- соціальний захист робітників.

Перелічені задачі доцільно вирішити за рахунок впровадження нових технологій та інвестицій, що надасть можливість налагодити роботу залізничного транспорту України.

Отже для підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту необхідно надати перевагу рішенням завдань, щодо розвитку інноваційно-інвестиційної діяльності, інфраструктури та фінансово-виробничої сфери, а також організації та управління виробництвом.

Оцінка залежності ефективності составоутворення від параметрів структури составів

Бардась О. О., ДІТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Задача планування поїздоутворення є основною задачею оперативного управління. Від точності її вирішення в значній мірі залежить ефективність функціонування залізничного транспорту. Висока якість планування поїздоутворення досягається за рахунок правильних та своєчасних управлінських рішень. Одним із засобів впливу на процес поїздоутворення являється вибір черговості розпуску составів (ВЧРС) на сортувальній гірці.

Для визначення показників раціональної послідовності розпуску необхідно знати зв'язки ефективності поїздоутворення від параметрів структури составів. Серед них головними є довжина відцепів та кількість груп у составі. Дане завдання вирішується в роботі.

Черговість розформування составів на сортувальній гірці впливає на наступні умови функціонування сортувальних станцій:

- моменти завершення накопичення составів;
- порядок надходження вагонів на колії сортувального парку.

Останню умову існуючі методики ВЧРС не враховують, що являється певним недоліком. В сучасних умовах є необхідність враховувати той фактор, що в залежності від форми власності та терміну доставки, всі вагони мають різну вартість простою. Тому при накопиченні составу на певне призначення можуть виникати ситуації, коли доцільно пропустити певну групу „термінових” вагонів попереду решти. Досягти цього можна за рахунок перестановки вагонів при завершенні формування, але це потребує витрат палива та часу. В деяких випадках вирішувати указану задачу можливо і раціонально за допомогою зміни черговості розпуску составів.

Від порядку надходження вагонів до колій сортувального парку залежить також і структура поїздів, що відправляються зі станції. Дослідження показують, що простій вагонів під накопиченням залежить від середньої величини груп вагонів, що надходять в переробку. Із збільшенням середньої величини групи вагонів, і відповідно зі зменшенням середньої кількості груп у составі спостерігається скорочення простою вагонів під накопиченням. Особливо дана залежність спостерігається при можливості відхилення від заданої величини составу при накопиченні. За рахунок ВЧРС можна зменшувати кількість груп в составах поїздів, що відправляються. Це сприятиме скороченню простою вагонів на наступних технічних станціях.

Значне роздрібнення переробки створює несприятливі умови для розформування, особливо при паралельному розпуску составів. З метою збільшення середньої величини відцепів можна виконувати додаткове сортування вагонів окремого призначення, при якому вагони підбираються по кінцевим станціям призначення. На залізницях Німеччини з цією метою вагони на певне призначення накопичують відразу на двох сортувальних коліях. Поступово укрупнюючись, групи вагонів можуть перетворитись на одnogрупний наскрізний маршрут. Таким чином покращуються умови роботи не окремо взятої станції, а всіх станцій полігону. Недоліком являються витрати на спорудження та утримання додаткових колій сортувального парку. За рахунок ВЧРС, укрупнення відцепів можна виконувати без додаткових витрат, хоча звісно, ефективність такого заходу буде нижчою.

Таким чином, при вирішенні задачі черговості розпуску составів, окрім скорочення простою вагонів на станції формування, є можливість також формувати состави із меншою кількістю відцепів та груп. Завдяки врахуванню указаних факторів можна досягти більш обґрунтованого та точного планування поїздоутворення.

Повышение конкурентоспособности строительной организации за счет снижения стоимости перевозок грузов

Бех П. В., Лашков А. В., ДИИТ, г. Днепропетровск, Украина

В Украине, в условиях обостряющейся конкурентной борьбы на рынке строительных услуг, важное значение имеет как качество выполняемых строительных работ, так и их стоимость.

Какие же способы снижения тарифов на строительные услуги (не в ущерб своей прибыли) можно предложить современным зодчим?

Во время проектирования и составления календарного плана строительных работ, учитывается не только общая потребность в необходимых материалах, но и их количество в «порциях» по времени. Ведь пока не построишь первый этаж – не используешь материал для постройки следующих.

Но если идти обычным путем, то возникают следующие проблемы:

1. При перевозке всей партии материалов:

- необходимо задействовать одновременно большое количество техники, механизмов и работников (даже при пользовании услугами перевозчиков);
- из-за детерминированности сроков доставки необходимо создавать запасы времени - отсюда расходы на размещение, складирование;
- существует риск порчи, а то и кражи некоторой части материалов.

2. При «порционности» перевозок:

- возникают риски срыва сроков работ, некоторые материалы могут «доехать» вовремя и будут ждать подвоза других (опять проблемы хранения);
- при заказе услуг транспортировки своих грузов, строительная организация выступает перед перевозчиком «мелким» клиентом, что может привести к увеличению времени доставки (возможно не постоянное наличие средств транспортировки, например ж.д. вагонов, перевозка «непрямыми» маршрутами).

На железных дорогах Украины внедряются методы фирменного транспортного обслуживания грузовых перевозок, делаются попытки (несмотря на громоздкость такой структуры) искать подход к каждому клиенту перевозки. Конечно, оптимизировать перевозку в объеме одного вагона довольно сложно, но сэкономить на перевозке одного состава или около того – возможно.

При использовании таких методов выбора способа перевозки строительная организация, являющаяся грузоотправителем, получает возможность:

- уменьшить стоимость своих услуг, за счет снижения ж.д. тарифа на перевозку необходимых ей;
- при внезапной необходимости начать строительные или восстановительные работы (восстановление разрушений, их предотвращение, заказ на «авральное» строительство), получение необходимых материалов в кратчайшие сроки в указанных объемах;
- получение определенных объемов товаров точно в срок, с указанием конкретного дня доставки.

Проблеми взаємодії залізниці та підприємств металургійної промисловості в умовах фінансової кризи

Белікова Т. М., Сначов М. П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Характерною особливістю рейкового транспорту України є те, що загальна довжина залізничних колій підприємств і організацій, що не належать залізниці, більша, ніж довжина залізничних колій. Причина цього явища криється в значних обсягах обробки вантажів на металургійних підприємствах та підприємствах інших галузей промисловості.

З іншого боку, залізничний транспорт відноситься до числа найбільш металомістких галузей і є найбільшим споживачем металопродукції. Основними споживачами являються колійне та вагонне господарство, які використовують метал у вигляді конструкцій, деталей верхньої будови колії, рухомого складу. Значна металомісткість галузі визначає провідну роль споживання транспортного матеріалів в розвитку залізничного транспорту.

Залізниці та підприємства металургійної промисловості – дві складові, які неможливо і навіть небезпечно відокремлювати одну від одної. По-перше, рейковий транспорт виконує роль конвеєру на металургійних комбінатах. Обсяг вантажних робіт всередині територій металургійних підприємств набагато більший, ніж річні вантажоперевезення Укрзалізниці. Тобто, рейковий транспорт є необхідною і обов'язковою складовою технологічного процесу всередині металургійних комбінатів. По-друге, залізниця забезпечує постачання сировини на металургійні підприємства, а також їх готової продукції відповідним споживачам.

Безперервність поставок сировини для металургії являється надзвичайно важливим завданням, оскільки виробництво металу, як правило, – це безперервний процес і зупиняти його ні в якому разі не можна.

І нарешті, залізниці знаходяться у числі найбільших споживачів продукції металургійного комплексу. Все це, безумовно, підтверджує неможливість відокремлення металургійної промисловості від роботи залізниць.

Проте, на сьогоднішній день ці дві складові працюють не зовсім скоординовано і нараховують ряд важливих проблем.

Складна фінансова ситуація, в якій опинились металургія, призвела до зменшення попиту на метал. Як наслідок – залізниця втратила значну частку замовлень на вантажні перевезення. Відомо, що біля 80 відсотків доходу підприємств цієї сфери – це доходи від перевезення вантажів, в основному гірничо-металургійного комплексу.

У 2008 р. Державна адміністрація залізничного транспорту «Укрзалізниця» черговий раз попереджала про підвищення вартості вантажних перевезень на 38-40 %. Міністерство транспорту пропонує зрівняти вартість перевезень залізної руди, залізрудного концентрату, коксу, мінеральних добрив та нафтопродуктів на експортному, імпортному та внутрішньому сполученні, щоб усунути дискримінацію при стягненні плати на залізничні перевезення в залежності від призначення. Здається, Укрзалізниця хоче поставити підприємства інших галузей в умови, коли їм доведеться або купувати власний рухомий склад, щоб забезпечити заплановані обсяги поставок, або погодитися з підвищенням залізничних тарифів.

В умовах фінансової кризи в Україні одним з напрямків поліпшення ситуації в галузі залізничного транспорту є інтеграційні процеси, які, зокрема, охоплюють й відносини з металургійним комплексом. Керівництво Укрзалізниці повинно з розумінням ставитися до проблем, що склалися у їхніх стратегічних партнерів та намагатися вести більш ефективну співпрацю, аніж надання металургам лише 10-ти відсоткової знижки на перевезення металопродукції. Крім того, доцільно вести переговори з найбільшими постачальниками металургійної продукції для залізниць з метою зменшення цін (зниження закупівельної вартості рейок) для потреб залізниць. В свою чергу, підприємствам металургійного комплексу доцільно використовувати обладнання, що не працює в умовах кризи та не дозволяє хоча б частково покривати постійні витрати.

Структуризация технико-экономической проблемы обоснования оптимального уровня качества продукции

Бугаева Е. В., УО «БелГУТ», г. Гомель, Республика Беларусь

Каждый процесс в сфере производства и обращения, как правило, может быть организован многими способами: с применением разных технических средств и вариантов технологии. Многообразны варианты совершенствования конструкции любого изделия. При этом возникает задача выбора лучших в заданных конкретных условиях вариантов. Возможности использования математических моделей для выбора оптимальных решений зависят от типа оптимизируемых процессов и характера решаемых вопросов. Выделяют три группы многовариантных проблем планирования и управления.

Первая группа – полностью структуризированные проблемы, в которых четко определены и поддаются количественному измерению цели оптимизации, все факторы оптимизируемого процесса и их взаимодействия, экономические результаты любого образа действий в принципе могут быть заранее вычислены (если же не как детерминированные величины, то по крайней мере, как математические ожидания или предельные значения случайных величин). Полностью структуризированная проблема может быть представлена в виде экономико-математической модели или системы моделей.

Вторая группа включает частично или слабо структуризированные проблемы, в которых цели определены в семантической форме, возможно несколько сопутствующих или конкурирующих количественно несоизмеримых целей; количественные зависимости между некоторыми факторами неизвестны; результаты разных вариантов действий не поддаются точному количественному предсказанию. Поэтому математическая модель такой проблемы в целом не может быть построена и выбор наилучшего варианта действий выходит за пределы возможностей строго математического моделирования. При решении частично или слабо структуризированных проблем рекомендуется применять комплексные количественно-качественные методы системного анализа, совмещающие неформализованные решения специалистов с модельными расчетами по отдельным вопросам.

К проблемам второй группы можно отнести все процессы совершенствования конструкции изделия или процессы с применением инноваций. Творческий характер инноваций не может быть полностью подменен математическим моделированием с применением очередной модной математической теории. Велик соблазн математической формализации обоснования оптимальной надежности (оптимального уровня качества, оптимальной полезности и т. п.) изделия на основе математической теории надежности или других математических теорий. Игнорирование творческого начала инноваций при решении этих задач приводит к существенным ошибкам. Строгое математическое решение отдельных частей проблемы существенно облегчает специалистам неформализованное решение проблемы в целом. Необходимо рациональное сочетание применения строго математического решения отдельных частей проблемы, поддающихся полной структуризации, с опытом и интуицией экспертов при нахождении решения частей, не поддающихся математической формализации.

Третья группа объединяет неструктуризированные проблемы, которые отличаются еще большей по сравнению с проблемами второй группы неопределенностью, неизученностью количественных зависимостей и невозможностью количественного анализа, высокой степенью зависимости от непредсказуемых факторов. Такого рода проблемы всецело остаются в сфере применения экспертных решений на основе опыта и интуиции специалистов.

Разработана методика двухэтапного решения задачи обоснования оптимального уровня качества (надежности) продукции. На первом этапе математически решается задача нахождения затрат на изготовление изделия, при которых минимизируются суммарные затраты на изготовление и владение техникой. На втором этапе с учетом применения инноваций находится конкретный перечень усовершенствований, приводящих к достижению экономического оптимума.

Необхідність проведення досліджень стосовно визначення собівартості пасажирських перевезень

Булгакова Ю. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Діючі методи калькулювання собівартості пасажирських перевезень були встановлені на початку дев'яностих років минулого століття для країн СНД на основі середніх витрат по залізницях МШП. Однак, на сьогоднішній день застосування на практиці існуючих методів визначення собівартості пасажирських перевезень є неможливим внаслідок наявності ряду серйозних проблем у діяльності галузі.

Недостатня інвестиційна привабливість галузі, збитковість пасажирських перевезень, відсутність державної фінансової підтримки вимагає проведення кардинальних заходів для їх вирішення, що призведе до нових умов функціонування залізничного транспорту.

Існуючі джерела фінансування залізничного транспорту (власні кошти Укрзалізниці, бюджетні інвестиції, кредити банків і міжнародних фінансових організацій, доходи від спільної діяльності та фінансовий лізинг) не задовольняють в повному обсязі потреб галузі. Керівництво Укрзалізниці намагається зменшити дефіцит коштів для інвестування залізничного транспорту шляхом отримання пільгового фінансування від міжнародних організацій, однією з яких є Європейський банк реконструкції і розвитку (ЄБРР).

Для залучення інвестицій на розвиток залізничного транспорту України планується змінити модель організації Укрзалізниці за вертикально-інтегрованою моделлю. Ключовим моментом в цьому процесі є повне виокремлення функцій управління інфраструктурою від управління експлуатаційної роботи, зміна взаємовідносин підприємств залізничного транспорту з державою, надання самостійності у питаннях комерційних зв'язків.

Перетворення залізничного транспорту на ринково орієнтовану конкурентноспроможну галузь вимагає встановлення справедливої плати кожному учаснику перевезення. Задоволення всіх економічних потреб учасників можливе лише за рахунок виокремлення у структурі собівартості залізничних перевезень по початково-кінцевих і рухомій операціях вокзальної, інфраструктурної, вагонної, локомотивної (магістральну та маневрову) складових. Це призведе до зміни у способах формування затрат та калькулюванні собівартості пасажирських перевезень.

На заваді реалізації вищезазначеного виокремлення складових частин собівартості залізничних перевезень стає відсутність науково обґрунтованого методу розподілу витрат на утримання інфраструктури між вантажними та пасажирськими перевезеннями.

На сьогоднішній день на собівартість пасажирських перевезень відносять 6,7 % інфраструктурних витрат, відповідно на вантажні – 93,3 %. Застосування таких пропорцій є не що інше, як міра зменшення збитковості пасажирських перевезень. Однак, завищена собівартість вантажних перевезень призводить до різкого скорочення кількості користувачів даних послуг. Коштів для здійснення субсидування збитків від пасажирських перевезень катастрофічно не вистачає.

Ряд впливових науковців вважають, що пропорції розподілу інфраструктурних витрат на собівартість залізничних перевезень слід змінити: на пасажирських перевезення – 20 %, на вантажних перевезення – 80 %.

Таким чином, питання обґрунтованого розподілу витрат та розрахунку собівартості набуває надзвичайної актуальності. Існуючі структура собівартості залізничних перевезень, принципи розподілу та обліку витрат з утримання інфраструктури між вантажними та пасажирськими перевезеннями мають бути науково обґрунтовані та адаптовані до нових умов функціонування галузі.

В подальшому виникає необхідність вдосконалення методів розподілу витрат між вантажними та пасажирськими перевезеннями та розробки механізмів визначення собівартості перевезень з урахуванням положень затвердженої концепції реформування залізничного транспорту України.

Управління персоналом на залізниці за принципами соціально-економічного паритету

Василюк С. В., Південно-Західна залізниця, Україна

Ряд підприємств України вже проводить зміну принципів управління своїм персоналом, з одночасним реформуванням структур управління. Впроваджуються принципи соціально-економічного паритету. Всі ці підприємства підійшли до цих змін еволюційним шляхом. Керівництво усвідомило, що сучасні умови господарювання не можливі без врахування соціальних складових управління.

Для підвищення ефективності системи управління підприємством використовується структура, заснована на принципах і цінностях, які стосуються кожного службовця. В якості об'єкта експлуатації залізниця є центром одержання прибутку для багатьох підприємств і компаній. В якості стимулу для створення робочих місць залізниця є об'єктом експлуатації для підприємств в області послуг зі значною кількістю персоналу. Внаслідок цього службовці зі своїми родинami в зростаючій мірі одержують свої доходи, таким чином, сприяють економічному та соціальному розвитку всього регіону. При цьому на залізниці працюють дві державні структури (міграційна служба, митна служба), які не входять до складу залізниць, але з якими вона установила тісні партнерські відносини.

Усвідомлюючи всю важливість розвитку партнерських відносин для обслуговування клієнтів і досягнення поставлених цілей, система управління підприємства як система поширення соціально-економічної політики та стратегії була змодельована та розроблена як частина групи партнерських організацій, що працюють на досягнення тієї ж мети. Тобто, застосовується принцип з'єднання іманентних інтересів частки в емерджентних цілях цілого, про яке ми згадували вище. Однак, залізниця є багатопрофільним підприємством, що складається з ряду різних взаємодіючих організацій, які повинні працювати разом для забезпечення безперебійної роботи. Для цього застосовуються методи дебіюрократизації, прискорення та спрощення ухвалення рішення.

З метою розвитку ефективного управління партнерськими відносинами функціонує відділ договорів. У його функції входить урегулювання юридичних питань по контрактах, умови поставки та оплати, гарантійні зобов'язання і т.д. Він також контролює виконання зобов'язань по контрактах. Була розроблена стандартна угода, підписана всіма постачальниками. Це дозволило перевести партнерські відносини з деякими постачальниками в тривале співробітництво. Робота з ними базується на довірі, співробітництві, повазі досвіду та професіоналізму кожного партнера. Для постійного підвищення рівня якості обслуговування пасажирів, тобто для підвищення ефективності діяльності, залізниці постійно поглиблюють співробітництво із взаємодіючими структурами та організаціями, такими як Укрпошта, Укртелеком, компанії автомобільних перевезень, заклади харчування, митниця та прикордонна служба (в прикордонних регіонах).

При цьому важливу роль в удосконаленні систем управління відіграють інформаційні ресурси залізниць. Вони складаються з:

- довгострокової, стратегічної інформації (науково-технічна інформація, юридична, освітня, інформація, отримана в закордонних відрядженнях);
- поточна інформація про діяльність залізниць, про постачальників, клієнтів;
- оперативна, мобільна інформація з управління виробництвом.

Отже, адміністрація підприємства зацікавлена в тому, щоб кожний працівник мав інформацію, необхідну для виконання його функціональних обов'язків. Кожний працівник підприємства залізничного транспорту може одержати всі дані, які йому необхідні для успішної роботи, звертаючись до безпосереднього керівника бригади, ділянки, відділу та служби.

Структуризація процесу прийняття авіакомпанією цінових рішень

Висоцька М., НАУ, м. Київ, Україна

Виявлення основних закономірностей та тенденцій розвитку є необхідною умовою забезпечення ефективності функціонування авіапідприємств. Враховуючи глобальні та загальнонаціональні кризові явища, авіакомпанія має бути готова до найбільш песимістичного варіанту розвитку, має бути гнучкою і швидко реагувати на зміну ситуації, оскільки ринок повітряних перевезень дуже чутливий до політичної й економічної нестабільності. Отже, на сьогоднішній день особливо важливо для авіакомпанії забезпечувати стабільні обсяги авіаперевезень, насамперед збільшувати комерційну загрузку рейсів за рахунок більш привабливих умов.

Тенденція зростання пасажирської загрузки відображається появою на ринку авіаперевезень «лоу-кост» операторів, що значно похитнуло монопольне панування найбільших вітчизняних авіакомпаній. Головний принцип роботи «лоу-костера» (авіакомпанії-дискаунтера) передбачає максимальну відмову пасажирів від використання більшості традиційних послуг на борту повітряного судна. У західній практиці за відмову від важливого, але не життєво необхідного сервісу пасажир отримує гнучку систему тарифікації, часті розпродажі, бонуси постійним клієнтам.

Використовуючи елементи моделі бюджетних перевізників, за допомогою логічної схеми (рис.1), можна визначити оптимальну позицію класичної авіакомпанії щодо використання лоу-кост рішень в залежності від напрямку та типу ПС. Пропонуємо структурувати процес прийняття відповідних рішень в наступній послідовності:

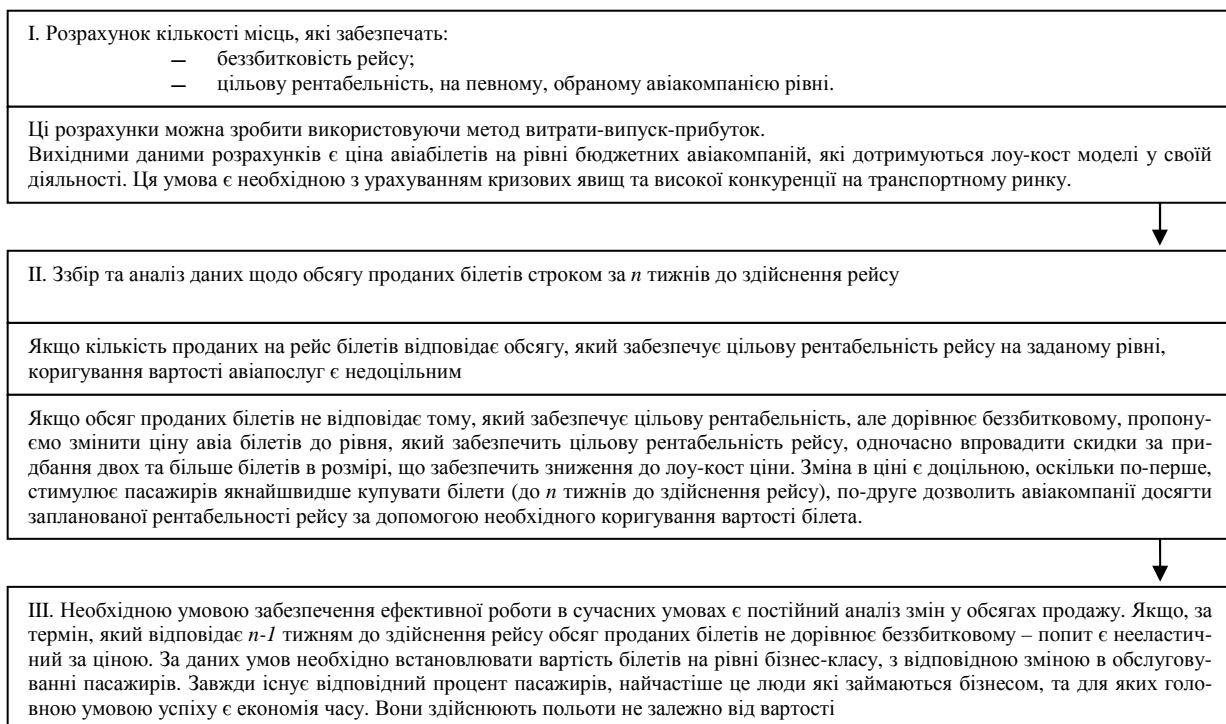


Рис.1 Логічна схема прийняття рішень щодо ціни авіабілетів

Використання цієї логічної схеми дозволяє адаптувати елементи лоу-кост моделі до діяльності класичної авіакомпанії в напрямку визначення ціни авіабілета за умови виконання комерційного завантаження рейсу для забезпечення беззбитковості та цільової рентабельності в залежності від часу та обсягу проданих авіаквитків.

Умови формування потенціалу авіаційно-ремонтних підприємств

Вовк О. М., НАУ, м. Київ, Україна

Авіаційно-ремонтні підприємства в Україні на сьогоднішній день в деякій мірі втратили можливості реалізації нагромадженого економічного потенціалу. Застаріла матеріально-технічна база, спрямованість на ремонт літаків, виготовлених ще в СРСР, відсутність інноваційних розробок та міжнародної сертифікації провокують збитковість виробництва та погіршення перспектив розвитку. В процесі управління авіаційно-ремонтних підприємств на перший план висуваються проблеми оновлення основних фондів, освоєння міжнародних інноваційних технологій, диверсифікація виробництва (насамперед, освоєння ремонту літаків закордонного виробництва). Історично так склалось, що авіаційно-ремонтних підприємств України володіють висококваліфікованими кадрами та науково-технічним потенціалом, мають розширену інфраструктуру. В період встановлення авіаційно-ремонтної галузі (30, 40-і р.р. XX ст.) Україна знаходилась у складі СРСР і, за загальними планами, більша частина авіаційно-ремонтних підприємств була розміщена на її території. Таким чином українська авіаційно-ремонтна галузь на сьогоднішній день включає 13 заводів промислового значення та ремонтні бази аеропортів і авіакомпаній. Загалом, станом на 2009 рік сертифіковані Міністерством транспорту і зв'язку України на проведення технічного обслуговування та ремонту літаків 118 підприємств.

Значна частина галузі знаходиться під юрисдикцією Міністерства оборони України. Умови діяльності військових авіаційно-ремонтних підприємств формуються значною державною підтримкою, яка реалізується через державні замовлення, пільги та дотації, сертифікацією на експорт послуг, а також значним обсягом закордонних замовлень (переважно з азіатських країн, які володіють літаками радянського виробництва). Цивільні авіаційно-ремонтні підприємства втратили конкурентні переваги та можливості реалізації потенціалу – будучи державною власністю вони не мають економічної самостійності, належного фінансування, крім того відсутність замовлень на ремонт літаків провокує простої та збитковість виробництва. Проте розроблена урядом України стратегія розвитку авіаційної галузі до 2020 року може підвищити потенціал підприємств, шляхом:

- збільшення фінансування,
- акціонуванням та створенням об'єднань на корпоративній основі,
- переходу до серійного виробництва літаків та іншої авіаційної техніки із створенням широкого спектра їх модифікацій, зокрема літаків Ан-3, Ан-32, Ан-38, Ан-140, Ан-74, Ан-148, Ан-124, Ан-70, що в перспективі збільшить обсяги виробництва,
- приватизації підприємств авіаційної промисловості з урахуванням особливостей галузі та збереженням державного впливу на прийняття стратегічних рішень.

Отже основними перспективами та факторами, що забезпечать розвиток потенціалу авіаційно-ремонтних підприємств України є:

- Оновлення та модернізація існуючої виробничої бази,
- Збереження інфраструктури авіаційно-ремонтних підприємств, сформованої ще в СРСР, та її модернізація,
- Економічна співпраця та взаємозалежність з авіавиробниками дозволить зменшити витрати на сертифікацію та (при умові сервісного обслуговування) забезпечить стабільність роботи авіаційно-ремонтних підприємств,
- можливість проходження міжнародної сертифікації, що дозволить здійснювати ремонт ПС закордонного виробництва,
- Структуризація політики активізації виробництва ПС на українських підприємствах,
- Налагодження виробництва українських комплектуючих та обладнання для забезпечення виробничого процесу та зменшення його вартості.

Застосування маркетингового підходу при плануванні обсягів вантажних залізничних перевезень

Волохов В. А., Васильєв О. Л., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Посилення конкурентоспроможності залізниць на транспортному ринку неможливе без підвищення якості планування вантажних перевезень. Відсутність належної уваги до вивчення попиту на даний вид перевезень в цілому та за видами вантажів сприяє зниженню якості обслуговування вантажовідправників, відтоку традиційних для залізниць вантажів на інші види транспорту та, як наслідок, зниженню прибутку залізничного транспорту.

В умовах ринкової економіки головна вимога до якості транспортного обслуговування - доставка вантажу за взаємовигідною ціною «точно в термін» за варіантом «від дверей до дверей».

Для того, щоб вибрати якісну систему доставки вантажів, потрібно знати які вимоги до перевезення пред'являє клієнт. З огляду на особливості вимог до перевезення вантажів, залізничний транспорт може регулювати тарифи на перевезення, формувати маршрути і графіки руху поїздів відповідно вимогам до своєчасності доставки вантажів. Диференційований підхід до визначення договірних тарифів, що відповідають швидкості доставки, буде сприяти переключенню вантажів з інших видів транспорту, зокрема , з автомобільного, на залізничний.

Основою планування перевезень у ринкових умовах повинен стати транспортний маркетинг, суть якого складається в постійному відстеженні кон'юнктури транспортного ринку й організації перевізного процесу таким чином, щоб з вигодою для залізниць максимально задовольняти попит на перевезення. В умовах ринку транспортний маркетинг повинний бути орієнтований на збільшення обсягів перевезення вантажів, підвищення прибутковості роботи транспорту. У зв'язку з цим робота транспорту повинна бути спрямована на підвищення якості обслуговування вантажовласників, надання більшої кількості послуг, своєчасне реагування на зміну попиту на ринку транспортних послуг на території України та за її межами.

Одним із ключових питань маркетингу повинно бути питання про більш злагоджену та чітку спільну роботу залізниць і клієнтури, що включає:

- спільне проведення маркетингових досліджень ринків збуту та цін на продукцію як усередині країни, так і за її межами;
- техніко-економічні розрахунки з визначення взаємовигідного рівня тарифів за родами вантажів і напрямками перевезень;
- розробку та надання спеціальних тарифів, знижок з тарифів на гарантовані обсяги відправлення вантажів.

Маркетингова діяльність залізниць, насамперед, містить у собі збір інформації, аналіз і прогноз обсягів перевезень, що знаходяться в прямій залежності від обсягів виробництва, і спрямована на вивчення розподілу обсягів перевезень між видами транспорту, можливості переключення цих обсягів на залізничний транспорт.

Вивчення попиту на вантажні перевезення із застосуванням маркетингових принципів дозволить залізничному транспорту залучити до перевезень додаткові обсяги вантажів та підвищити ефективність роботи як окремих залізниць, так і транспортної галузі в цілому за рахунок одержання додаткового прибутку.

Транспортна мобільність населення та її вплив на прогнозування пасажирських потоків

Гайдук Н. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Перед пасажирським комплексом в умовах реформування галузі поставлені завдання поліпшення якості обслуговування пасажирів і збереження лідируючих позицій на ринку транспортних послуг. Для дослідження внутрішніх резервів підвищення ефективності роботи пасажирського транспорту потрібна об'єктивна інформація про тенденції і закономірності формування та зміни пасажиропотоків.

Обсяги пасажирських перевезень обумовлюються показником транспортної рухливості. Динаміка цього показника відбиває зміну обсягу пасажирських перевезень у країні і рівень матеріального добробуту людей, а також стан матеріально-технічної бази транспорту. У цьому показнику знаходять висвітлення як обсяг транспортної роботи, так і грошові витрати населення на транспорт.

Цей показник широко використовується при перспективному плануванні пасажирських перевезень. Особливо велика роль при розробці перспективних планів, у яких обсяг перевезень розраховується в основному у залежності від рухливості населення. До основних факторів, що визначають рухливість населення, відносяться: чисельність населення країни і тенденції її зміни, рівень матеріального добробуту людей, характер розвитку населення по економічних районах, областях і населених пунктах, рівень стану санаторно-курортної мережі, рівень розвитку різних видів пасажирського транспорту, величини тарифів на перевезення й інші.

Мобільність населення в розвинутих країнах є досить високою. Кожен мешканець Євросоюзу щорічно здійснює більше трьох поїздок на далекі відстані. При цьому в більшості країн основним видом транспорту залишається автомобільний.

Проте автомобільний транспорт залишається найбільш небезпечним. Основні витрати суспільство несе від аварій, кількість яких на автомобільному транспорті є надзвичайно високою, незважаючи на постійно зростаючу кількість заходів щодо підвищення безпеки руху, та від забруднення повітря, до якого призводить робота автомобільного транспорту. Ці фактори змусили країни Євросоюзу до подальшого збільшення мобільності населення насамперед за рахунок рейкових видів транспорту.

Транспортна рухливість населення вимірюється за допомогою коефіцієнта транспортної рухливості. Його можна визначати як за обсягами перевезень пасажирів, так і за пасажирооборотом. Більш доцільним вважається визначення за пасажирооборотом, тому що рухливість населення пропорційна не тільки кількості, але й відстані поїздок.

Загальний коефіцієнт транспортної рухливості населення України у 2009 році становив 2,5 тис. пас-км/особу, а коефіцієнт транспортної рухливості на залізничному транспорті – 1,05 тис.пас-км/особу.

Прогнозування коефіцієнту транспортної рухливості населення базується на залежності цього показника від реального наявного доходу на одну особу та середньорічної чисельності населення. А це досить суттєво впливає на процес прогнозування та оновлення парку пасажирських вагонів, оскільки підвищення кількості поїздок на рік вплине на кількість необхідного рухомого складу.

Альтернативні варіанти оновлення парку пасажирських вагонів

Гайдук Н. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Аналіз вікової структури парку пасажирських вагонів показує, що на кінець 2009 року 44 % вагонів майже вичерпали свій термін корисного використання (28 років). Проте вони не виключаються із експлуатації оскільки для формування повнокласних поїздів вагонів не вистачає. Це змушує Укрзалізницю шукати альтернативні варіанти оновлення парку пасажирських вагонів. До них можна віднести:

1. Капітально відновлюваний ремонт;
2. Капітальний ремонт пасажирських вагонів з подовженням терміну служби;
3. Придбання нових вагонів;
4. Фінансовий лізинг;
5. Нові методи організації руху пасажирських поїздів;
6. Використання вагонів інших приватних операторів;
7. Тимчасова передача окремих напрямів руху іншим країнам.

Для обслуговування пасажирських вагонів плановими видами ремонту Укрзалізниця має 19 вагонних депо, які виконують деповський, капітальний 1-го, 2-го об'єму та капітально-відновлювальний ремонти. На всі види ремонту пасажирських вагонів у 2009 році Укрзалізниця витратила близько 440 млн. грн. При цьому середня собівартість ремонту склала біля 60 тис. грн., що значно нижче вартості пасажирського вагону, яка сягає 8500 тис. грн.

Проте Укрзалізниці необхідні не лише відремонтовані вагони, саме тому одночасно із проведенням ремонту необхідно купувати і нові. У 2008 році Укрзалізниця придбала 179 нових пасажирських вагонів власним коштом, у тому числі на умовах фінансового лізингу 88 одиниць. Лізинг – це сучасний ефективний спосіб фінансування транспортних засобів. Суть його полягає в довгостроковій оренді пасажирського вагону з правом викупу в кінці терміну лізингу. Лізинг в світовій економіці займає друге місце за об'ємами інвестицій банківського кредиту, тому що він є одним із найбільш прогресивних методів матеріально-технічного виробництва і відкриває користувачам широкий доступ до передової техніки та технологій. У 2009 році, на відміну від минулого року, не було куплено жодного вагону, що пояснюється браком коштів у зв'язку зі світовою фінансово-економічною кризою.

Не дивлячись на те, що статтею 10 Закону України Про залізничний транспорт передбачено придбання нового рухомого складу за кошти державного бюджету, Укрзалізниця купує нові вагони переважно за власні кошти. За останні 9 років було придбано 528 нових вагонів на суму 2890 млн. грн. При цьому через кілька років вичерпають свій ресурс (з врахуванням подовження терміну експлуатації) майже 3000 пасажирських вагонів. Такий факт може привести до катастрофічних наслідків, оскільки залучити кошти для покупки такої кількості вагонів в умовах кризи не можливо. Саме тому зараз пропонується багато варіантів ефективного використання рухомого складу. Наприклад, впровадження денно-нічних поїздів на основних напрямках руху та кільцювання рухомого складу на два та три напрямки. Проте це лише частково вирішить проблему дефіциту пасажирських вагонів.

Организационно-экономическое управление инновационными проектами на предприятиях железнодорожного транспорта

Гайдук А. Ю., УкрГАЖТ, г. Харьков, Украина

Инновационная деятельность – комплексная проблема, которая затрагивает все функциональные сферы – исследования, разработку проектов, планирование, производство, маркетинг. Целью деятельности является внедрение НТП в производство, включая выпуск и распространение новых технологий, а также финансирование фундаментальных исследований.

Инновационная деятельность в современных условиях является основой стабильного и эффективного роста как отдельно взятого предприятия, так и отрасли в целом. Необходимость решения проблем связанных с инновационным развитием приобретает особое значение. Конкурентоспособность товара или услуги напрямую зависит от этого развития. Большое значение для Украины имеет заимствование опыта развитых стран по реализации мероприятий, касающихся поддержки государством инновационных процессов в экономике. Это позволит сформировать организационный механизм стимулирования инновационной деятельности.

Важным фактором, снижающим конкурентоспособность продукции и услуг, является физический и моральный износ основных производственных фондов. Аналогичная ситуация сложилась и на железнодорожном транспорте. Учитывая то, что железнодорожный транспорт теряет свои конкурентные преимущества в транспортной отрасли, особую актуальность приобретает вопрос о целесообразности незамедлительных кардинальных действий связанных с инновационной политикой. Одной из проблем внедрения новых технологий на железнодорожном транспорте является «столкновение» двух потребностей – сохранение доходов дороги и развитие новых идей, которые, со своей стороны, требуют значительных капитальных вложений не только на идеи, но и на их внедрение. Для железнодорожного транспорта основной преградой является не столько поиск новых идей, сколько решение вопросов финансирования.

Финансирование технологических инноваций в целом в национальной экономике за счет собственных средств, приблизительно 20 раз превышает отчисления из государственного бюджета. Но в связи с тем, что железная дорога – это государственное предприятие, открытым остается вопрос о ее реформировании, реструктуризации, за счет привлечения инвесторов из вне.

Национальная инновационная система является важным предусловием для успешного возрождения национальной экономики, её адаптации к условиям международной конкуренции. Повышение основных показателей работы железнодорожного транспорта должно привести к росту всей экономики страны, так как транспортная составляющая занимает значительную роль в себестоимости готовой продукции.

Таким образом, можно сделать вывод, что инновационный процесс на железнодорожном транспорте является неэффективным и требует новой организационной структуры управления. Необходимым условием его реализации должно быть информационное обеспечение, развитая научно-исследовательская деятельность, взаимосвязь иностранных и отечественных разработчиков новых технологий.

Прогнозирование фонда оплаты труда рельсосварочного поезда по основным производственным фондам и объему производимой продукции

Герасименко П. В., ПГУПС, г. Санкт-Петербург, Россия

С каждым годом в экономических и управленческих процессах все большую роль играют информационные системы транспортных предприятий ОАО «РЖД». Однако их роль сводится в основном для сбора статистических данных. Вместе с тем, их истинное предназначение должно сводиться к выработке наиболее эффективных экономических и управленческих решений.

Чтобы изменить ситуацию, прежде всего, необходимо сделать информационные системы частью технологического процесса, обеспечивающей контроль технологической дисциплины и отражение всех операций в реальном масштабе времени.

Для этого организационная система железнодорожной статистики должна быть выстроена как независимая вертикаль по линии учета, не связанная обязательствами с системой эксплуатации железнодорожной техники. Структура должна базироваться на принципах централизованного формирования отчетности и обработки статистических данных по всем уровням управления сверху вниз из единого хранилища данных.

Исходя из этой цели, следует выделить две задачи. Во-первых, организация сбора первичных статистических данных о технологических процессах, которая должна решаться линейными производственными подразделениями. После чего информационно-вычислительными центрами на дорогах и Главным вычислительным центром компании должны быть сформированы банки статистических данных. Выработка конструктивных предложений на основании анализа и прогнозирования по статистической информации должны выполняться службами и управлением анализа и статистики.

Вторая задача должно быть направлено на обеспечение необходимым инструментарием для проведения анализа статистических данных и прогнозирования, прежде всего, экономических показателей. Современная математика и вычислительная техника позволяют разрабатывать математические модели, позволяющие прогнозировать различные экономические показатели. Вместе с тем, как математические модели, так и алгоритмы и методики анализа и прогноза основных экономических показателей для различных предприятий железных дорог требуют своего разрешения.

В настоящем докладе рассмотрены вопросы построения основных типов математических моделей прогнозирования фонда оплаты труда работников рельсосварочного поезда в зависимости от объема производимой продукции и основных производственных фондов поезда. В основу построения положены статистические данные двух рельсосварочных поездов Октябрьской железной дороги в период 2008 и 2009 годов. В качестве математических моделей рассмотрены линейные и нелинейные функции регрессии. В число нелинейных включены модели типа Аллена и Кобба – Дугласа. Построение осуществлялось по средним значениям результирующего показателя и факторов. По выполненным оценкам качества функций регрессии выбрана модель для практического использования, т.е. при прогнозировании фонда заработной платы рельсосварочного поезда в зависимости от основных производственных фондов в стоимостном выражении и объему производимой продукции, измеряемой в приведенной длине. Осуществлена по коэффициенту эластичности оценка чувствительности фонда зарплаты на изменение основных производственных фондов и объема производимой продукции. Характер изменения фонда зарплаты от основных производственных фондов и объема производимой продукции представлен в табличной и графической форме.

Шляхи підвищення ефективності роботи залізничного транспорту

Глушенко Т. М., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Навколишній світ змінюється, на транспортний ринок виходять нові конкурентні сили. Стратегічним напрямком розвитку залізничного транспорту України стає перетворення галузі в конкурентоспроможний на світовому і внутрішньому ринку холдинг.

Загальновідомо, що ринкова частка залізниць значно нижча об'єктивно можливої і, що конкуренція з боку автомобільного та повітряного транспорту посилюється. У 25 країнах ЄС автомобільний транспорт має на ринку вантажних перевезень частку 72 %, залишаючи залізницям 16%. У пасажирських перевезеннях на високошвидкісні сполучення припадає менше 1% пасажирообігу, виконаного всіма видами транспорту.

Всі основні проблеми, які притаманні залізницям в розвинутих європейських країнах, властиві і для українського залізничного транспорту і, здебільшого, мають більш гострий характер. Стан залізничної галузі не відповідає сучасним вимогам: темпи розвитку відстають від темпів економічного зростання при високих загальних витратах і викликають критичне ставлення з боку суспільства. Парк рухомого складу та інфраструктура суттєво зношені.

Для відновлення позицій залізниць необхідна чітка політика, а задля її реального втілення потрібно створити відповідні умови. Ефективне функціонування залізничного транспорту пов'язане з удосконаленням його організаційної структури; оновленням основних фондів та рухомого складу; впровадженням нових технологій; наданням нових видів послуг і захопленням нових секторів транспортного ринку; підвищенням прибутковості перевезень вантажів і пасажирів та інтегруванням в європейську транспортну систему. Для цього необхідне впровадження на залізничному транспорті структурної реформи за умови економічно обгрунтованої моделі реформування.

Разом з тим державні бюджети не бездонні, для залізничного транспорту характерні значний термін реалізації нововведень і окупності великих витрат. При обмеженості можливостей національних бюджетів потрібні нові форми фінансування залізничних проєктів. Приватні інвестиції в розвитку залізничного транспорту не представляють особливого нововведення. Саме за рахунок приватного капіталу побудовано більшість перших залізниць у Європі. Власне, умови для приватного фінансування не набагато змінилися. Як і раніше необхідні стабільність, прозорість відповідальності у розподілі ризиків, передбачуваність, справедливість і ефективність регулюючих норм.

Вивчаючи досвід перетворень транспортної галузі в різних країнах, приходимо до висновку, що універсального рецепту реформування немає. Перетворення залізничної галузі повинні бути розроблені з урахуванням політичних, економічних, соціальних та інших особливостей держави. Для підвищення ефективності роботи вітчизняної залізничної галузі необхідно сформулювати чотири основні моменти: скорочення участі держави у транспортній діяльності, управління за видами перевезень, вертикальне розділення, залучення приватного сектору. Згідно з цим залізниці України повинні стати орієнтованим на ринок, технологічно розвиненим і рентабельним оператором у вантажних перевезеннях, забезпечити надання повного пакету послуг у пасажирських перевезеннях, а також створити сучасну систему експлуатації та поточного утримання інфраструктури як всередині країни, так і в сусідніх регіонах.

Подходы к решению проблем по сокращению сроков расчетов за пассажирские перевозки в международном железнодорожном сообщении

Гненный Н. В., Гненный О. Н., Привалова Л. В., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Внукова С. М.,
РЦП УЗ, Украина

Железнодорожный транспорт – важный стратегический государственный инструмент, наполненный многими экономическими, геополитическими и социальными смыслами, определяющий нормальное функционирование всех отраслей экономики. Железные дороги используются как способ транспортных коммуникаций в международном сообщении; осуществляют грузовые, пассажирские перевозки, а также услуги, связанные с ними, являются «донорами» ряда регионов. Огромная значимость транспортной составляющей в себестоимости производимой продукции, выполняемых работ, оказываемых услуг; качество перевозок, их ритмичность во многом влияют на важные показатели финансово-экономической деятельности хозяйствующих субъектов.

Тенденции в экономическом развитии железнодорожного транспорта, как серьезного «партнера» на рынке транспортных услуг, потребность увеличения их конкурентоспособности и привлекательности в глазах конечного потребителя на международном уровне позволяют сделать вывод об объективной необходимости разработки эффективных методов расчетов за перевозки и контроля средств, поступающих от реализации его продукции.

Нормативно-правовая база, регламентирующая порядок осуществления расчетов за пассажирские перевозки и услуги, связанные с ними в международном сообщении, не соответствует положениям Международных стандартов бухгалтерского учета, к принятию которых должна стремиться каждая страна-участница СНГ и Балтии с целью повышения эффективности, прозрачности системы взаиморасчетов.

Действующая система осуществления контроля средств, получаемых от продажи проездных и оформления перевозочных документов, не совершенна и не обеспечивает администрации железнодорожного транспорта надлежащей информационной базой для управления и принятия важных экономических решений.

Недостаточная разработанность указанных нормативных актов, необходимость совершенствования системы расчетов за пассажирские перевозки и контроля средств, получаемых от продажи проездных и оформления перевозочных документов в международном сообщении в современных экономических условиях, и обусловили цель наших исследований.

Основными задачами исследования является совершенствование системы взаиморасчетов за пассажирские перевозки и услуги, связанные с ними в международном сообщении между администрациями железнодорожного транспорта в странах СНГ и Балтии; совершенствование системы контроля средств, получаемых от реализации проездных и перевозочных документов, а также разработка предложений по внесению дополнений и изменений в ПКР и другую нормативную документацию, регламентирующую технологию и порядок проведения расчетов за международные пассажирские перевозки с целью сокращения сроков проведения расчетов и обеспечения своевременного признания полученных доходов и отражения расходов за фактически оказанные/полученные услуги; совершенствование системы контроля средств, получаемых от продажи проездных и оформления перевозочных документов.

Внесение таких изменений в ПКР позволит железнодорожным администрациям сократить сроки проведения расчетов за пассажирские перевозки и услуги, связанные с ними в международном сообщении и будет способствовать более эффективному функционированию стран - участниц Содружества Независимых Государств и стран Балтии на международном рынке транспортных услуг.

Система финансовой ответственности в расчетах за международные перевозки

Гненний Н. В., Тесленко Т. В., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Железнодорожный транспорт является одной из важнейших базовых отраслей экономики Украины, обеспечивает ее внутренние и внешние транспортно-экономические связи, выполняя грузовые и пассажирские перевозки. Развитие и совершенствование транспорта осуществляется в соответствии с национальной программой развития, международными тенденциями, с учетом его приоритета и на основе достижений научно-технического прогресса.

Развитие международной торговли, а также экономическое сотрудничество между странами, требует адекватного развития транспорта, и в этой связи он становится важнейшим дополнительным источником валютных поступлений в странах – экспортерах транспортных услуг, следовательно, значение правовой основы транспортных отношений, а именно—договора перевозок—повышается.

Сравнительный анализ систем финансовой ответственности, норм хозяйственного права государств Украины, России, Беларуси, Казахстана, позволяют сделать вывод о том, что данные нормативно-правовые акты имеют общую основу в части ответственности сторон, заключивших договор, а именно: в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по договору сторона, не исполнившая своих обязательств или ненадлежаще исполнившая свои обязательства, обязана уплатить другой стороне предусмотренные указанным договором неустойки и возместить в полном объеме причиненные убытки.

В условиях современных рыночных отношений большое значение имеет соблюдение финансовой дисциплины всеми участниками международных железнодорожных перевозок при проведении взаиморасчетов за выполненные железнодорожные перевозки и предоставленные услуги. Финансовая дисциплина является необходимым условием финансовой стабильности не только предприятий, но и государств. Она предполагает финансовую ответственность за полное и своевременное выполнение финансовых обязательств перед государством, банками, вышестоящими организациями и контрагентами.

Международной практикой и законодательством многих государств при заключении хозяйственных договоров закреплён принцип полного возмещения должником кредитору убытков в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств, а так же применение штрафных санкций за нарушение исполнения взятых обязательств, в том числе и за несвоевременную оплату причитающихся сумм. Такое положение дает возможность совершенствовать нормативную документацию, регламентирующую экономическую ответственность железнодорожных администраций за несвоевременное проведение платежей, используя для этого нормы международного права.

Учитывая, что в данной работе рассматривается вопрос своевременного получения денежных средств за выполненные грузовые и пассажирские перевозки и связанные с ними услуги — отсрочку платежа целесообразно рассматривать как вынужденное кредитование дебитора, так как денежные средства отвлекаются из оборота кредитора. Вместе с тем необходимо отметить, что в настоящее время между железнодорожными администрациями государств-участников СНГ и государств Балтии в соответствии с Правилами комплексных расчетов за просрочку платежей по сальдовым ведомостям предусмотрена оплата Стороной-дебитором Стороне-кредитору 6 % годовых за все дни просрочки со всей суммы несвоевременно поступающих платежей, что ниже уровня мировой инфляции и процентов банков по предоставляемым кредитам в странах-участницах Совета по железнодорожному транспорту.

В результате проведенных исследований по четырем вариантам предлагается внести изменения в Правила комплексных расчетов в части порядка начисления пени за просрочку платежа по варианту, при котором за первые 15 дней применяется ставка Libor+5 % годовых, начиная с 16 дня и более применяется ставка Libor+10 % годовых со всей своевременно неоплаченной суммы безакцептно. Применение любого из вариантов позволит повысить экономическую эффективность международных грузовых перевозок.

Определение цены лицензии на производство продукции

Гненный Н. В., Гненный О. Н., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Под лицензией в мировой практике понимают право, которое предоставляется владельцем научно-технической разработки другому лицу на использование технических достижений, научных знаний, производственного опыта, а также правовой охраны предмета разработки. Как правило, передача такого права осуществляется в рамках лицензионного договора – соглашения, по условиям которого владелец разработки (лицензиар) на возмездной основе предоставляет покупателю (лицензиату) возможность на оговоренных условиях использовать право на объект интеллектуальной собственности для получения экономических выгод. Под ценой лицензии обычно понимают сумму выплат лицензиата в пользу лицензиара. Определение цены лицензии – один из наиболее сложных вопросов лицензионной торговли, поскольку реальная коммерческая ценность передаваемых по лицензии прав на объекты интеллектуальной собственности может быть установлена лишь в процессе использования этих объектов в будущем.

Экономический эффект для лицензиата от приобретения лицензии формируется из двух основных составляющих:

- экономия расходов на проведение собственных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по разработке продукции, аналогичной лицензионной;
- экономия времени, связанного с разработкой и освоением собственной продукции, аналогичной лицензионной.

За счет экономии времени достигается более ранний выход на рынок с лицензионной продукцией, что приближает во времени к текущему моменту получение прибыли от производства лицензионной продукции и формирует экономический эффект, связанный с разницей в ценности денег во времени (временной лаг). Кроме того, более быстрый выход лицензиата на рынок может обеспечить некоторые конкурентные преимущества, что обеспечит лицензиату большую долю рынка. Также может быть получен эффект временной монополии на рынке и формирование соответствующей монопольной ренты.

Стоимость лицензии в виде ставки роялти или паушального платежа может быть определена с помощью оценки величины указанного экономического эффекта. Основой для определения ставки роялти может выступать равенство текущей стоимости денежных потоков лицензиата для двух вариантов освоения производства лицензионной продукции:

- на основе приобретения лицензии;
- на основе проведения собственных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ для разработки и внедрения в производство продукции, аналогичной лицензионной.

То есть, приобретение лицензии рассматривается как инвестиционный проект, а ее стоимость определяется на основе основных принципов оценки экономической эффективности инвестиционного проекта и с помощью методов оценки указанной эффективности. Такой подход позволит учитывать основные факторы, оказывающие влияние на цену лицензии, и может использоваться как на стадии заключения лицензионного соглашения, так и в других случаях (например, для оценки имущественных прав интеллектуальной собственности при реализации метода роялти).

Методические аспекты формирования системы обучения работников железнодорожного пассажирского комплекса

Громова Е. В., УкрГАЗТ, г. Харьков, Украина

В условиях рыночной экономики первоочередной задачей любого предприятия является выгодная реализация производимых товаров и услуг. Исходя из этого, особую актуальность приобретают вопросы, связанные с обеспечением предприятия высококачественным персоналом, который является определяющим фактором повышения эффективности деятельности любого предприятия. Ученые и специалисты-практики уже несколько десятилетий занимаются разработкой эффективных методов управления человеческими ресурсами. Разнообразные задачи управления персоналом можно свести к двум основным сферам: оптимизации кадрового потенциала организации и максимально производительному его использованию.

Пассажирский комплекс одно из самых разновекторных и многочисленных хозяйств на железнодорожном транспорте. Из 63 тыс. его работников около 24 тыс. составляют проводники, 3 тыс. - проводники пригородного сообщения, свыше 2,5 тыс. – билетные кассиры. Таким образом, среди факторов, влияющих на эффективность и привлекательность для потребителя пассажирских перевозок, «человеческий фактор» является наиболее важным. Это обусловило необходимость разработки современной модели обучения персонала пассажирского комплекса, работа которого непосредственно связана с потребителями услуг.

Результаты исследований, проведенных специалистами ГП «Государственный научно-исследовательский центр железнодорожного транспорта Украины», показали, что среди навыков, которыми должны владеть проводники пассажирских поездов в соответствии с действующей нормативной базой, существует явный дефицит коммуникативных способностей, ориентации на клиента, формирования личностных качеств, навыков работы с проблемными клиентами. Для комплексного решения выделенных проблем предлагаем использовать разработанную систему обучения персонала железнодорожного пассажирского комплекса. Целями функционирования данной системы являются аккумуляция знаний и приобретение навыков, организация распространения знаний среди сотрудников, содействие формированию ценностей организации.

Разработанная программа обучения предполагает проведение активных тренингов по взаимодействию (выстраивание правильных взаимоотношений между сотрудниками, между проводниками и пассажирами) и по приобретению деловых навыков (развитие личностных деловых качеств, например, деловой этикет, умение убеждать, преодоление стресса). Предложен график проведения тренингов и комплект методического обеспечения. Для эффективного функционирования системы в межтренинговый период разработана программа стимулирования «правильного поведения», в основу которой положен принцип синергетического сочетания стратегий стимулирования. Были использованы следующие стратегии: позитивная (когда поведение вызывает положительные последствия, стимулирующие его повторение), негативная (используется для того, чтобы заставить людей вести себя подобающим образом, избегая негативных последствий неподобающего поведения), наказание (применяется для уменьшения вероятности того, что люди повторят нежелательное поведение), устранение (устранение любых факторов, поддерживающих нежелательное поведение).

Сравнение экономических показателей вагонов-платформ для крупнотоннажных контейнеров различных типов

Гуржи Н. Л., ООО «ГСКБВ», г. Кременчуг, Украина

Грузоподъемность вагона является одним из наиболее важных технико-экономических показателей подвижного состава и оказывает большое влияние на величину затрат при эксплуатации. На примере двух платформ производства ОАО «Азовмаш»: 80-футовой вагона-платформы модель 13-1796-04 и вагона-платформы секционного типа 13-1839; был выполнен сравнительный анализ затрат на протяжении всего жизненного цикла вагона.

Критерием сопоставления является минимизация текущей стоимости совокупных (инвестиционных и эксплуатационных) расходов на выполнение одинаковых объемов перевозок с использованием вагонов обоих типов в одинаковых условиях на протяжении жизненного цикла вагонов, которые рассматриваются. При этом, поскольку определяются показатели сравнительной эффективности, учитываются лишь расходы, которые отличаются за вариантами освоения одинакового объема перевозок разными моделями вагонов.

Показатели сравнительной эффективности определяются с точки зрения компании-оператора железнодорожных грузовых перевозок – потенциального владельца вагонов-платформ. Предусматривается освоение объема перевозок 1000 тыс. тон на год на расстояние 500 км. контейнерными отправлениями в 20-тифутовых контейнерах, которые также принадлежат компании-оператору перевозок – владельцу вагонов, которые следуют в загруженном состоянии в прямом направлении и в пустом состоянии в обратном направлении.

Рассматриваемые вагоны, имеют следующие показатели грузоподъемности: модель 13-1839 – 109,5т, модель 13-1796-04 – 70 т. Исходя из грузоподъемности вагонов и массы тары 20-ти футового контейнера, определяется масса нетто груза, перевозимая одной платформой. Далее рассчитывается среднесуточное отправление и необходимый парк вагонов и контейнеров. Исходя из себестоимости производства указанных моделей вагонов, стоимости 20-футовых контейнеров, а также необходимого количества вагонов и контейнеров, определяются инвестиционные расходы оператора.

Кроме инвестиционных расходов, отличаются определенные составляющие операционных расходов компании-оператора, а именно: расходы на ремонты вагонов и затраты на оплату услуг железных дорог из перевозок грузов контейнерными отправлениями и пустых контейнеров.

По данным Приднепровской железной дороги, стоимость деповского ремонта 4-хосного вагона-платформы в 2009 году составляет 12,5 тыс. грн без НДС, а стоимость капитального ремонта – 37,5 тыс. грн без НДС. Стоимость ремонтов для вагона модели 13-1796-04 принята на указанном уровне. Стоимость ремонтов для 6-тиосного секционного вагона-платформы модели 13-1839 установлена на основе указанных величин стоимостей с учетом большего количества тележек (три против двух) и большей длины вагона (29,16 м против 25,69 м). Стоимости ремонтов для вагона 13-1839 определенные на уровне 17,4 тыс. грн для деповского и 52,2 тыс. грн для капитального.

Расходы на оплату услуг железных дорог из перевозок определяются на основании Сборника тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в пределах Украины от 26.03.2009 № 317. Согласно тарифной схемы 10.3, плата за перевозку одного загруженного частного контейнера в частном вагоне на расстояние 500 км. составляет 1068 грн без НДС, а плата за перевозку одного пустого контейнера на такое же расстояние составляет 773 грн без НДС (тарифная схема 10.6). Таким образом, расходы на оплату услуг железных дорог из перевозок на один рейс за один контейнер составляют 1841 грн без НДС. Количество отправленных контейнеров за один год определяется как отношение годового объема отправления грузов к нетто-загруженности одного контейнера. Общие годовые расходы из оплаты услуг железных дорог из перевозок определяются как произведение расходов на один контейнер и количества отправленных контейнеров. Таким образом, общие текущие расходы на оплату

услуг железных дорог из перевозок за весь срок полезного использования вагонов составляют для вагонов модели 13-1796-04 -754781 тыс. грн, а для вагонов модели 13-1839 – 4581255 тыс.грн.

Таким образом, при освоении одинакового объема перевозок суммарные расходы железнодорожной компании-оператора на жизненный цикл парка вагонов модели 13-1839 значительно ниже (на 36,5 %), чем модели 13-1796-04. Такой эффект достигается, в первую очередь, из-за экономии расходов на оплату услуг железных дорог за перевозки, которая получается за счет большего использования грузоподъемности контейнеров при внедрении секционного вагона-платформы модели 13-1839.

Інтелектуальна система формування технологічних довідок про експлуатаційні та фінансові показники залізниці

Домків І. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

В роботі викладені прикладні аспекти використання нейронних мереж для побудови моделі процесу обслуговування клієнтів залізниці по вантажним перевезенням і проведення багатофакторного кореляційного аналізу та прогнозування на основі побудованої моделі.

Можливість застосування багатошарових нейронних мереж обумовлена їх здатністю моделювати довільні нелінійні непереривні функції в результаті навчання на множині прикладів. При реалізації моделі процесу обслуговування клієнтів залізниці по вантажним перевезенням важливу роль зіграв раціональний вибір експериментальних даних.

Зроблено висновок, що використовуючи багатошарові нейронні мережі в якості штучного інтелекту, можна аналізувати та прогнозувати ріст чи спад кількості клієнтів залізниці по вантажним перевезенням, цін на їх обслуговування та збільшення доходів залізниці від такого роду діяльності. В роботі розглянуті лінійні та нелінійні структури на основі нейронних мереж і критерії вибору модельних структур, ряд алгоритмів, що мають безпосереднє відношення до навчання нейронних мереж. Алгоритми навчання нейронних мереж зведені до методу зворотного розповсюдження, при якому наявні дані використовуються для коригування ваг і порогових значень мережі таким чином, щоб мінімізувати помилку прогнозу на навчальній множині.

Особлива увага виділена кожній стадії реалізації процедур вибору структури моделі нейронної мережі, навчання нейронних мереж, оцінці моделі, оптимізації структури нейронних мереж.

В якості об'єкту була використана Система технологічних довідок про експлуатаційні та фінансові показники залізниці (АРМ-ПРО), що була розроблена і впроваджена до експлуатації фахівцями Інформаційно-обчислювального центру Придніпровської залізниці (ІОЦ Придніпровської залізниці). Для цих цілей була створена база даних, що містить в собі до 30 значень параметрів «вхід-вихід» на експеримент. Експериментальна база використовувалась для отримання моделі процесу обслуговування клієнтів залізниці по вантажним перевезенням. В роботі приведено вигляд сигналів «вхід-вихід», розподілення помилок навчання, представленні результати прогнозування росту/спаду кількості клієнтів залізниці, цін на їх обслуговування та збільшення доходів від вантажних перевезень у вигляді графіків, діаграм та текстових повідомлень.

Для обробки результатів експерименту, моделювання і прогнозування процесу обслуговування клієнтів на залізниці по вантажним перевезенням розроблено програмний продукт, виконаний в системі MATLAB 6, що реалізує набір функцій підготовки і аналізу експериментальних даних, набір функцій моделювання на основі нейроподібних мережевих структур. Управління усіма процесами і функціонуванням системи здійснюється за допомогою програмної оболонки, що включає в себе головне вікно програми з набором функціональних кнопок і вікно графічних результатів.

Підвищення ефективності роботи залізничного транспорту в умовах подолання економічної кризи

Дейнека О. Г., Божок А. Р., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

В умовах сучасної економічної кризи розвиток залізничного транспорту потребує змін. Подальша діяльність повинна забезпечуватись проведенням реформування залізничного транспорту. На сьогодні найбільш актуальними питаннями є пошук можливих напрямків підвищення ефективності його роботи, а також шляхів підвищення конкурентоспроможності у порівнянні з автомобільним транспортом не тільки з точки зору вартості і швидкості, але і рівня обслуговування. Варто встановлювати таке сполучення цінових, якісних та інших характеристик перевезення, які здатні залучити широкі верстви клієнтів, оскільки залучення масового споживача становить для залізниці життєво важливу необхідність.

Ситуація на залізничному транспорті ускладнюється фізичним і моральним зносом рухомого складу, що призводить до збільшення витрат на його ремонт та на забезпечення безпеки руху. Вирішення цієї нагальної проблеми шляхом проведення капітальних ремонтів і простої заміни рухомого складу на морально застарілі зразки можливо розглядати не більше, ніж допоміжний варіант. Пріоритетом повинно стати забезпечення залізниць України рухомим складом нового покоління з більш високим рівнем якісних, технічних та економічних показників експлуатації. Це дозволить покращити техніко-економічні показники діяльності і підвищити конкурентоспроможність залізниць.

Для того щоб вистояти в конкурентній боротьбі з іншими видами транспорту, ефективність використання інфраструктури повинна бути значно підвищена. Це передбачає зниження витрат, які виникають при експлуатації мережі при одночасному підвищенні продуктивності. Важливо надати у розпорядження кожному виду перевезень на найважливіших напрямках в значній мірі незалежну від інших видів перевезень мережу для надання вантажовідправникам послуг більш високої якості і за доступними тарифами. У зв'язку з цим для майбутньої конфігурації мережі встановлюються три стратегічні цілі:

покращення співвідношення «ціна-продуктивність» при високій ефективності інфраструктурних заходів;

покращення цього ж співвідношення за рахунок зниження витрат на існуючій мережі;

покращення пропозиції в галузі вантажних перевезень, перш за все, завдяки можливості цілодобово вивозити вантажі, а в пасажирських – за рахунок зниження тривалості поїздок.

Краще використання інфраструктури досягається і за рахунок вирівнювання (гармонізації) швидкостей пасажирських і вантажних перевезень.

Впровадження енергозберігаючих технологій є одним з основних напрямків загального підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту, що особливо актуально в умовах економічної кризи і зниження доходів від перевезень. Крім того, значний потенціал криється у зменшенні споживання імпортованих енергоносіїв і в переході на вітчизняну паливну сировину.

Реалізація вище зазначених заходів потребує фінансових вкладень і визначення джерел їх можливого фінансування є проблематичним. Нажаль, криза істотно позначилася і на інвестиційних можливостях самих залізниць, і на можливостях по залученню сторонніх фінансових ресурсів. Однак, інвестиційна привабливість національних залізниць може підвищитись за рахунок реструктуризації активів. В 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.

Стратегічні напрямки розвитку залізничного транспорту України

Дейнека О. Г., Позднякова Л. О., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Пріоритетні напрямки розвитку базових галузей економіки визначають необхідність розробки механізмів щодо визначення їхньої стратегії в умовах глобалізації бізнесу та інтеграційних процесів. Науково-технічний прогрес обумовлює необхідність термінового прийняття рішень відносно напрямків інноваційного прориву галузей, що забезпечують економічну і геополітичну незалежність держави. Саме до таких відноситься залізничний транспорт.

Розробка стратегії залізничного транспорту визначається низкою негативних проблем, які накопичились у галузі. На протязі останніх десятиліть вона відчувала на собі глибокі фінансово-економічні потрясіння. Це є наслідком недосконалої нормативно-правової бази як внутрішньовідомчих, так і загальнодержавних актів, непрозорості фінансової діяльності, хибної практики перехресного субсидування пасажирських та приміських перевезень за рахунок вантажних. Але найбільший негативний відтінок має місце внаслідок обвального старіння основних виробничих фондів, насамперед активної їх частини, несвоєчасності проведення ремонтно-профілактичних робіт шляхів сполучення ті інфраструктури галузі, зростання випадків відмов обладнання, що несе загрозу безпеці руху та провокує технологічні та форс мажорні обставини. Зазначене знижує можливість конкурентному позиціонуванню залізничного транспорту на ринку транспортних послуг.

Стратегічний напрямок зростання залізничного транспорту вбачається в реалізації трьох складових задач. Це швидкість, інтернаціональність та інтеропераційність якщо «товаром зіркою» п'ять років тому вважались столичні експresi, які за останні роки вже отримали територіального поширення майже у всіх напрямках. То «товаром зіркою» напередодні Євро-2010 мають стати перші кроки у створенні високошвидкісних магістралей, а також транзитні швидкісні пасажирські експresi з можливим залученням двоповерхових вагонів.

Інтернаціональність передбачає координацію діяльності Укрзалізниці у сфері активізації дальніх вантажних перевезень по міжнародним транспортним коридорам, високошвидкісний пасажирський сервіс у спеціалізованих «коридорах» з підвищеними швидкостями руху, а також розвиток регіонального транспорту, який має зосереджуватись навколо великих міст та уніфікувати можливості термінового транспортування вантажів замовнику у стислі строки.

Поліпшення діяльності рейкового транспорту та якісне зростання показників його діяльності базується на необхідності технологічного «прориву» галузі за сценаріями його розвитку у провідних країнах Європи, Північної Америки та Японії.

Організація високошвидкісного руху має на меті спорудження, відокремлених від вантажного та приміського сполучення та автономних з технічної та технологічної точки зору, колій, які здатні будуть здійснювати високошвидкісний режим потягів між великими містами заходу та сходу, півночі та півдня країни.

У сфері пасажирських сполучень за кордоном рейковий транспорт вирішує проблему інтермодальності шляхом створення спеціальних автопарковочних терміналів на приміських станціях, «велосипедних» потягів та станцій, що призначені для комфортного переходу з одного виду транспорту на інший.

Зазначені вище проекти мають на меті суттєво підвищити адаптацію залізничної транспортної мережі до євростандартів, сприяти подоланню негативних наслідків розвитку державного підприємства «Укрзалізниця» та виведення його на рівень одного з найприбутковіших в Україні.

Життєвий цикл організації (галузі) як важливий аспект розробки стратегії розвитку

Дергоусова А.О., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Важливим аспектом у розробці стратегії підприємства є визначення на якому етапі життєвого циклу знаходиться галузь, в якій воно функціонує. Оскільки, як і товар, галузь має свій життєвий цикл, в якому виділяють стадії зародження галузі, її зростання, зрілості та спаду.

Виходячи з моделі життєвого циклу, всі галузі можна розділити на три групи: інноваційні, або які розвиваються, зрілі та галузі, що переживають спад. Підприємства в цих галузях мають схожі стратегії, не дивлячись на те, що можуть виробляти зовсім різні товари або послуги.

При розробці стратегії підприємство важливим параметром, окрім стадії життєвого циклу, на якій знаходиться галузь або підприємство, є його конкурентна позиція: домінуюча, сильна, сприятлива, міцна або слабка.

Залізнична галузь сьогодні знаходиться на етапі зрілості життєвого циклу, який характеризується постійною кількістю конкурентів, наявністю певних споживчих переваг галузі, розвитком нових напрямків діяльності та інше і займає досить сильну позицію серед своїх конкурентів (автомобільний транспорт).

Застосування стратегії розвитку надає будь-якому підприємству галузі певних конкурентних переваг. Оскільки в залежності від внутрішнього потенціалу галузі або підприємства дає змогу рухатися вперед і забезпечує конкурентоспроможність. Згідно моделі АВІТЬС аналізуючи галузь за параметрами - етап життєвого циклу та конкурентна позиція виділяють 24 стратегії розвитку. Для залізничної галузі можливим є застосування 17 з цих стратегій, з яких найбільш перспективною є стратегія «нові продукти/нові ринки». Стратегія передбачає модифікацію вже традиційних продуктів та розробку нових з метою виходу на нові сегменти ринку.

В рамках цієї стратегії одним з напрямків розвитку для залізниць є реалізація залізничного туризму. Залізничний круїз - туристська поїздка на залізничному складі (потягу) по замкнутому круговому маршруту, із запланованими зупинками на шляху слідування для проведення екскурсій. При здійсненні залізничного круїзу потяг використовується не лише як транспортний засіб, але і як пересувний готель, що є безсумнівною конкурентною перевагою для залізниць. Також в туристсько-екскурсійних поїздах туристи мають змогу отримати послуги харчування і повне екскурсійне обслуговування.

Застосування та розвиток залізничного туризму дасть змогу залучити додатковий пасажиропотік, що, в свою чергу, збільшить прибутковість та привабливість залізниць.

Можливими напрямками залізничного туризму є шкільний туризм, організація турів на концерти або футбольні чемпіонати в рамках Євро-2010, тематичні тури по історичних місцях та інше.

Разом із збільшенням обсягів обслуговування і надання додаткових послуг на залізничних маршрутах основним завданням є поліпшення якості обслуговування туристів і наближення організаційно-виробничої діяльності до їх вимог і побажань.

Постійно підвищуючи якість туристичного обслуговування, поліпшуючи екскурсійний зміст туристичних маршрутів, підкреслюючи корисність подорожей на туристських поїздах залізниця може зробити залізничний туризм найбільш масовим видом транспортного туризму.

Впровадження системи стратегічного управління затратами на залізницях

Дребот Х. В., Сначов М. П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Проблема управління затратами становить великий науковий та практичний інтерес в сучасних умовах економічної кризи та радикальних економічних реформ. Для підприємств залізничного транспорту стають типовими проблеми в області управління затратами, серед яких вирізняють високий рівень конкуренції; нечітке визначення і деталізацію показників затрат; незабезпеченість розподілу відповідальності за результати управління затратами та ін. Зазначені недоліки призводять до неповної керованості процесами використання ресурсів та формування затрат, а отже, до недостатнього рівня результативності підприємства.

Одним із варіантів рішень щодо отримання конкурентних переваг є стратегія лідерства по витратах, яка вимагає постійної роботи зі зниження витрат, що не перешкоджає якості товару і послуг, які вимагає споживач. Управління організацією полягає у досягненні конкурентних переваг, а рівень витрат визначає можливості їх досягнення.

Управління затратами – це безперервний процес комплексної дії щодо формування затрат підприємства з метою забезпечення їх оптимального рівня, структури і динаміки.

Особливо актуальний процес в умовах інтегрованого управління матеріальними потоками у межах логістичного ланцюга, який бере на себе відповідальність за постачання, виробництво та розподіл продукції. Зменшення витрат за рахунок вдосконалення процесів планування, організації і контролю за логістичними операціями сприятиме отриманню додаткового прибутку. Рішення, які приймаються у сфері логістичного управління дають змогу зменшувати витрати підприємства та сприяють формуванню конкурентних переваг.

На залізниці доречним виступає децентралізація управління затратами, як функція підтримки управління підприємством. Повною мірою її реалізація можлива лише безпосередньо на відокремлених підрозділах силами тих, хто володіє реальною інформацією про існуючий стан справ, тобто силами управлінського персоналу підрозділу.

Трактування управління як цілеспрямованої дії на об'єкт з метою досягнення цілей дає змогу виділити основні положення процесу управління витратами: 1) безперервний аналіз і планування витрат; 2) моніторинг витрат у процесі здійснення діяльності; 3) контроль і зниження витрат.

На сьогоднішній день для залізниці основна проблема полягає в трансформації стандартної обліково-реєстраційної системи, що спрямована на оперативний аналіз і контроль розміру і структури затрат, в планово-регулюючу систему ухвалення рішень, яка має бути обов'язково орієнтована на стратегічний рівень розвитку підприємства, є синтезом двох важливих взаємодоповнюючих складових: стратегічного і оперативного рівнів управління затратами. Кожен з них має свої цілі, принципи і методи.

Саме це передбачає застосування процесного підходу до організації господарської діяльності підприємств, переорієнтацією на досягнення стратегічних цілей. Концепція стратегічного управління сформульована Б. Районом говорить, що підприємство не виживає, якщо використовуючи свій базовий потенціал і діючи найбільш ефективним способом воно не може отримати достатній прибуток для покриття витрат на підтримку потенціалу. Процесний підхід передбачає концентрацію і розподіл ресурсів, а наразі й визначення структури та розміру затрат, за бізнес-процесами. Це дозволяє приймати обґрунтовані управлінські рішення в області функціонування процесів, порівнюючи аналогічні види затрат і виявляючи невідповідність між їх зміною і ефективністю бізнес-процесів.

Саме управління затратами відповідно до бізнес-процесів і їх складових в умовах ринкової економіки створює умови для поступового переходу до єдиної системи управління затратами, яка має повною мірою збалансовувати темпи роботи структурних підрозділів залізниці, а також організацію контролю і аналізу відповідності рівня затрат запланованим значенням.

Впровадження контролінгу в автоматизовані системи управління підприємством

Горячкіна Ю. В., ДУЕП, м. Дніпропетровськ, Україна

У сучасних умовах будь-яке підприємство функціонує в жорстких умовах конкурентного середовища, що ставить перед ним принципово нові завдання управління. Головним з них є підвищення ефективності виробництва і, як наслідок, подальше посилення позицій підприємства в своєму секторі ринку.

Для будь-якого підприємства або організації можливість досягнення цих цілей в першу чергу визначається ефективністю існуючої системи управління. Скоординована взаємодія між усіма підрозділами, оперативна обробка, аналіз отриманих даних, довгострокове планування та прогнозування стану ринку - ось далеко не повний перелік завдань, які дозволяє вирішити впровадження сучасної автоматизованої системи управління.

Автоматизовані системи управління (АСУ) і автоматизовані системи управління підприємством (АСУП) створювалися з кінця 1960-х р.р.

Особливу роль у зв'язку з цим відіграє контролінг, під яким розуміється управління майбутнім бізнесу для забезпечення тривалого функціонування підприємства та його структурних одиниць.

Фахівці в області автоматизованих систем управління підприємствами вважають, що контролінг - базується на АСУП, але враховує нові умови господарювання. Контролінг порівнюють також з системою програмно-цільового планування.

Найбільш точним стало визначення Д. Хана - контролінг-автоматизована система управління керуванням, з чого випливає, що контролінг ґрунтується на трьох компонентах: економічній системі, управлінні, інформаційній системі.

Контролінг до нас прийшов із США. Саме він допомагає менеджерам різного рівня оперативно отримувати необхідну для прийняття рішень інформацію в лічені секунди. В цілому контролінг надає методологію збору і перерахунку витрат на підприємстві з метою мінімізації собівартості, координації та контролю за виконанням бюджету організації. Компаніям, які мають велику групу товарів, він допомагає прогнозувати прибуток, здійснювати багатовимірний аналіз результатів з позиції ринку. Таким чином, контролінг фактично допомагає вирішувати складні завдання управління, відслідковувати спрямованість ведення бізнесу, визначати і планувати перспективи розвитку компанії в коротко-та довгострокових періодах.

В останні десятиріччя інформаційні системи контролінгу отримали досить серйозне поширення. Покажемо на практичних аспектах формування такого роду систем, як в Україні, так і за кордоном.

На українському ринку представлені комплексні інформаційні системи, що включають контролінговий компонент, розробки зарубіжних фірм ERP система SAP R / 3, mySAP™ Business Suite (розробник Німеччина), ERP-система Oracle Oracle Applications, ERP система Oracle E-Business Suite (розробник США). Продукти цих компаній розробляють ERP системи понад 30 років, і є найдорожчі та найпотужніші у світі.

Щодо найбільш відомих у СНД вітчизняних виробників, які виробляють ERP системи «ІТ-інформаційні технології» (Київ), ClossBee (Дніпропетровськ), «ІС» (Росія), М-2 фірма «Клієнт-Серверні-Технології» (Росія), «Галактика» компанії «Галактика» (Росія). Продукти цих компаній на порядок дешевше корпоративного програмного забезпечення провідних західних розроблювачів.

Автоматизовані системи управління дозволяють:

- автоматизувати збір важливої для управління підприємством інформації;
- здійснювати аналіз отриманих результатів;
- отримувати швидкий доступ до будь-якої інформації;
- забезпечити багатокористувацький режим роботи, включаючи децентралізоване використання.

В Україні успішне впровадження ERP системи SAP R/3 застосована на БАТ «МК Азов-сталь», де фінансова й бухгалтерська звітність формується тільки в SAP R/3. Там же відбулося впровадження модуля «Контролінг» за допомогою якого списуються матеріальні цінності, запрацювали модулі «Збут», «Керування матеріальними потоками», «Планування виробництва». Також впровадження SAP R/3 відбулося на БАТ «Дніпрспецсталь» та на БАТ «Маріупольському Азовмаші».

Кожна фірма при виборі ERP систем повинна визначити для себе, які задачі необхідно вирішити. Обираючи систему для бізнесу треба також урахувати, що українські компанії реально використовують можливості західних ERP-систем максимум на 70 %, але можна купити вітчизняну систему та експлуатуючі її на всі 100 % забезпечити виконання тих самих функцій.

Але вітчизняні системи мають деякі недоліки розробки. Це вужчий набір підпрограм та розраховані на обслуговування конкретного напрямку бізнесу (наприклад планування, керування товарними перевезеннями).

Головними критеріями при виборі АСУ є функціональність програми, її вартість і можливість адаптації до конкретного виробництва.

Програмні рішення дозволяють забезпечити оперативний контроль технологічного циклу і необхідну гнучкість для прийняття управлінських рішень, навіть незважаючи на те, що цей процес тривалий, дорогий і трудомісткий.

Шляхи удосконалення товарного балансу залізничного транспорту

Ейтугіс Д. Г., Укрзалізниця, м. Київ, Україна

В кризових умовах товарний баланс є інструментом вивчення кон'юнктури ринку і стану матеріальних ресурсів України. Він дозволяє об'єктивно аналізувати становище з матеріальними ресурсами і їх використання; визначати ступінь збалансованості ринку – співвідношення попиту і пропозиції, прогнозувати подальший розвиток споживчого ринку і, в першу чергу, величину попиту і пропозиції на різні види транспортних послуг; враховувати можливі зміни умов, які визначають ринкову ситуацію, і вносити пропозиції по якісному обслуговуванню вантажовласників.

Метою розробки методології складання товарних балансів є визначення загальних матеріальних (товарних) ресурсів для використання на внутрішньому ринку і обсягу продаж основних послуг транспорту і продукції виробничо-технічного призначення.

Баланси товарних ресурсів являють собою систему показників, що характеризують джерела формування загальних товарних ресурсів основних споживчих товарів і продукції виробничо-технічного призначення і їх використання.

Баланс відображає рух продукції від моменту надання до кінцевого їх використання, що дозволяє здійснити поточний аналіз і прогнозувати розвиток ситуації на товарних ринках, оцінити потребу в імпорті і визначити загальний обсяг товарних ресурсів для використання на внутрішньому ринку і обсяг продажу за видами продукції.

В основу визначення товарних ресурсів покладено балансовий метод.

Схему балансу в загальному вигляді можна виразити наступною формулою:

$$3n + B + I = Onp + E + BC + 3k, \quad (1)$$

де $3n$, $3k$ – запаси товарів в промисловості, оптовій і роздрібній торгівлі на початок і кінець звітного періоду; B – надання послуг за звітний період; I – імпорт товарів; Onp – обсяг продажу продукції (послуг); E – експорт товарів; BC – виробниче споживання.

Виходячи з наведеної формули, можна визначити обсяг надання послуг на внутрішньому ринку:

$$Onp = 3n + B + I - E - BC - 3k, \quad (2)$$

Баланси складають статистичні органи кожного кварталу і за календарний рік у натуральному виразі за такими групами товарів:

1. Баланси товарних ресурсів непродовольчих товарів;
2. Баланси товарних ресурсів продукції виробничо-технічного призначення.

Інформаційною базою при складанні балансів є дані форм державного статистичного спостереження, балансів, данні міжгалузевого балансу в основних цінах, митної статистики, відомчої звітності.

Баланси за всіма видами товарів мають дві частини – ресурсну і розподільчу, які формуються на основі окремих статей, методика розрахунку і інформаційне забезпечення яких мають особливості, властиві окремим видам товарів.

При визначенні загального обсягу надання послуг за всіма видами продукції беруть повний перелік підприємств-виробників – великі, середні, малі підприємства і промислові виробництва при непромислових організаціях, індивідуальні підприємства.

Основними джерелами формування товарних ресурсів є обсяг виробництва продукції, який визначають на основі державного статистичного спостереження.

При розрахунку товарних ресурсів важливу роль відіграє показник імпорту продукції на основі даних митної статистики. За статтею «Імпорт» враховують імпорт за окремими видами продукції з урахуванням оцінки вартості товарів, ввезених фізичними особами в межах встановленої безмитної квоти чи тих товарів, які переміщують через митний кордон у спрощеному порядку.

Імпорт з урахуванням офіційно незареєстрованого пропонуємо визначити за формулою:

$$I(\text{розр.}) = Onp(\text{розр.}) - 3n - B + BC + E + 3k, \quad (3)$$

де $I(\text{розр.})$ – імпорт з урахуванням офіційно незареєстрованого імпорту;

$Onp(\text{розр.})$ – обсяг продажу, отриманий розрахунковим методом.

Експорт продукції визначають на основі даних митної статистики, де за статтею «Експорт» враховують експорт без офіційно незареєстрованого за формулою:

$$E(\text{розр.}) = 3n + B + I - BC - Onp(\text{розр.}) \quad (4)$$

де $E(\text{розр.})$ – експорт з урахуванням офіційно незареєстрованого експорту.

Обсяг виробничого споживання за окремими видами продукції визначають розрахунком на основі міжгалузевого балансу в базових цінах за формулою:

$$BC = (B + I) * d \text{ вс}, \quad (5)$$

де $d \text{ вс}$ – частка виробничого споживання, яка визначається як відношення проміжкового попиту до суми кінцевого і проміжкового попиту за групами товарів.

Запаси продукції (послуг) обліковують на підприємствах промисловості, в оптовій і роздрібній торгівлі з урахуванням приросту чи зменшення їх у сфері виробництва й обігу.

Методику складання балансів товарних ресурсів і алгоритмів розрахунку обсягів продажу за видами продукції використовують за новою, більш широкою номенклатурою продукції (послуг).

Такий підхід сприятиме диференціації завдань органів виконавчої влади у сфері державного регулювання якості комерційного обліку в частині створення методологічного та методичного забезпечення статистичного обліку на залізничному транспорті України.

Понятійний апарат складових трансформаційного процесу на залізничному транспорті

Ейтутіс Г. Д., Південно-Західна залізниця, Україна

Трансформаційні процеси в багатьох країнах і галузях яка показала практика, здійснюються в різний час і рухаються різними темпами.

Згідно з аналітичними дослідженнями перший етап реформування залізничного транспорту, який здійснювався відповідно Концепції та Програми реструктуризації залізничного транспорту України 1998 року впровадився безсистемно.

Процес не передбачав удосконалення та розробки нормативно-правових актів, тобто ізначально був закладений еволюційний підхід до вирішення запланованих заходів, фактично на галузевому рівні. Визначення у зазначеному документі процесу «реструктуризації», «як пов'язаної системи реформ, яка охоплює принципові перетворення в сферах: організаційних структур, майнових, інвестиційних, технологічних, фінансово-економічних, соціальних та законодавчих відносин», як показала практика мали декларативний характер. Фактично вжиті заходи, щодо впровадження реструктуризації не охопили весь комплекс її перетворень, в першу чергу у законодавчих і фінансових відносин.

З метою підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту по задоволенню потреб національної економіки і населення у перевезеннях та підвищенні їх якості, що є важливим фактором зростання соціально-економічного потенціалу, забезпечення обороноздатності та зовнішньо-економічних зв'язків потрібні комплексні та кардинальні перетворення шляхом реформування залізничного транспорту.

Початком цих перетворень є розробка відповідного пакету нормативно-правових документів, положень, роз'яснень, які складаються за допомогою відповідних термінів складових трансформаційного процесу.

В нинішній час в економіці залізничного транспорту все більш частіше з'являються терміни, де автори публікацій трактують їх по-своєму. Зміщення понятійних акцентів: реформування і реструктуризація на користь реструктуризації відбувається з причин впливу на економіку вітчизняного залізничного транспорту нормативних документів і вимог Європейського співтовариства, Європейського Банку реконструкції та розвитку, Світового банку, а також перенесення деяких понять з економіки промислових підприємств.

Автором проведено дослідження вказаних економічних термінів, які трактуються закордонними та вітчизняними вченими. Враховуючи особливості діяльності залізничного транспорту розроблено понятійний апарат складових трансформаційного процесу, а також схему механізму реформування залізничного транспорту.

Трансформація – процес перетворення однієї економічної системи на іншу, що супроводжується відмиранням одних елементів, рис властивостей і появленню інших.

Реформування – комплексні перетворення, які можуть проводитись через такі засоби як : реструктуризація, реінжинірінг та роздержавлення на базі відповідних нормативно-правових актів.

Реструктуризація – радикальна зміна структури суб'єкта господарської діяльності (активів, власності, фінансів, управління, кадрів тощо).

Реінжинірінг – створення принципово нових бізнес-проектів, раптово підвищуючи ефективність діяльності суб'єкта господарської діяльності.

Реорганізація – перебудова організаційної структури і управління суб'єкта господарської діяльності при збереженні основних засобів, виробничого потенціалу (злиття, приєднання, розділення, виділення і перетворення).

Реконструкція – комплекс заходів щодо технічного переустрою підприємства, підвищення його ефективності на основі впровадження передової техніки і новітньої технології.

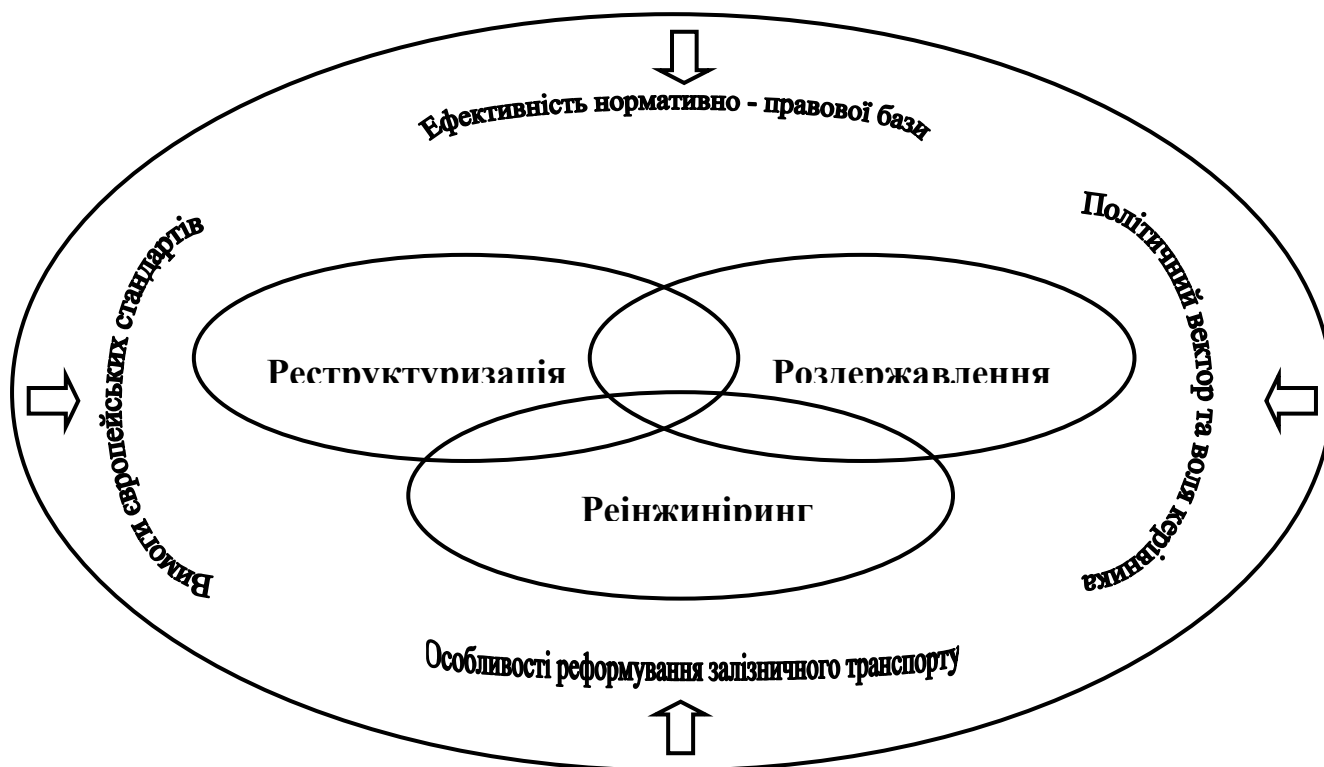


Схема механізму реформування залізничного транспорту

Роздержавлення – процес обмеження адміністративного втручання держави в економіку шляхом перетворення державної власності у недержавну і комерціалізації діяльності державних підприємств. Основні шляхи роздержавлення : приватизація і комерціалізація державних підприємств.

Приватизація – трансформація будь якої форми власності у приватну.

Комерціалізація – підпорядкування суб'єкта господарської діяльності меті здобуття прибутку.

Визначення вказаних понять дозволяє створити серед них відповідний ієрархічний рівень, що усуває плутанину в неозначеній трактовці та застосуванні.

Стратегія реформування – це ділова концепція суб'єкта господарювання на певну стратегічну перспективу, що надала у вигляді довгострокової програми дій, які спроможні реалізувати дану концепцію та забезпечити конкурентні переваги в досягненні цілей.

Человеческий капитал – как фактор развития железнодорожного транспорта

Елкин Д. Г., УкрГАЖТ, г. Харьков, Украина

«Благосостояние людей зависит не от земли, техники или их усилий, а скорее от знаний» данным утверждением Теодор Шульц, получивший в 1979 году Нобелевскую премию по экономике, подразумевал качественный аспект экономики «человеческий капитал». Человеческий капитал (ЧК) – совокупность знаний, умений, навыков присущих как индивиду, так и обществу в целом; главный фактор формирования и развития инновационной деятельности. Ключ к поддержанию доходности компании или к здоровой экономике – производительность рабочей силы, ЧК.

На базе теории и практики ЧК формируется успешная программа развития экономики США и ведущих европейских стран. Применяя теорию о ЧК, многие предприятия мира укрепляют свою позицию на рынке, производя более конкурентоспособную продукцию. Исследование проблемы формирования и использования ЧК является особенно актуальной на современном этапе развития железнодорожного транспорта Украины.

Реформирование железнодорожного транспорта – важнейший фактор экономического развития, как самой отрасли, так и государства в целом. Целью любого реформирования является разработка мероприятий, которые позволят выйти из сложившейся кризисной ситуации и реализовать механизм экономического роста. На данном этапе развития железнодорожного транспорта Украины сложилась ситуация, когда монопольная роль государства не в состоянии обеспечить необходимые условия модернизации отрасли. К снижению себестоимости могут привести не только модернизация и инновационное развитие, а и реформирование кадровой политики.

Многие экономисты и специалисты утверждают, что кадровая политика «Укрзалізниці» не ефективна. Многоуровневая система подчинения привела к тому, что слишком много задействовано персонала в системе управления и непосредственно на линейных предприятиях, а как следствие имеют место значительные расходы, связанные с использованием фонда оплаты труда (ФОТ). Если рассмотреть в целом структуру расходов «Укрзалізниці», то большую часть занимают расходы, связанные с ФОТ и начислениями на него.

Все администрации железных дорог мира, которые провели реформирования или завершают его, столкнулись с тем, что необходимость преобразований в кадровой политике предприятия чрезвычайно велика. Реформирование кадровой политике предусматривает: выявление и ликвидацию промежуточных, дублирующих, малоэффективных звеньев в системе управления; создание эффективной, более простой системы управления; увеличение уровня образованности, подготовку и переподготовку кадров управленцев по вопросам инвестирования в ЧК.

Все эти мероприятия должны сформировать такую систему управления, которая была бы в значительной степени более простой, эффективной и продуктивной. Как показывает опыт других стран, при значительном сокращении персонала, удается создать более эффективную систему управления. Затраты связанные с формированием ЧК и инвестированием в него, позволяют существенно повысить производительности труда.

Таким образом, рост производительности труда по средствам формирования и инвестирования в ЧК, а также рациональная, детально проработанная программа по реструктуризации кадровой системы, приведет к значительному снижению себестоимости перевозок.

Оцінка конкурентоспроможності пасажирських перевезень на залізницях України

Срьоміна М. О., Покоłodна О. В., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Економіко-фінансова криза в Україні призвела до зниження обсягів виробництва в усіх галузях. Не став виключенням і залізничний транспорт. Падіння обсягів перевезень, відтік пасажиропотоку, зменшення прибутковості вантажних перевезень та зростання збитковості пасажирських - все це ознаки скрутного становища підприємств транспорту та зниження його конкурентоспроможності на ринку перевезень.

Вивчення закордонного досвіду транспортної галузі, зокрема, пасажирських перевезень, в умовах виходу з кризи та пошуку шляхів підвищення їх конкурентоспроможності, дало можливість зробити висновки, що пріоритетним напрямком розвитку пасажирського сполучення в Америці, Японії та в країнах Європи є швидкісний та високошвидкісний пасажирський рух, що активно розвивається за рахунок фінансування з державного бюджету.

Для визначення доцільності впровадження швидкісного пасажирського руху саме на залізницях України потрібно оцінити конкурентоспроможність пасажирських залізничних перевезень до та після впровадження швидкісного пасажирського залізничного руху.

Оцінка конкурентоспроможності пасажирських перевезень здійснюється на основі комплексного показника конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень. Він характеризує конкурентоспроможність товарів (послуг) на основі зрівняння показників їх технічних параметрів (у нашому випадку - фактори якості перевезень) до економічних (ціна на перевезення) з урахуванням факторів впливу на конкурентоспроможність на основі комбінування відносних показників, для чого потрібно визначення середньої бальної оцінки кожного з показників з точки зору споживачів та експертів.

Для розрахунку конкурентоспроможності швидкісних залізничних пасажирських перевезень базовим маршрутом для проведення розрахунків обрано напрямок Харків - Київ.

Результати обчислень дають можливість отримати граничнодопустимі критерії показника конкурентоспроможності пасажирських перевезень, оцінка якого здійснювалась за системою факторів конкурентоспроможності пасажирських перевезень, до якої відносяться: термін перебування пасажирів у русі; рівень комфорту; час відправлення та прибуття як на основні, так і на проміжні станції; початкові та кінцеві витрати часу, пов'язані з організацією поїздки; незалежність від кліматичних умов та безпека руху.

Інтегральний параметричний індекс залізничного транспорту дорівнює 1,63 (>1). Це доводить, що пасажирські перевезення залізничним транспортом є конкурентоспроможними. Але доцільно оцінити конкурентоспроможність пасажирських перевезень після впровадження швидкісного залізничного пасажирського руху.

За результатами розрахунків отримане значення інтегрального показника конкурентоспроможності дорівнює 1,71, яке доводить, що конкурентоспроможність залізничних пасажирських перевезень з використанням швидкісного руху вище, ніж при існуванні тільки швидких поїздів, а також, що впровадження швидкісного пасажирського руху є фактором забезпечення конкурентоспроможності пасажирських перевезень залізничним транспортом.

Розвиток і підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень

Задоя В. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Приміські залізничні перевезення в структурі мережевого пасажирообороту займають провідне місце і складають приблизно 90 % від загального об'єму пасажирських перевезень залізничним транспортом в Україні. Щорічно в приміському сполученні перевозиться близько 380 млн. пасажирів.

Викликане економічною кризою різке падіння рівня вантажообігу (по Придніпровській магістралі більш ніж удвічі, тобто з 342 до 167 тис.т за добу) спонукало керівництво Міністрів транспорту, Укрзалізниці і всіх залізниць України сконцентрувати увагу на проблемі інтенсивного підвищення прибутковості пасажирських перевезень.

Адже, по суті, їх збитковість з незапам'ятних часів покривалася грошовими надходженнями від вантажних. Зокрема збитки за 2009 рік у приміському сполученні склали порядку 2 млрд. грн., а дохід від приміських перевезень покриває понесені витрати тільки на 15,7 %.

Тому зниження збитковості приміських перевезень стає стратегічним завданням економічної політики магістралі.

В даний час відбувається активне становлення пасажирських перевезень в приміському сполученні, як самостійного виду діяльності. Динамічно змінюється їх організаційна структура, ведеться відособлення майнового комплексу.

Зараз приміські пасажирські перевезення є планово-збитковими і підтримуються перехресним субсидуванням за рахунок фінансової діяльності «УЗ».

В значній мірі це пов'язано з втратами доходів із-за перевезень так званої соціально значимої категорії: пасажирів по регульованих тарифах і пільгових категорій. Якщо ці втрати не відшкодуватимуться з державного чи регіональних бюджетів, то можливо прогнозувати погіршення фінансового результату, зменшення рівня покриття витрат доходами, збільшення ризику виникнення системних порушень в роботі приміського господарства.

В цілому вектор розвитку господарства повинен бути направлений на досягнення головної стратегічної мети - формування приміських перевезень в самостійний, прибутковий і динамічний бізнес.

Для цього потрібно вирішити ряд завдань, які необхідно реалізувати для досягнення цілей реформування пасажирського комплексу «УЗ»:

- Формування передумов для розвитку конкуренції у сфері перевезень і обслуговування пасажирів, ринку даних послуг;
- Підвищення ефективності роботи пасажирського комплексу;
- Здійснення заходів, що забезпечують підвищення інвестиційної привабливості пасажирського комплексу;
- Виведення пасажирського комплексу на беззбитковий рівень;
- Вдосконалення тарифної політики;
- Забезпечення зростаючих потреб населення в пасажирських перевезеннях;
- Поетапна ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень в дальньому слідуванні за рахунок фінансового результату підприємства;
- Підвищення мотивації працівників пасажирського комплексу і поліпшення умов їх праці і інші.

Така трансформація можлива тільки на основі кардинальних змін ландшафту ведення бізнесу, що передбачає вдосконалення нормативно-правової бази і повномасштабний запуск ясної і прозорої системи державного (соціального) замовлення з боку державних регіональних суб'єктів на приміські перевезення.

Такі зміни створять умови для задоволення платоспроможного попиту на перевезення і повного відшкодування перевізникам втрат в доходах з урахуванням регіональної специфіки.

Розрахунок ступеню монопольної влади залізничного транспорту

Зоріна О. І., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Антимонопольний комітет України вважає залізничний транспорт природним монополістом, що здійснює свою діяльність в умовах відсутності конкуренції і отже, це дає змогу контролювати порядок фінансування та рівень тарифів на їх послуги. У зв'язку з цим доцільним представляється проаналізувати ступінь відповідності діяльності залізничного транспорту монопольному положенню.

Законодавство різних країн неоднаково підходить до визначення антимонопольної діяльності. Наприклад, у США з 1945 року монополізацією ринку вважається ринкова частка товару чи послуги, яка становить або перевищує 60 %. При цьому вона має бути результатом великомасштабного виробництва та наслідком вищої майстерності фірми-новатора. В Німеччині підприємство вважається монополістом, коли воно контролює третину ринку певного товару; у Франції - чверть ринку. В Японії монопольним визнається становище на ринку, коли частка одного постачальника перевищує 50 % а частка двох - перевищує 75 %. Згідно із законодавством України фірма вважається монополістом, коли її частка товару на ринку перевищує 35 %. Ця цифра для окремих фірм може бути знижена Антимонопольним комітетом.

На основі статистичних даних розраховано ступінь монопольної влади залізничного транспорту, використавши коефіцієнти, які застосовують у світовій практиці - індекс Герфіндаля – Гіршмана, індекс Лернера.

Спочатку розрахуємо коефіцієнти Лернера для залізничного транспорту на прикладі Південної залізниці. Для цього знадобляться наступні показники: загальний дохід від перевезень, дохід від вантажних перевезень, загальний прибуток, прибуток від вантажних перевезень.

Тоді коефіцієнт Лернера для пасажирських та вантажних перевезень в цілому по Південній залізниці складає: $L = 0,059$.

Коефіцієнт Лернера для вантажних перевезень по Південній залізниці складає: $L_{ван} = 0,279$.

Проаналізувавши отримані розрахунки, можна зробити висновок, що загальні коефіцієнти Лернера майже наближаються до досконалої конкуренції. Результати, що отримані по вантажних перевезеннях також дуже далекі від того, щоб по ним можна було сказати, що підприємство є монополістом.

Розрахуємо індекси Герфіндаля-Гіршмана для ринку вантажних перевезень. Використаємо статистичні дані розподілу вантажообігу за видами транспорту. Тоді індекс Герфіндаля-Гіршмана складає: $H = 4206$.

Отже, після отриманих розрахунків індексів Герфіндаля-Гіршмана, можна зробити такі висновки, що ринок вантажних перевезень в Україні високо монополізований. А залізничний транспорт після розрахунку його частки на ринку вантажних перевезень також є монополістом згідно з законодавством України. Але погодитись з цим на усі 100% усе ж таки не можливо, тому що коефіцієнт Лернера каже нам зворотнє, а саме що залізничний транспорт не є монополістом в галузі вантажних перевезень. Отримане протиріччя свідчить про необхідність більш детальних розрахунків визначених індексів щодо визначення реального ступеню монополізації залізничного транспорту, зокрема, представляється доцільним розрахувати коефіцієнти за родами вантажів.

Аспекти взаємодії учасників транспортного ринку

Калініченко Л. Л., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Негативний вплив фінансово-економічної кризи на діяльність транспортного сектору України робить актуальним вирішення задач, пов'язаних з укріпленням транспортно-економічних зв'язків країн-учасників Співдружності. До переліку найбільш актуальних задач входить розвиток єдиного інформаційного простору, більш широке використання інформаційних технологій як ефективного інструмента управління перевізним процесом, досягнення конкурентних переваг залізниць, в тому числі в міждержавному сполученні. Важливий напрям роботи – гармонізація перевізних документів з міжнародними стандартами і залученням їх в документообіг з використанням цифрового електронного підпису.

Однією з головних задач та сфер взаємодії продовжує залишатися забезпечення безпеки на залізничному транспорті.

До числа пріоритетних напрямів співробітництва в сфері транспорту є формування мережі міжнародних транспортних коридорів як складової частини євразійської транспортної системи. Сьогодні потрібна негайна реалізація дієвих заходів щодо розвитку національних ділянок існуючої системи міжнародних транспортних коридорів, включаючи їх логістичне забезпечення, а також формування транзитних маршрутів. Зараз спостерігається гостра потреба в сучасних перевантажувальних комплексах, складах для зберігання вантажів, терміналах для обробки контейнерів, в логістичних технологіях.

Швидкість, прогнозованість, висока якість і сервіс доставки – ось основні шляхи розвитку вантажних перевезень. Для того щоб розвивати транзитні перевезення, необхідно скорочувати втрати часу на прикордонних станціях. Цьому сприятиме прокладання широких колій, які заходили б далі на територію сусідніх країн. Важливе значення має розведення пасажирських і вантажних потоків на різні колії, що суттєво збільшить швидкість руху.

Використання транзитних можливостей України, її залізничної інфраструктури у прикордонній зоні, проведення конкурентноздатної цінової політики – важливий фактор стабілізації соціально-економічного сектора вітчизняної економіки, збереження робочих місць, накопичення бюджету. Суттєвим фактором впливу на ринок міжнародних перевезень є сусідство з країнами Євросоюзу. Тому дуже важливо активізувати використання П'ятого міжнародного транспортного коридору, так як він сполучає Центральну і Південну Європу з країнами СНД. Активніше впровадження комбінованих контрейлерних інтермодальних перевезень сприятиме розвитку економіки усіх прикордонних регіонів України.

Ще однією проблемою, вирішення якої залежить від спільної діяльності країн-учасників Співдружності, є проведення узгодженої політики по сертифікації залізничної продукції, спільного використання вантажних вагонів та контейнерів. Сьогодні відсутні єдині правила та процедури допуску рухомого складу на інфраструктуру, що збільшує ризики виникнення технічних бар'єрів, включаючи проблеми експлуатаційної сумісності, втрати єдності вимог до безпеки і, як наслідок, зниження загального рівня безпеки та конкурентоспроможності залізничних перевезень на єдиному просторі колії 1520 мм.

Таким чином, з метою більш ефективного функціонування залізничного транспорту України необхідно проведення ефективної спільної транспортної політики країн-учасників Співдружності щодо: гармонізації нормативно-правової бази в галузі транспорту; розроблення фінансово-економічних механізмів для реалізації спільних програм на транспорті; вдосконалення взаємодії національних транспортних систем; проведення узгодженої політики у визначенні транспортних тарифів у міжнародному сполученні; поповнення та модернізації парків транспортних засобів; формування та проведення узгодженої науково-технічної політики в галузі залізничного транспорту; створення спільної системи наукової, технічної та технологічної інформаційної бази; опрацювання транспортно-технологічних схем доставки вантажів; проведення узгодженої митної політики.

Взаємозв'язок управління якістю і якості управління

Калита Т. В., НАУ, м. Київ, Україна

Якість управління досліджується в науці в системі менеджменту якості і відноситься до процесів сертифікації, що суперечить новим напрямкам розвитку управління, а саме розглядом його покращення ефективності. Останнім часом на розгляд починає виноситися дослідження якості управління як системи керування підприємствами.

Управління якістю на підприємстві - це процес керування всіма етапами життєвого циклу продукції, а також взаємозв'язок усіх підрозділів підприємства для створення якісного продукту для підприємств усіх галузей і типів підпорядкування.

Визначимо категорії:

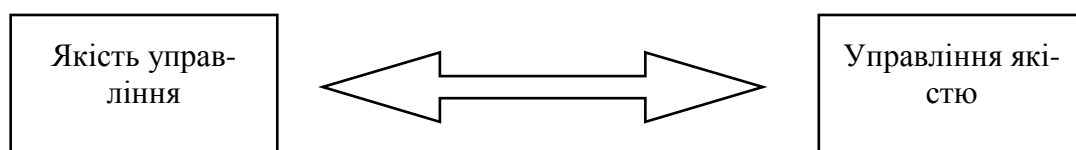
1. Об'єкт управління це якість продукції;
2. Мета управління це підтримка рівня і стану якості продукції у відповідності з економічними інтересами виробника (витратами, рентабельністю) і споживача (рівнем добробуту, модою і т. д.), а також вимог безпеки та екологічності продукції
3. Суб'єкт управління це керуючі органи всіх рівнів та особи, що забезпечують рівень якості продукції
4. Методи і засоби управління – способи, якими органи управління впливають на елементи виробничого процесу, забезпечуючи досягнення і підтримку планованого стану і рівня якості продукції.

Властивістю в данному випадку буде виступати «якість управління», що має визначати та регулювати особливості (ознаки) якісного управління.

Грунтуючись на принципах менеджменту, необхідно відзначити, що «якість управління» можна розглядати як ступінь досягнення цілей компанії та сторін, зацікавлених в її діяльності»

Якість управління - це не тільки властивості системи управління інформаційних, трудових та інших процесів, але і результативність діяльності підприємства на ринку, прояв того, якою мірою встановлені цілі діяльності відповідають стану зовнішнього середовища, що випускається, - запитам споживачів, що використовуються стратегії - дій конкурентів тощо.

Взаємозалежність між поняттями «управління якістю» і «якість управління» породжує систему взаємозв'язку.



Двосторонній взаємозв'язок має безпосередній вплив на розвиток і функціонування підприємств адже сучасна модель управління підприємством має включати механізм досягнення максимального результату ефективного управління. Загальне керування якістю, як метод безперервного підвищення якості всіх організаційних процесів підприємств, не включає безпосередньо найвищу ланку управління, тобто саму систему управління, її розвиток та якість управління.

Щодо підвищення приміських залізничних тарифів

Кириленко О. М., НАУ, м. Київ, Україна

Загальновідомим є факт значної збитковості пасажирських перевезень залізничного транспорту, особливо приміських перевезень.

Метою даного наукового дослідження є обґрунтування можливості підвищення залізничних тарифів на приміські пасажирські перевезення шляхом розрахунку коефіцієнтів цінової еластичності попиту на даний вид перевезень за сезонами.

На всіх залізницях України протягом 2006-2008 років, в залежності від приміської зони тарифи на приміські пасажирські перевезення підвищувалися 25 разів та 7 разів у 2009 році.

Інформація щодо коефіцієнтів еластичності попиту є особливо важливою для виробників, тому що вона дає можливість судити про величину вигоди, яку вони можуть отримати від зміни ціни. Якщо попит високоеластичний, то це означає, що невелике зниження ціни призведе до зростання виручки, а її підвищення – до значного скорочення продаж. Коли ж попит нееластичний, то залежність буде прямою: підвищення ціни призведе до збільшення виручки, а зниження – до її скорочення.

Наукові дослідження щодо еластичності за ціною на транспортні послуги свідчать, що попит є нееластичним. Однак, цінова еластичність попиту може змінюватися на один і той же товар чи послугу з нееластичної до еластичної. Це залежить від типу функціонального зв'язку між ціною та обсягом попиту. Якщо зв'язок між ціною та величиною попиту лінійний, то крива попиту має два відрізки: верхній, в межах якого попит є еластичним, і нижній, в межах якого попит є нееластичним, вони розмежовуються точкою одиничної еластичності. Для нелінійної функції попиту ця закономірність може виконуватися, а може і не виконуватися. До того ж існують нелінійні функції, які мають постійну еластичність.

Таким чином, щоб дізнатися чи може бути еластичним попит на залізничні приміські перевезення та за яких значень залізничних тарифів, необхідно визначити тип функціонального зв'язку між середньою вартістю квитка та кількістю відправлених пасажирів у приміському сполученні.

Проведене наукове дослідження доводить існування еластичного попиту на залізничні квитки у приміському сполученні в осінньо-зимовий період. Це в свою чергу, підтверджує гіпотезу, що пасажир чутливо відреагує на майбутнє підвищення тарифів. Їх подальше підвищення призведе до відмови від поїздок залізничним транспортом, або пасажирі будуть шукати шляхи, щоб не придбати квиток.

Попит на квитки у приміському сполученні у весняно-літній період 2008 року став еластичним. Це означає, що подальше підвищення приміських тарифів призведе тільки до зменшення кількості реалізованих квитків.

Висновки. Вважалося, що попит на транспортні послуги є нееластичним. Однак, проведене наукове дослідження спростовує таке твердження, принаймні відносно приміських залізничних перевезень. Значне підвищення приміських тарифів у 2008 та 2009 роках перемістило попит на даний вид перевезень з нееластичного інтервалу до еластичного. Тому подальші підвищення приміських тарифів будуть призводити тільки до зменшення кількості реалізованих квитків.

Інвестиційне забезпечення сталої роботи залізничного транспорту України

Кірдіна О. Г., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Забезпечення сталої роботи залізничного комплексу залежить від своєчасного та достатнього забезпечення інвестиційними ресурсами.

До основних джерел фінансування інвестицій на залізничному транспорті належать: власні кошти залізниць і структурних підрозділів (прибуток, амортизаційні відрахування); кошти державного і місцевого бюджетів; кошти позабюджетних фондів; кредити банків та інших фінансових установ; облігаційні позики; кошти іноземних інвесторів; лізинг.

В сучасних умовах у формуванні інвестиційних джерел певну роль відіграють засоби самих залізничних підприємств, які формуються за рахунок прибутку та амортизаційних відрахувань, тобто із чистого грошового потоку, але їх обсяг обмежений. Використання інших джерел інвестиційних ресурсів сьогодні не набрало потрібного масштабу. Що стосується позикових коштів, то в зв'язку з високою вартістю послуг по наданню та обслуговуванню кредитів вони в багатьох випадках недоступні для підприємств. Щодо обсягів бюджетних коштів на фінансування потреб залізничного транспорту в оновленні рухомого складу, то ситуація залишається критичною. З 2004 року жодної копійки на ці цілі не виділялося. Серед джерел інвестування «Укрзалізницею» активно використовуються кошти, що отримані від вітчизняних та міжнародних банків. Так у червні 2007 року було підписано угоду з англійським Barclays capital bank про отримання кредиту на суму більш \$550 млн., у листопаді 2008 р. отримано кредит від ЄБРР у сумі 125 млн. дол. США, а в січні 2009 р. — на суму 62,5 млн. дол. США.

До перспективних джерел фінансування інвестицій у розвиток залізничного транспорту належить проектне фінансування, перевагами якого є: вигідні процентні ставки; індивідуальний графік погашення кредиту; тривалий термін використання кредитних засобів; можливе надання пільгового періоду погашення кредиту. Альтернативою до іноземних інвестицій у залізничний транспорт може стати діяльність недержавних пенсійних фондів. Не повинен залишитися без уваги ще один з напрямів залучення інвестиційних коштів на фінансування потреб залізничного транспорту - концесія. В умовах необхідності розвитку залізничної логістичної інфраструктури в напрямках міжнародних транспортних коридорів застосування механізму концесії на основі партнерства приватних і державних суб'єктів дозволить вирішити проблему недостатності фінансових коштів та захистити суспільні інтереси. Результат від такої форми взаємодії буде мультиплікативний: отримання доходу на державному, регіональному та галузевому рівнях, створення передумов збільшення транзитних перевезень, зменшення часу доставки вантажів тощо.

Для активізації інвестиційних процесів в галузі вирішальне значення мають такі заходи: посилення ролі держави у забезпеченні інвестиційного процесу, здійснення координації напрямків діяльності інвесторів та застосування нових ринкових схем та механізмів їхньої участі в інвестуванні інноваційних програм та проектів галузі; створення на залізничному транспорті сприятливого інвестиційного клімату для вітчизняних та іноземних інвестицій в усіх сферах – податковій, валютній, митному контролі та ін.; залучення комерційних банків до участі у фінансуванні тих об'єктів залізниць, які орієнтовані на вирішення нагальних потреб підвищення їхніх експлуатаційних характеристик та безпеки руху; залучення до фінансування інноваційних розробок, орієнтованих на створення перспективних об'єктів залізничного транспорту, впровадницько-інноваційних фірм – фірм ризикового (венчурного) капіталу, як нового для галузі джерела інвестиційних ресурсів; пошук та розробка нетрадиційних схем та механізмів інвестування інноваційного розвитку.

Механизм экономического взаимодействия транспортного вуза и отрасли

Ковтун А. А., БелГУТ, г. Гомель, Республика Беларусь

В связи с переходом на инновационную модель развития экономики за отраслевой высшей школой стоит высокая ответственность перед обществом и транспортом за качественную подготовку специалистов. В контексте модернизации отраслевой высшей школы требуется создание интегрированных образовательных центров, когда в состав транспортного вуза включаются средние специальные учебные заведения, объединяется их учебная, научная, материально-техническая база и педагогический потенциал. При этом произойдет коренное изменение роли вуза в подготовке, повышении квалификации и переподготовке кадров в связи с внедрением новой техники и технологий, новых экономических отношений и активным взаимодействием вуза и отрасли, повышение эффективности вузовской науки как фактора коренного усиления фундаментальности университетского образования, ускорения НТП в отрасли. Образованный таким образом транспортный научно-инновационный образовательный комплекс позволит сохранить единую систему подготовки кадров для транспорта, обеспечить непрерывность и преемственность образования. Отраслевая система транспортного образования требует значительных материальных затрат, нуждается в постоянной поддержке, и прежде всего, со стороны транспортного комплекса. Инновационные проекты и доходы транспортных отраслей должны распределяться с учетом того, что подготовка кадров – это важнейшая стратегическая задача, залог успешной работы транспортного комплекса.

Таким образом, оптимальным вариантом экономических взаимоотношений транспортного вуза с отраслевыми ведомствами представляется передача транспортного вуза (вместе с транспортными техникумами и колледжами) в ведение Министерства транспорта и коммуникаций. Министерство образования зачастую унифицирует образовательные программы без учета специфики обучения в отраслевых вузах, недостаточно обеспечивая полноценную практику на производствах и материально-техническую базу транспортных учебных заведений. Целевая подготовка специалистов в этих условиях будет проводиться с использованием такого внебюджетного механизма, как эндаумент. Эндаумент – целевой фонд, предназначенный для использования в некоммерческих целях, который наполняется за счет отчислений транспортных предприятий. Эндаумент может инвестировать свои средства с целью извлечения дохода, однако обязан направлять весь полученный доход в пользу того вуза, для поддержки которого он был создан, и позволит перейти от режима бюджетного содержания системы высшего транспортного образования к режиму инвестирования в него. Инвесторами при этом становятся бизнес и государство.

Изменение существующего баланса полномочий в пользу отраслевого подчинения транспортного вуза позволит уменьшить нагрузку на государственный бюджет за счет отнесения расходов по финансированию вуза на отраслевые министерства. Государству использование этого механизма позволит развивать рынок образовательных услуг, внедрять механизмы взаимодействия вузов с работодателями, обеспечивая распределение выпускников, повышать уровень подготовки кадров для транспорта с учетом имеющейся специфики, что в свою очередь будет способствовать эффективному функционированию этой особой отрасли в экономике и экономической безопасности страны. Инвесторам использование указанного механизма позволит участвовать в научной деятельности вузов, создавать и совершенствовать образовательные стандарты, развивать на базе учебных учреждений инфраструктуру инновационной деятельности и успешно решать задачи кадрового обеспечения.

Шляхи зниження собівартості 1 м³ води за рахунок зменшення експлуатаційних витрат у Будівельно-монтажному експлуатаційному управлінні

Козар З. Ф., Данилюк М. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Відокремлений структурний підрозділ «Будівельно-монтажне експлуатаційне управління Нижньодніпровськ-Вузол» (БМЕУ-5) державного підприємства «Придніпровська залізниця» створений в результаті з'єднання двох структурних підрозділів – Дніпропетровської дистанції водопостачання та Дніпропетровської дистанції цивільних споруд у 2005 році, де відповідно працювали близько 300 та 500 осіб. Усього витрати у відокремленому структурному підрозділі «Будівельно-монтажне експлуатаційне управління Нижньодніпровськ-Вузол» за 2009 рік склали 41799 тис.грн. в тому числі на водопостачання – 22481 тис.грн., тобто 54 % від усіх витрат. Доходи інфраструктури на сторону (реалізація) склали усього – 10842 тис. грн. , в тому числі на водовідведення – 9553 тис.грн., а це 88 %. Кількість робітників у 2009 році склала 512 чоловік. З них зайнятих у господарстві водопостачання та водовідведення 303 чоловіка , тобто 60 % від усіх робітників. У ході розгляду даних наведених вище можна зробити такий висновок : одним з головних напрямків роботи БМЕУ-5 у зв'язку з'єднання двох структурних підрозділів є постачання води , водовідведення та теплопостачання. Оскільки всі залізничні підприємства є структурними підрозділами державного підприємства «Придніпровська залізниця», облік витрат на виробництво та надання послуг з водопостачання та водовідведення здійснюється в цілому по управлінню. Розрахунки між структурними підрозділами здійснюються по фактичній собівартості. Крім того, Придніпровська залізниця, в особі управління БМЕУ-5, надає вищезазначені послуги населенню та іншим споживачам області там, де відсутні можливості надання їх комунальними господарствами. Наведемо дані витрат за воду 2009 року: експлуатаційні витрати – 15728, 1 тис. грн., загальновиробничі – 3983,4 тис. грн., адміністративні – 990,4 тис. грн., реалізація води – 4081698 м³. Собівартість складає 3,8533 грн. ,в цілому це непоганий показник , але якщо розглянути по дільницям, то собівартість на деяких станціях буде сягати понад 44 гривні за 1 м³ води, наприклад на станціях Брагинівка та Чаплине , де відповідно собівартість склала 44,3541 грн. та 33,2712 грн. Для зменшення собівартості 1м³ води пропонується передати дільниці Брагинівка та Чаплине місцевим радам – це призведе до покращення фінансового результату в БМЕУ-5. Собівартість визначимо як відношення експлуатаційних витрат до об'єму водопостачання .Розрахуємо нову собівартість без урахування прибутків та збитків на дільницях Брагинівка та Чаплине: перерахуємо експлуатаційні витрати , для цього від загальних експлуатаційних витрат 15728,1 тис. грн. віднімемо витрати по станціям Брагинівка 436,4 тис. грн. та Чаплине 1321,2 тис. грн., отримаємо 13970,5 тис. грн., тобто експлуатаційні витрати зменшаться на 1757,6 тис. грн. або на 11 %. Так само перерахуємо реалізацію води: від загального об'єму 4081698 м³ віднімемо реалізацію води на дільницях Брагинівка 9839 м³ та Чаплине 39710 м³, різниця складає 4032149 м³, тобто реалізація води зменшиться на 49549 м³ або на 1,2 %. Отримавши нові дані , визначимо собівартість 1 м³ води. Вона складе 3,46478 грн. Таким чином, при порівнянні собівартості з урахуванням дільниць Брагинівка та Чаплине , яка склала 3,8533 грн. та перерахованої собівартості без урахування вище згаданих станцій . яка складає 3,46478 грн., це на 10 % менше попередньої. За рахунок зниження собівартості 1 м³ води зменшаться експлуатаційні витрати, що приведе до поліпшення фінансового результату БМЕУ-5.

Ефективне реформування залізничної галузі – запорука економічної безпеки держави

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

Залізнична галузь України поряд з автомобільними автошляхами, електроенергетикою, газотранспортною системою, водопостачанням та водовідведенням є інфраструктурою економіки, тому інфраструктурні реформи вимагають виваженості, професіоналізму, адже ефективно проведені реформування інфраструктури визначить в подальшому темпи економічного зростання та напрямки економічної політики держави в цілому. Слід якомога швидше провести реформування «Укрзалізниці», щоб уникнути збитковості, адже хронічна збитковість вимагає нової структурної перебудови через фінансові баланси стати активним учасником економічних перетворень, що дозволить оновлювати рухомий склад та колійне господарство, а також забезпечити прозору тарифну політику, оскільки зношеність основних фондів «Укрзалізниці» становить близько 80 відсотків. Питома вага залізничного транспорту в перевезенні вантажів у 2008 році склала 25,29 %, а якщо ваховувати середню відстань перевезення однієї тонни вантажів – 516 км, що є більше від середньої відстані перевезень автомобільним транспортом (43 км). Тому залізничний транспорт є важливою складовою транспортного комплексу України і від його реформування залежатиме і стан економічної та політичної стабільності держави.

Розробка засобів забезпечення економічної безпеки країни, що обумовлюються пріоритетністю національних інтересів, необхідністю своєчасного вжиття адекватних заходів, має спиратись на засади правової демократичної держави, тому слід досліджувати можливість застосування державно-приватного партнерства як дієвого механізму забезпечення подальшого розвитку ринку пасажирських і вантажних перевезень.

В умовах глобалізації бізнесу і поглиблення системних криз зростає ринкова вартість суспільного інтелектуального капіталу, зокрема людського, ефективне використання якого уможливорює зменшення різних типів розривів (зокрема, завдяки реструктуризації бізнесу): між ринковими потребами і виробничими можливостями, між технологічним потенціалом виробника і його стратегічними клієнтами, між темпами зміни ціни готових виробів і матеріальних ресурсів, між темпами зростання продаж і темпами зміни доданої вартості (зокрема економічної), між середньою зарплатою топ-менеджерів і працівників, між суспільними цінностями та комерційними інтересами бізнес-структур за м'яких інституціональних обмежень, між середньогалузевими показниками рентабельності інвестицій, циклів оновлення запасів, рентабельності власного капіталу та аналогічними показниками на рівні окремих підприємств, між трансакційними витратами на подолання бар'єрів щодо входу на ринок чи виходу з нього для великих і середніх підприємств тощо.

Тому розвиток методології досліджень теорії вартості проходить із зміною структурних реформ галузі враховуючи фактори, які впливають на кінцевий продукт, враховуючи вартість інтелектуально-інформаційного капіталу.

На сьогоднішній день йде дискусія про можливість чи неможливість залучення приватних капіталів у структурні підрозділи українських залізниць. Тут слід розмежувати ці погляди чи повністю передати у приватну власність, чи створення ДАК (державної акціонерної компанії) із залученням приватних капіталів, адже різниця між державними і приватними підприємствами полягає у тому, що державним не потрібно переживати за банкрутство та конкуренцію, у будь-якому випадку дотації держава мусить давати. Приватні структури при загрозі банкрутства змушені шукати шляхи зменшення витрат та забезпечити ефективність управління. Щодо конкуренції, то вона стимулює приватних перевізників забезпечувати залучення клієнтів і знайти таке поєднання послуг, яке краще їх задовольняє. Споживач порівнює тарифи, сервісне обслуговування, інформаційне забезпечення та ін.

Напрямок інтеграція та уніфікація інфраструктури залізничного транспорту України

Корж К. С., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Світовий фінансовий ринок виник на основі інтеграційних процесів між національними фінансовими ринками. Інтеграція фінансових ринків окремих країн виявлялась у зміцненні зв'язків, розширенні контактів між національними фінансовими ринками, їх прогресуючому переплетенні. Основою об'єктивного становлення світового фінансового ринку стали: розвиток міжнародного розподілу праці; інтернаціоналізація суспільного виробництва; концентрація і інтернаціоналізація капіталу. Дію законів та обіг виробництва обумовлює глобалізація. Вона забезпечує процес обміну робочою силою та послугами, які виходить за межі кордонів держави. Глобалізація супроводжується поглибленням розподілу праці на основі спеціалізації та кооперації країн у виробництві товарів і послуг, якими вони обмінюються через міжнародну торгівлю. Економічні переваги, що отримують країни з різним рівнем розвитку продуктивних сил, інтенсивності, складності праці, спонукають їх до участі у міжнародному розподілі праці. Участь у процесах глобалізації між країнами, що розвиваються, і країнами з перехідною економікою, відкриває їм підприємницькі можливості до інноваційних виробництв, зростання зайнятості, підвищення заробітної плати і т.і.

Україна не може бути осторонь від процесів глобалізації. Саме так актуалізуються питання інтеграції в загальноєвропейську транспортну мережу національної залізничної інфраструктури. Це сприяє транспортному забезпеченню та можливості входження країни до глобальної економічної системи.

Інтеграція залізничної інфраструктури погіршується в наслідок організаційно-економічних та правових суперечностей, які виникають між країнами. Ефективне функціонування залізничної мережі не існує без наявності узгодженої плати за послуги залізничної інфраструктури, забезпечення економічного зростання та безпеки країни. Національна залізнична інфраструктура складає природну монополію, по середині котрої між її окремими складовими, розташованими на конкурентних напрямках залізничних перевезень, буде розгортатися конкурентна боротьба. Враховуючи, що для всіх національних залізничних інфраструктур, інтегрованих до загальноєвропейської мережі, встановлюються відповідні стандарти щодо технічного стану. В наслідок цього конкурентні переваги матимуть залізничні інфраструктури тих країн, в яких плата за користування буде найменшою.

Загалом проблеми фінансової глобалізації та розвитку фінансових ринків знаходять широке відображення у роботах як іноземних, так і вітчизняних науковців. Різноманітні принципи встановлення плати за користування залізничною інфраструктурою і її фінансування в межах Європи створюють відповідні умови для конкуренції на ринках залізничних перевезень. Це негативно відображається на розвитку інтегрованої залізничної мережі, погіршує транспортне забезпечення економічних зв'язків між країнами. Розвиток зазначеного напрямку в залізничній галузі має бути пов'язаним з вирішенням проблеми взаємовідповідності плати за використання залізничної інфраструктури в межах Європи і інтеграції залізниць до загальноєвропейської інтегрованої залізничної мережі. Цей напрямок має відкрити формування якісно нового механізму ціноутворення на залізничні перевезення в умовах зростання конкурентоспроможності залізничного транспорту України як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку перевезень, та сприяти покращенню транспортного обслуговування. Все це має забезпечити суттєве скорочення трансакційних витрат і збільшити алокаційну (за рахунок оптимального розміщення капіталу) ефективність галузі на європейському фінансовому ринку.

Параметри оцінки використання потенціалу логістичної інфраструктури

Костюченко Л. В., НАУ, м. Київ, Україна

Сучасний етап розвитку економічних відносин в Україні характеризується виникненням та розвитком нових відносин, основою яких є кооперація виробників, постачальників, користувачів, з метою інтегрованого управління бізнес-процесами упродовж усього життєвого циклу виробів. Більшого впливу на економіку підприємств набувають невикробничі чинники: збут, постачання, сервісне обслуговування, ефективне виконання яких забезпечується максимальним використанням потенціалу логістичної інфраструктури.

Логістична інфраструктура – це сукупність елементів, що виконують важливі логістичні завдання і забезпечують здійснення логістичних процесів. Інакше кажучи, це інтегрована сукупність складської, транспортної, маніпуляційної, пакувальної, інформаційної та фінансової інфраструктур підприємства, що у комплексі забезпечують ефективне логістичне обслуговування матеріального потоку за принципом «від дверей до дверей» з мінімальними витратами у відповідності з вимогами споживачів. Наведене визначення свідчить про необхідність ефективного використання логістичної інфраструктури у процесі координації та обслуговування ланцюгів постачання. Тому питання дослідження параметрів оцінки даної складової логістики сьогодні є актуальним.

Сучасні наукові розробки фахівців з економіки взагалі та логістики зокрема приділяють незначну увагу зазначеній проблемі. Проте, часто зустрічаються роботи присвячені оцінці інвестиційного або конкурентного потенціалу підприємств. Переважна частина авторів схиляється до думки про доцільність використання інтегрального потенціалу з урахуванням життєвого циклу організації. З огляду на виконане дослідження групи наукових робіт, вважаємо за доцільне скористатися таким підходом до оцінки інтегрального потенціалу логістичної інфраструктури підприємства з урахуванням її життєвого циклу.

Об'єктивність такого підходу може забезпечити оцінка потенціалу з огляду на три складові, які забезпечують напрями формування і використання об'єктів логістичної інфраструктури: ресурсну (оцінка матеріало- чи енергоємності), організаційну (ефективність управління, налагодження тощо) та функціональну (функціональних складових, блоків тощо). Кожна складова характеризується сукупністю параметрів, оцінка яких відображає їх відповідність певній стадії життєвого циклу досліджуваного об'єкта. Важливим є правильний підбір групи параметрів.

Зокрема, такою групою параметрів можуть бути:

- відповідність (повний набір необхідних функцій, операцій, властивостей тощо);
- досконалість (залежно від ступеня інноваційного розвитку, інформатизації тощо);
- актуальність (доцільність, необхідність використання тощо);
- значущість (можливість заміни аналогом).

Кожен з елементів потенціалу, у свою чергу, піддається впливу інших елементів, тобто визначається як власною залежністю від відповідних оцінок параметрів, так і залежністю від інших суміжних елементів. Тому, загальний (інтегральний) потенціал об'єкту логістичної інфраструктури на певному етапі його життєвого циклу є функцією відповідних параметрів потенціалів його елементів.

Железнодорожные издержки: анализ, тенденции и перспективы

Кулаев Ю. Ф., НТУ, г. Киев, Украина

Сегодня средства массовой информации много внимания уделяют важному вопросу – энергозависимости, энергосберегающим технологиям, цене газа, которую представляют как катастрофу для металлургии, химии, жилищно-коммунального хозяйства и многих других отраслей.

Вместе с тем серьезных изысканий, статей в прессе, а также научных публикаций, монографий о транспортоемкости продукции практически нет. И это несмотря на то, что доля транспорта (стоимостная) в конечной продукции (особенно в добывающей, сырьевой промышленности) во много раз превышает топливно-энергетическую составляющую.

Возьмем для анализа только железнодорожный транспорт Украины за последние 10 лет. Тенденции прямо угрожающие. Например, сегодня себестоимость грузовых перевозок с 2000 по 2009 г. возросла в 3,4 раза и составила в 2009 году – 96,7 коп/10 ткм.

С учетом того, что рентабельность грузовых перевозок (в 2009 году – 39,7 %) позволяет перекрыть убытки от пассажирских перевозок более 5 млрд. грн. Общая нагрузка по грузовым перевозкам для всех потребителей народного хозяйства в прошедшем году составила 29,4 млрд. грн., т.е. примерно столько получено доходов и в 2008 году, но при сокращении объемов грузовых перевозок на 23,7 %.

Издержки устойчиво растут по всем хозяйствам и их экстраполяция показывает, что они к 2015 году будут составлять астрономическую величину – более 50 млрд. грн. Это речь идет только о грузовых тарифах по железнодорожному транспорту!

Возможные пути снижения транспортной составляющей в конечной продукции могут быть найдены при выполнении следующих условий:

- дотировании пассажирских перевозок за счет бюджетных средств;
- отмены НДС по грузовым перевозкам;
- постепенном переходе на государственное финансирование инфраструктуры железных дорог (служб пути, сигнализации и связи, электроснабжения).

В этом случае следует ожидать существенного снижения себестоимости и тарифов на грузовые перевозки и в итоге сокращение транспортных затрат во всех транспортеемких отраслях народного хозяйства.

Основні фактори, що впливають на економію паливно-енергетичних ресурсів на залізничному транспорті

Кураченко Л., ДЕТУТ, м. Київ, Україна

Термін «енергомісткість залізничного транспорту» — це кількість електроенергії, яка споживається під час роботи електричної та тепловозної тяги залізничного транспорту.

Протягом останнього десятиліття залізничники оцінили важливість і вартість для них паливно-енергетичних ресурсів і працюють над тим, як найраціональніше використовувати їх з метою забезпечення повноцінної роботи залізничного транспорту. Пояснюється це тим, що дані ресурси здесь все більше стають основним стратегічним елементом. Тому основні фактори, що допомагають раціонально їх використовувати потребують досконалого вивчення.

Дослідження роботи залізничного транспорту показали, що найбільші витрати паливно-енергетичних ресурсів припадають безпосередньо на тягу поїздів, в тому числі приміського сполучення. Їх рівень залежить від:

- 1) витрат на перевезення;
- 2) відповідності опору руху оптимальним величинам;
- 3) економічності тягового рухомого складу, що використовується;
- 4) ступеня раціональності використання тягового рухомого складу;

- 5) відповідності оптимальному режиму ведення поїздів;
- 6) втрат енергії в енергосистемах;
- 7) схоронності палива на всіх стадіях роботи з ним.

Робота по організації економії паливно-енергетичних ресурсів (ПЕР) на тягу поїздів в основному зводиться до оптимізації зазначених факторів.

Другий напрямок підвищення енергомісткості - це заходи щодо зменшення опору руху поїздів, в тому числі приміських.

За даними теоретичних досліджень і аналізу практики можливо досягти зменшення величини опору рухомого складу, при інших рівних умовах на величину до 15% за рахунок змащення зони тертя гребеню колісної пари та бокової грані рейки, а також інших заходів, які зменшують величину енергії, що витрачається на подолання опору від тертя поверхонь. В заголі впровадження локомотивів лубрикаторів та установка стаціонарних лубрикаторів на вході в стрілочної вулиці провідних станцій

Основним показником, що, крім витрат на відновлення коліс, характеризує величину додаткового опору рухові поїздів є інтенсивність зношення гребеню колеса на 10 4 км пробігу.

Третій напрям заходів по збереженню електроенергії є заходи щодо підвищення коефіцієнта корисної дії (ККД) тягового рухомого складу, які можна згрупувати в такі групи:

- підтримання належного стану тягового рухомого складу шляхом закупівлі нових одиниць і виконання системи планово-попереджувальних ремонтів;
- внесення змін до конструкції тягового рухомого складу шляхом його модернізації;
- упровадження енергозберігаючих технологій.

Враховуючи те, що перепробіги тепловозів і дизель-поїздів в значній мірі погіршують їх енерговитрати (паливо та дизельна олива), поступове зменшення перепробігів суттєво поліпшить експлуатаційний ККД тягового рухомого складу.

Модернізація одного електровоза ВЛ-80 забезпечує економію електроенергії на власні потреби за рік в середньому 225 тис. кВт.год, що складає 4,5% від загальних його витрат на тягу поїздів. Окупність затрат на модернізацію - менше 1 року.

З метою зменшення витрат електроенергії і стійкої роботи електросекцій в експлуатації при заводських та депо-ремонтах дуже важливо правильно підбирати тягові двигуни згідно з їх характеристиками. Це сприяє рівномірному розподілу навантажень між паралельними групами тягових двигунів і цим самим створює умови для безбуксовочної роботи моторних вагонів, збільшуючи потужність електропоїзда.

Витрати електроенергії залежать також від технічного стану допоміжних машин, опалення й освітлення. Саме тому потрібно приділяти особливу увагу приборам, які здійснюють контроль за їх роботою.

Аналізуючи досвід роботи локомотивних бригад, дослідники прийшли до висновку, що деякі машиністи систематично працюють з економією електроенергії. Велику роль у питаннях збереження електроенергії відіграють психологічні фактори, тобто особисті якості машиністів та матеріальна зацікавленість. При економії паливно-енергетичних ресурсів важливу роль відіграють експлуатаційні показники (маса

потягу, яка залежить від населеності вагонів, технічна швидкість), а також від технічного стану колій і метеорологічних умов. Від стану головок колій в значній мірі залежать витрати електроенергії на тягу поїздів. Там, де головки рейок чисті, електропоїзд набагато менше буксує при розгоні. Велика кількість електроенергії втрачається на тих участках колій, де їх технічний стан потребує зниження швидкості.

З проведеного аналізу бачимо, що вплив розглянутих факторів є стратегічно важливим і надалі потребує вивчення їх дії, розробки нових технологій з метою збереження і раціонального використання паливно-енергетичних ресурсів.

Основные этапы процесса ценообразования на автотранспортные услуги

Легкий С. А.; Донецкая академия автомобильного транспорта, г. Горловка, Украина

Процесс формирования цен на товары и услуги, называемый ценообразованием, является очень сложным процессом, требующим научного подхода и учета большого количества факторов. Как и любой другой процесс, он состоит из последовательно выполняемых этапов. От состава, последовательности и содержания этих этапов зависит его конечный результат – цена. Ошибки при установлении цен могут оказаться критическими для проектов новых товаров или услуг, а иногда и для деятельности целого предприятия. Поэтому задача определения состава, последовательности и содержания этапов ценообразования, которые наиболее полно отражают изменения рыночных условий и учитывают все факторы, является актуальной.

Проведенный анализ последних исследований и публикаций позволяет сделать вывод, что на данный момент нет однозначного подхода к определению состава и последовательности этапов ценообразования. Существующие подходы не в полной мере учитывают при установлении цен такие действия, как маркетинговые исследования рынка, определение типа рынка, товарно–рыночной стратегии и выбора ценовой тактики.

На основании результатов анализа существующих разработок по данному вопросу, теоретических обобщений, можно представить следующую последовательность и содержание этапов ценообразования (таблица).

Последовательность и содержание предлагаемых этапов ценообразования

№ этапа	Наименование этапа	Содержание этапа
1	2	3
Маркетинговые исследования рынка		
1	Сбор информации, необходимой для анализа рынка	– об услугах на которые есть реальный или потенциальный неудовлетворенный спрос; о покупателях, существующих и потенциальных; о конкурентах, существующих и потенциальных; о конъюнктуре рынка; о нормативной и законодательной базе.
Определение типа рынка		
2	Определение типа рынка	– чистая монополия; монополистическая конкуренция; олигополия; чистая монополия.
Товарно–рыночная стратегия		
3	Формирование решения о услуге, которую фирма будет позиционировать на рынке	– определение направления деятельности предприятия – услуг, которые предприятие будет предоставлять и позиционировать на рынке.
4	Определение общей политики фирмы	– цели, которых предприятие хочет достигнуть в результате своей деятельности, – увеличение своей доли на рынке, максимизация прибыли, и т.д.
5	Формирование стратегии позиционирования	– конкурентной; охвата рынка; формирования концепции услуги, ассортимента услуги и т.д.
Ценообразование		
6	Выбор целей ценовой политики	– основанной на сбыте; на получении прибыли; на сохранении рыночного положения.

1	2	3
7	Анализ спроса	– определение потенциальных покупателей; анализ их ценовой чувствительности; расчет экономической и потребительской ценности услуги; определение эластичности спроса.
8	Анализ конкуренции	– определение перечня конкурентов; анализ их цен и качества услуг, динамики продаж и мнения покупателей о качестве и цене услуг конкурентов.
9	Анализ собственных затрат	– определение требований к себестоимости услуг; анализ возможности предприятия удовлетворить эти требования; определение себестоимости; анализ состояния основных производственных фондов, влияния объемов производства на затраты, безубыточности; определение желаемого уровня рентабельности, путей снижения себестоимости.
10	Выбор ценовой стратегии	– премиальной; нейтральной; ценового прорыва; наиболее быстрого возвращения средств.
11	Выбор метода ценообразования и расчет исходной цены	– выбор затратного или ценностного метода ценообразования; расчет согласно ему исходной цены на основе учета типа рынка, результатов анализа спроса, конкуренции и собственных затрат.
12	Учет дополнительных факторов	– корректировка уровня цены с учетом дополнительных факторов (имидж предприятия, влияние государства, психологии восприятия цены и т.д.).
Товарно–рыночная стратегия		
13	Решение о позиционировании	– принятие решения об установлении уровня цен по отношению к ценам конкурентов.
Ценообразование		
14	Установление окончательной цены	– принятие решения об уровне цены, с которой предприятие будет выходить на рынок.
15	Выход на рынок	– проверка реакции рынка на цену, определение эффективности принятой ценовой политики.
16	Выбор ценовой тактики	– установление направления действий в ценообразовании в краткосрочном периоде, т.е. принятие тактических решений по корректировке цены: установление скидок, надбавок, предоставление кредитных условий, снижение цен для стимулирования сбыта и т.д.
17	Оценка эффективности ценовой политики	– анализ соответствия выбранной стратегии позиционирования данному рынку. Если ценовая политика не эффективна (цены на услуги изменяются довольно часто, цена не отвечает целевому рынку и т.д.), то производится изменение стратегии позиционирования и, соответственно, ценовой политики.

Новизна данного научного результата состоит в более полном учете при установлении цен таких действий, как маркетинговые исследования рынка, определение типа рынка, товарно–рыночной стратегии и выбора ценовой тактики.

Пути развития транспортного обслуживания туризма

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

В современных условиях глобализации мировой экономики туристическая отрасль оказывает влияние на социально-экономическую ситуацию в стране, где предоставляются туристические услуги, поскольку туризм превратился в массовый вид деятельности и один из основных источников дохода ряда стран мира. Количество путешествующих в Европе, мире, в Украине и Польше имеют тенденции к росту, что способствует влиянию на развитие всей связанной с ним инфраструктуры. К одной из таких отраслей относится транспортное обслуживание туристов. На сегодняшний день Польша как и Украина обладающие значительными туристическими ресурсами, туристический бизнес ещё не достиг надлежащего уровня развития. Так, туристические объекты остаются часто недостаточно заполнены из-за низкого уровня развития транспортной инфраструктуры, несовершенства механизмов государственного регулирования как на государственном так и на региональных уровнях, отсутствие условия для привлечения инвесторов на рынки туристических услуг.

Имея колоссальный потенциал, Украина сегодня недостаточно хорошо представлена за рубежом. Европа в этом очень заинтересована, поскольку развиваются разные виды туризма, к примеру, зеленый туризм или исторический. К сожалению, не у каждого получается собственными усилиями качественно представлять страну иностранцам. Железнодорожный транспорт может активно участвовать и в организации международных туристских маршрутов для украинских граждан, используя возможности отрасли в международном сообщении, а также обслуживать иностранных туристов, прибывающих в Украину, для организации железнодорожных туристских маршрутов внутри страны.

Следует отметить и то, что на польском рынке пассажирских перевозок скоро появятся конкуренты. Так, Немецкая железнодорожная компания Deutsche Bahn намерена с весны 2010 года использовать свои поезда для обслуживания некоторых направлений в Польше. В частности, в планы дочерней компании DB Bahn Polska входит развитие направлений, которые соединят Варшаву с Гданьском, Познанью и Краковом. Как ожидается, немецкая компания в марте 2010 года получит польскую лицензию на осуществление пассажирских перевозок на территории Польши.

Следует отметить и то, что часть польских туристов ездит в приграничные районы Украины в основном автобусами. При строительстве Евро-колей к Львову, возможно организовывать эти туры пассажирскими поездами. Особенно это актуально при подготовке Украины к ЕВРО-2012, где служба туризма готовит 20 тематических экскурсионных маршрутов по Украине.

В перспективе в структуре «Укрзализныци» и «Польских государственных железных дорог» следует создать компанию, которая будет оказывать полный комплекс услуг по организации железнодорожных путешествий на специализированном подвижном составе. Это избавит клиентов от необходимости заключения договоров с несколькими организациями по вопросам, касающимся аренды вагонов, разработки маршрута следования, предоставления питания и прочих услуг. Решением всех этих проблем по поручению заказчика будут заниматься сотрудники компании. Таким образом, компания объединит в себе функции туроператора, создающего новые маршруты и новые турпродукты, и функции по сотрудничеству с управлениями железных дорог по предоставлению специальных составов, предназначенных для перевозок туристов. Кроме того, нужно планировать создание собственного парка туристско-экскурсионных поездов, а также реализация совместных международных проектов по разработке подвижного состава нового поколения для использования в целях туризма.

Основи формування стратегії реалізації rfid-технологій у вітчизняних вантажних авіакомпаніях

Литвиненко С. Л., НАУ, м. Київ, Україна

Розглянуто основи стратегічного управління підприємств та відзначено, що нині відбувається процес формування новітньої динамічної стратегії управління підприємств на основі поєднання раніше домінуючої – ресурсної концепції та нині домінуючої – концепції динамічних здібностей, при чому із більшим акцентом на першу стратегію.

Автором визначена надзвичайна актуальність, теоретична та практична значущість проблеми створення дієвої стратегії реалізації RFID-технологій у вітчизняних вантажних авіакомпаніях, яка би дозволила вирішити важливе науково-практичне завдання покращення процесу обслуговування вантажів.

Визначено, що основними перевагами застосування RFID-систем для вітчизняних авіаційних перевізників полягають у підвищенні безпеки польотів, забезпеченні схоронності вантажів, підвищенні рівня інформатизації основних бізнес-процесів та позиціонуванні саме як просунутої авіакомпанії на цільовому ринку авіаційних послуг.

Актуальність застосування RFID-систем при авіаційних перевезеннях вантажів особливо висока при здійсненні перевезень цінних та небезпечних вантажів, а також при визначенні вини учасників процесу перевезення.

Нами встановлено, що розробка абсолютно універсальної стратегії реалізації RFID-технологій у вантажних авіакомпаніях є неможливою та непотрібною, оскільки авіакомпанії є різними за масштабами, у них різні цільові ринки, стратегії розвитку та інші складові. Мають бути певні спільні риси у стратегії реалізації RFID-технологій у вітчизняних вантажних авіакомпаніях через подібність всіх перерахованих складових. При формуванні цієї стратегії необхідно враховувати зовнішні чинники впливу, до яких слід віднести задоволення побажань клієнтів за цією системою та ряд інших факторів.

Стратегія реалізації RFID-технологій у вітчизняних вантажних авіакомпаніях має сприяти визначенню впливу різного роду факторів зовнішнього середовища на авіакомпанії при впровадженні RFID-технологій, а також інтегруванню модулю «стратегія реалізації RFID-технологій» у загальну стратегію авіакомпаній. Недбала реалізація цієї технології здатна спричинити затримки при обробці вантажів, численні техніко-інформаційні помилки, що зрештою зменшить вантажопотоки та знизить прибутковість авіакомпанії.

Застосування стратегії реалізації RFID-технології у вантажних авіакомпаніях дає змогу провести оцінку переваг окремих бізнес-процесів, вплив RFID-технологій на які може бути оцінений за допомогою відповідної системи оцінювання та визначено перспективність процесу реалізації цих технологій в інших бізнес-процесах авіакомпанії її керівництвом. Також при розробці стратегії RFID-технологій у вітчизняних вантажних авіакомпаніях варто пам'ятати, що ця стратегія має бути спрямована у бік клієнтів. Пілотна реалізація цієї технології у вітчизняних вантажних авіакомпаніях дасть змогу оцінити перспективність впровадження інших інформаційних рішень.

Встановлено, що процес формування стратегії реалізації RFID-технологій у вітчизняних вантажних авіакомпаніях має складатися з трьох етапів: розробка узгодженої мети, цілей та задач вантажної авіакомпанії у сфері інформаційних технологій на основі рішення власників топ-менеджерів авіакомпанії, формування стратегії реалізації RFID-технологій в авіакомпанії та втілення стратегії реалізації RFID-технологій в авіакомпанії з уточненням інструментальних елементів.

Зроблено висновок, що розроблена стратегія реалізації RFID-технологій у вітчизняних вантажних авіакомпаніях дозволяє адекватно та максимально швидко вибрати з-поміж різних технологій саме ту, яка підходить перевізнику та дозволить йому в процесі своєї реалізації значно прискорити час обслуговування вантажів та звести до мінімуму можливість засилання чи втрати вантажу та надасть ще ряд стратегічних переваг перед конкурентами.

Оцінка економічного збитку при техногенних аваріях

Лісняк В. М., Яковлев С. О., Шаптала О. І., Огарь В. Б., Беляев М. М., ДНУЗТ,
м. Дніпропетровськ, Україна

Аварії на транспорті нерідко супроводжуються викидом в атмосферу значної кількості токсичних речовин. Перед наукою є проблема оцінки економічного збитку при аваріях. Проте для рішення цієї задачі необхідно знати інтенсивність викиду при аваріях. Складність технічного рішення цієї задачі обумовлена міграцією токсичних засобів під дією вітру, атмосферної дифузії тобто некерованих за часом процесів що постійно змінюються. Нормативна методика прогнозу наслідків аварій на транспорті з небезпечними речовинами а також на хімічно небезпечних об'єктах, що застосовується в теперішній час, не дає відповіді на питання про можливий рівень забруднення атмосфери після аварії на рубежі «перехоплення токсичної хмари». Крім того, нормативна методика не дозволяє оцінити можливе забруднення атмосфери для всіляких аварійних сценаріїв. З метою побудови регуляторних математичних моделей необхідно розглянути побудову таких математичних моделей, на базі яких будуються методи розрахунку міграції токсичної речовини і нейтралізатора в атмосфері.

Комплексне вдосконалення методів захисту атмосфери від забруднення токсичними засобами можливо на основі математичного моделювання. Фізичне моделювання не може служити щоденним інструментом для вирішення всіляких прогнозних завдань такого класу.

Математичні моделі прогнозу рівня забруднення атмосфери на базі рівнянь гідротермодинаміки атмосфери, Нав'є - Стокса, Рейнольдса, з використанням різних моделей турбулентності не можуть в даний час застосовуватися для розробки регуляторних моделей через обмежені можливості комп'ютерів і ряду гідродинамічних проблем, пов'язаних із замиканням моделей турбулентності стосовно завдань даного класу.

В цілях здобуття достовірних прогнозних даних, які складають основу організації заходів щодо захисту населення і об'єктів при міграції токсичних речовин в атмосфері, потрібно брати до уваги більше число чинників, що впливають на процес перенесення токсичних речовин в атмосфері, що значно ускладнює процес вирішення прогнозних завдань.

Для розрахунку перенесення токсичної речовини в атмосфері у випадках техногенної аварії пропонується використовувати двух- і тривимірні рівняння конвективно-дифузійного перенесення домішки (моделі градієнтного типу). Ці моделі відповідають сучасним вимогам, що пред'являються до регуляторних моделей (тобто моделям для повсякденного використання).

Економічна оцінка ефективності роботи й розвитку пасажирського транспортного комплексу

Шерепа К. М., ДЕГУТ, м. Київ, Україна

Ринкові умови потребують постійного пошуку сучасних оперативних методів управління пасажирськими перевезеннями. Це пояснюється необхідністю збереження сталого положення й функціонування транспортних підприємств на ринку перевезень, зниження експлуатаційних витрат і збільшення прибутків. Стабілізація економічних процесів у нашій державі призводить до постійного збільшення розмірів пасажирських перевезень, що потребує перебудови в короткі терміни роботи всього пасажирського комплексу держави шляхом розв'язання великої кількості різноманітних задач з удосконалення технічної й технологічної складової процесу перевезень пасажирів.

Науковці визначають «економічність» як «ефективність», що:

1) вимірює найкраще використання ресурсів, або показник, який відображає результативність та потенціал виробництва в цілому;

2) правильність вибору та ступінь досягнення мети функціонування об'єкта, ступінь досягнення планових результатів із мінімальними витратами при дотриманні соціальних, екологічних, ресурсних обмежень;

3) досягнення поставленої мети в найкоротший термін при найбільш економному використанні виробничих ресурсів.

При цьому важливим фактором є прийнята система показників економічної оцінки діяльності галузі.

Транспортний комплекс є важливою складовою економіки держави, який забезпечує життєдіяльність суспільства. Нормальне, злагоджене функціонування всього комплексу залежить від роботи великої кількості структурних підрозділів, у тому числі і з обслуговування пасажирів.

Проблема забезпечення економічного управління пасажирськими перевезеннями в сучасних умовах вимагає розробки цілісної системи заходів для усунення недоліків у сфері організації соціально-значущих пасажирських перевезень. Пріоритетним напрямком у діяльності транспортної галузі є забезпечення ефективного використання основних фондів і особливо транспортних засобів (вагонів, локомотивів, автобусів, літаків, суден).

Місце того чи іншого виду транспорту в транспортній системі України, економічна оцінка ефективності роботи пасажирського транспортного комплексу і його складових визначається за допомогою системи техніко-економічних показників, які діляться на три групи:

експлуатаційно-технічні: пропускна й провізна спроможність, швидкість і час переміщення пасажирів, безпека руху, маневреність видів транспорту, ступінь надійності, рівномірності, регулярності (безперебійності) і ритмічності перевезень, рівень комфорту пасажирів;

натуральні: потреба в трудових ресурсах, паливі, електроенергії, метали й різних матеріалах, а також продуктивність праці;

вартісні: поточні експлуатаційні витрати, собівартість перевезень, інвестиції (капітальні вкладення), фондомісткість, прибуток та рентабельність перевезень.

Кожний запропонований захід з удосконалення роботи будь-якого виду транспорту і його розвитку перед впровадженням має бути обґрунтованим техніко-економічними розрахунками. При виконанні таких розрахунків співставляються можливі виробничі результати і витрати. За результатами техніко-економічних розрахунків здійснюється відбір для реалізації лише тих організаційних і технічних заходів, які після їх впровадження дадуть найбільший економічний ефект.

Ефективність заходу визначається на підставі порівняння результатів, які буде отримано, з витратами на його реалізацію. Але у випадках, коли захід не вимагає значних матеріальних і трудових витрат, його ефективність оцінюється тільки за отриманим результатом.

Фактори забезпечення ефекту включають цілу сукупність технічних та організаційно-економічних параметрів, що впливають на результативність конкретного перевезення: розвиненість інфраструктури, надійність і продуктивність технічних засобів, наявність конкуренції, матеріально-технічне забезпечення, нормативно-правова база, реклама тощо. Ефект проявляється в зміні таких показників, як: обсяг перевезень та якість перевезень.

Оцінка ефективності полягає в розрахунку ресурсних та результативних показників, а також групи спеціальних показників, що визначають вплив зміни якості перевезень на зміну їх ефективності.

При порівнянні економічності різних видів транспорту (заходів з удосконалення роботи й розвитку) використовують узагальнений вартісний показник – зведені витрати. Найбільш ефективним може бути вид транспорту, який може виконати необхідний обсяг перевезень пасажирів із найменшими сумарними зведеними витратами, що визначаються за формулою:

$$E_{np} = C + E_n \cdot k,$$

де C – поточні експлуатаційні витрати, грн.;

E_n – нормативний коефіцієнт економічної ефективності капітальних вкладень;

k – потрібні капітальні вкладення, грн.

Страхування транспортних ризиків

Лісовал В. П., НАУ, м. Київ, Україна

Тенденції розвитку страхування наземного транспорту (КАСКО) і обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ) можуть найповніше показати ті труднощі, з якими зтикаються страхові компанії в нестабільних умовах фінансової кризи.

Із загальної кількості автомобілів, що експлуатуються в Україні, 49 % випущені до 1990 р., 30 % – у віці від 5 до 18 років, не старше 5 років складають 21 %. Із придбаних громадянами за останні роки автомобілів 75 % – за рахунок кредитування.

Автотранспортне страхування в структурі ринку 2008 р. займає 43 % по „чистих преміях” і більше 50 % по «чистих відшкодуваннях», а враховуючи реальну (класичну) частину страхового ринку, то і більше 70 % як премій, так і відшкодувань.

Страхування КАСКО росте випереджаючими темпами. З 2005 р. об'єм ринку виріс більш, ніж в 4,5 разів, середньорічні темпи зростання перевищують 70 %.

На протязі 2007-2008 років у зв'язку з високою конкуренцією банки кредитували майже всі 100 % вартості машин. У результаті, по оцінці експертів, в теперішній час більше 70 % позик стають проблемними для банків.

Обсяг ОСЦПВ за цей же період виріс у 3 рази, середньорічні темпи зростання – 45 %, рівень проникнення виріс до 70 %.

Безумовно фінансова криза завдала серйозного удару цим сегментам ринку. Надходження страхових премій при страхуванні КАСКО за 9 місяців 2009р. у порівнянні з аналогічним періодом 2008р. скоротилось на 33,4 %, що пов'язано з девальвацією гривни та зменшенням платоспроможності населення. Крім того, страховики зіткнулися з неможливістю виконання своїх зобов'язань перед страхувальниками через відсутність ліквідних резервів та блокування власних засобів у проблемних банках.

У більшості операторів цього сегменту ринку рівень андеррайтингової збитковості наближається до 80-90 %, що змушує їх застосовувати демпінг страхових тарифів і високий рівень агентської винагороди. В результаті страховий ринок зазнає великих збитків.

Зростаючий рівень інфляції та індекс споживчих цін обумовлює необхідність перегляду лімітів відповідальності страховика за внутрішніми договорами ОСЦПВ, а також основних складових їх забезпечення – базового страхового платежу та корегуючи коефіцієнтів: ліміт відповідальності страховика доцільно збільшити принаймні вдвічі; внести до таблиці корегуючи коефіцієнтів додаткові типи транспортних засобів; замість трьох типів полісів залишити лише один з них, який укладається за принципом один автомобіль – один поліс (перший тип полісу). Крім того, треба забезпечити дійовий механізм беззаборонного повернення депозитних коштів страховика, які є засобами страхових резервів і призначені для виплати страхових відшкодувань, а також створити рівноправні і взаємовигідні умови співпраці страховиків і станцій технічного обслуговування автомобілів.

Аналіз підходів до управління витратами та результатами діяльності пасажирського господарства Укрзалізниці

Ломтева І. М., ДНУЗТ, Дніпропетровськ, Україна

В умовах світової фінансової кризи суттєво зменшилися обсяги перевезень вантажів і пасажирів, що вплинуло на показники результатів діяльності залізниці.

З загальних позицій результат діяльності визначаються двома факторами: доходами від перевезень та витратами на перевезення. Управління доходами передбачає деякі труднощі. Наприклад, у зв'язку з тим, що у більшості країн транспортні тарифи мають директивний характер, тобто встановлюються під жорстким контролем держави, для управління результатами діяльності підприємства, або його структурного підрозділу, представляє інтерес управління експлуатаційними витратами. Управління витратами на перевезення передбачає їх прив'язку до рівня транспортних тарифів на перевезення пасажирів та вантажів з точки зору формування беззбиткової діяльності залізниці.

Пасажирське господарство заліниць, як структурний сегмент, має деякі особливості з точки зору формування результатів діяльності. Наприклад, збитковість пасажирських перевезень покривається за рахунок перехресного субсидування від вантажних перевезень. Тому для аналізу результатів діяльності пасажирського господарства Укрзалізниці доцільно використовувати, у першу чергу, аналіз його витрат.

Проведений аналіз «витрати-обсяг-прибуток» пасажирських перевезень показав, що у межах релевантного діапазону функція доходів має менший темп зростання, ніж функція змінних витрат. Тому пропонується операційний аналіз «витрати-обсяг-прибуток» здійснювати за методикою багатокрокового маржинального аналізу.

Першим кроком повинний бути розрахунок продуктивного маржинального доходу, який виключає з аналізу витрат перенесену собівартість, а саме з виробничих витрат вираховуються прямі матеріальні витрати. Далі доцільно розраховувати виробничий маржинальний дохід, як різницю між продуктивним маржинальним доходом та змінними виробничими витратами. Наступним кроком може бути розрахунок маржинального доходу на сегмент, наприклад, на пасажирське господарство заліниць. Цей показник дозволить порівняти можливості окремих структурних підрозділів у частині покриття загальних постійних витрат підприємства.

Іншим напрямом управління витратами, тобто формуванням результатів діяльності підприємства, може бути стратегічний аналіз витрат. При цьому може використовуватися побудова ланцюжка цінностей з точки зору сегменту, причому для узгодження елементів ланцюжка цінностей доцільно використовувати стратегічний елемент логістики. Оптимізація результатів діяльності може здійснюватися у системі «таргет-костинг»: на підставі наукового обґрунтованих тарифів та дослідження ринку здійснюється управління витратами за методикою обліку витрат для безперервного вдосконалення діяльності.

Одним з шляхів управління витратами пасажирського господарства залізниці може бути впровадження прискореної амортизації основних засобів за принципом формування окремих класів цих фондів. Наприклад, пасажирські вагони можуть бути віднесені до класу із строком корисної експлуатації 28 років з нарахуванням амортизації за методом зменшення залишкової вартості з подвійним коефіцієнтом. Це дозволить більш рівномірно формувати собівартість пасажирських перевезень, оскільки із збільшенням терміну корисної експлуатації основних фондів суми амортизації будуть зменшуватися, але витрат на поточний ремонт та утримання у робочому стані будуть збільшуватись.

У випадку реалізації Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту, переходу на вертикальну форму управління галузевими господарствами при створенні єдиного суб'єкта господарювання на залізничному транспорті і перетворення залізниці в акціонерну компанію для збільшення інвестиційної привабливості залізниці та додаткового фінансування доцільно використання корпоративних цінних паперів.

Умови та фактори, що зумовлюють об'єми та структуру транзитних перевезень

Любохинець Л. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються розширенням господарських зв'язків та міжнародної кооперації.

Найважливіші транзитні вантажопотоки через територію України – це транспортування газу (близько 105 млн. т), нафти та нафтопродуктів (54 млн. т) магістральними газо – та нафтопроводами з Росії, на долю якої припадає близько 80 % об'ємів всього транзиту в європейській країні.

Державна політика в сфері транзитних перевезень вантажів має здійснюватися на принципах забезпечення вільного, безпечного та безперешкодного пропуску товарів, пасажирів та транспортних засобів територією України, гарантії прав учасників транзиту, створення належних умов споживачам транзитних послуг. Реалізацію цих принципів забезпечать:

1) вдосконалення нормативно-правової бази відносно регулювання правовідносин, пов'язаних з транзитом вантажів, організацією змішаних (комбінованих) перевезень та функціонуванням товаророзподільчих (логістичних) центрів:

2) вдосконалення на державному рівні системи прогнозування розвитку транзиту вантажів;

3) розробка, реалізація та розвиток заходів з поетапного приєднання України до міжнародних конвенцій та багатосторонніх домовленостей в галузі транспорту та вступу до міжнародних транспортних організацій з визначенням пріоритетів, пов'язаних з інтеграцією транспортно-дорожнього комплексу України до транспортних систем ЄС і подальшим розвитком транзитних перевезень;

4) розробка та реалізація заходів по наданню послуг з охорони перевезень транзитних вантажів та забезпечення безпеки пасажирів, які переміщуються через територію України;

5) розробка та вдосконалення вимог та соціальних нормативів в сфері транспортного обслуговування, забезпечення безперешкодного функціонування транспортно-дорожнього комплексу та зниження негативного впливу транспорту на навколишнє середовище;

Тобто, можна зробити висновок, що розвиток транзитних перевезень вантажів є однією з найважливіших цілей України, що може дати значні фінансові надходження і зумовлюється багатьма чинниками, зокрема географічним положенням нашої держави. Але, необхідно враховувати також умови та фактори, що зумовлюють характер та структуру транзитних перевезень. Це, зокрема, неузгоджена політична ситуація в країні, що перешкоджає розвитку та вдосконаленню нормативно-правової бази, що регулює транзитні відносини, та перешкоджає приведенню її до міжнародних стандартів. Застарілий рухомий склад, а саме, зношеність основних фондів, що не дає можливості підвищення швидкостей руху транзитних вантажів. Також необхідність спрощення процедур пропуску на стикових прикордонних пунктах тощо.

Применение в технико-экономических расчётах измерителя «механическая работа», рассчитываемого по используемой мощности и времени работы локомотива

Малькевич Н. Д., Тихомиров И. Н., Зеньчук Н. Ф., БелГУТ, г. Гомель, Республика Беларусь

В технико-экономических расчётах при проектировании железных дорог на измеритель «механическая работа локомотива» относят такие расходы по ремонту узлов и деталей локомотивов, которые связаны с выработкой, преобразованием и передачей энергии, а на измеритель «механическая работа сил сопротивления» – часть расходов по ремонту ходовых частей и тормозного оборудования подвижного состава и по текущему содержанию и ремонту пути. При этом механическая работа рассчитывается как произведение силы на расстояние:

$$R_{\text{л}} = \Sigma F_{\text{к}} l \cdot 10^{-6},$$

где $R_{\text{л}}$ – механическая работа локомотива, ткм;

$F_{\text{к}}$ – средняя сила тяги локомотива на каждом элементе профиля, кГ;

l – протяжённость элемента профиля, м.

Однако такое понимание измерителя «механическая работа» при расчёте пропорционально ему энергетических расходов, связанных с передвижением поездов по участкам, не соответствует действительности. Например, сила сопротивления движению от уклонов пути связана с действием силы земного притяжения и действует непрерывно во времени, поэтому чем большее время поезд затрачивает на преодоление отрезка пути с подъёмом, тем больше затрата энергии по преодолению силы сопротивления подъёма и тем больше износ узлов и деталей локомотива, связанных с выработкой, преобразованием и передачей энергии. Неслучайно на практике машинисты интуитивно, исходя из своего опыта, стремятся преодолеть подъём пути как можно быстрее. Если же исходить из классического определения механической работы, получается, что величина механической работы и связанные с ней энергетические затраты на преодоление сопротивления движению от подъёма пути не зависят от времени нахождения поезда на этом подъёме. То же относится и к другим видам сил сопротивления движению поезда.

Поэтому механическую работу преодоления непрерывно действующих во время движения тела сил сопротивления его движению следует определять по времени работы мощности силы преодоления этого сопротивления, обеспечивающей передвижение тела в пространстве на соответствующее расстояние. Или, что одно и то же, механическая работа равна сумме работы мощности непрерывно действующих сил во время движения тела, создающих эту силу сопротивления его движению за период перемещения на это расстояние.

Предлагаемый подход позволяет рассчитывать величину механической работы локомотива, соответствующую действительности, и определять пропорционально ей энергетические затраты, связанные с передвижением поездов по участкам при проектировании железных дорог и выборе вариантов. Кроме того, данное понимание величины механической работы изменяет практические подходы к определению по минимуму энергетических затрат оптимальных скоростей движения поездов на действующих железнодорожных линиях и способствует этим самым сбережению затрат энергетических ресурсов.

Вопросы моделирования процессов мотивирования производственной деятельности работников предприятий железнодорожного транспорта

Мартышевская Г. М., ДНУЖТ, г.Днепропетровск, Украина

Механизм моделирования является достаточно сложным комплексом случайного и закономерного, постоянного и ситуативного, обусловленных функционированием внешней и внутренней среды формирования производственного поведения работников. Основным принципом механизма моделирования должен стать принцип вычленения из анализируемого явления общих и частных признаков, выделения наиболее репрезентативных и наименее значимых элементов.

Основной признак модели производственной деятельности работников предприятий железнодорожного транспорта: персонификация, адресность, оперативность реагирования на изменяющиеся условия деятельности, наличие эмпирической базы для построения модельных вариантов, процедурное обеспечение моделей.

Моделирование производственной деятельности работников предприятий предполагает фиксирование его количественного и качественного состояния. Это возможно посредством применения векторного анализа производственного поведения работников. Обусловлено это наглядностью и графической интерпретацией социальных параметров производственного поведения работников, которое формируется под воздействием объективных и субъективных факторов, среди которых:

- половозрастные, образовательные, профессионально-квалификационные и личностные характеристики работников предприятий;
- степень развитости организационного и экономического мышления работников;
- преобладание типов организационных культур в стереотипах поведения работников;
- информационная достаточность для определения жизненной позиции в выборе сферы приложения труда и т.п.

Источником формирующим мотивационную модель производственного поведения работников на железнодорожном транспорте выступает комплексная социальная субкультурная среда:

- контактная среда (неформальные организации в структуре персонала; профессиональные объединения и клубы; родственные связи; коммуникативная среда территориальной общности и др.);
- система образования, профессиональной подготовки и переподготовки;
- социально-структурная среда (сложившийся механизм социальных статусов, структура субкультурных групп, социальная стратификация населения, система обеспечения социальной защищенности трудоспособных категорий населения и т.п.);
- символическая реальность (социальные нормы и поведенческие стереотипы, степень приоритетности трудовых ориентаций в системе ценностных ориентаций населения);
- информационная среда (общественное мнение населения, средства массовой информации, реклама и др.).

Как следствие, возможны три типа мотивационных моделей производственной деятельности работников предприятий железнодорожного транспорта:

- модели, приближенные к дореформенной ситуации в сфере производственной деятельности предприятий;
- модели рыночного типа, предполагающие широкий спектр адаптационных механизмов к новым экономическим и организационным условиям деятельности предприятий;
- модели смешанного типа.

Основні напрямки маркетингових досліджень у пасажирських перевезеннях

Мельник Т. С., Державна адміністрація залізничного транспорту України, Христофор О. В.,
Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України, м. Київ, Україна

На сучасному етапі розвитку вітчизняного ринку транспортних послуг кожний учасник перевізного процесу на залізничному транспорті повинен розуміти, що без відповідного рівня якості обслуговування існуватиме постійний відтік пасажирів на інший вид транспорту. Для успішного ведення справ необхідно не тільки уміти надавати якісні послуги, але і володіти інформацією про те, кому ці послуги потрібні і для яких цілей. Таку інформацію можуть дати маркетингові дослідження.

Маркетингові дослідження – це функція, яка через інформацію зв'язує маркетологів з ринками, споживачами, конкурентами, з усіма елементами зовнішнього середовища маркетингу. Вони є основою прийняття більшості управлінських рішень, знижують ступінь невизначеності і стосуються всіх елементів комплексу маркетингу, а також зовнішнього середовища по тих його компонентах, які здійснюють вплив на маркетинг певного товару (послуги) на конкретному ринку.

З точки зору об'єкта вивчення маркетингове дослідження являє собою комплексне дослідження: дуже важко відокремити один від одного такі напрямки досліджень, як ринок, споживач, конкурент, оскільки ринок не існує без конкурентної боротьби, а споживачі формують свою поведінку у певному ринковому середовищі.

Маркетингове дослідження у сфері залізничних пасажирських перевезень являє собою систему збору, обробки та узагальнення інформації про потреби пасажирів, конкурентне середовище і стан транспортного ринку.

Мета маркетингових досліджень:

- маркетингові дослідження мають бути покладені в основу діяльності, в т.ч. маркетингової, пасажирських господарств залізниць України і сприяти реалізації місії Укрзалізниці;
- забезпечувати керівництво залізниць і Головного пасажирського управління, відповідні підрозділи необхідною, достовірною і своєчасною інформацією, на базі якої здійснюється складання планів та програм їх діяльності, приймаються обґрунтовані управлінські рішення, оцінюється правильність прийнятих рішень і поставлених завдань;
- відслідковувати зміни, що відбуваються у внутрішньому та зовнішньому середовищі залізничного пасажирського транспорту, для їх врахування у стратегічних та оперативних планах, а також у повсякденній діяльності пасажирських господарств залізниць України з метою забезпечення залізничному транспорту стійких конкурентних переваг на ринку транспортних послуг для населення;
- систематично спостерігати за розвитком потреб і вимог користувачів залізничного транспорту, зміною споживчих пріоритетів, що є необхідною умовою удосконалення сфери сервісного обслуговування пасажирів, покращення якості обслуговування, наближення вимог пасажирів до можливостей і стратегічних спрямувань Укрзалізниці.

Всі маркетингові дослідження, проведені у 2009 р., були спрямовані на досягнення мети. При цьому кабінетні дослідження, побудовані на аналізі вторинної інформації, проводились систематично і безперервно; польових досліджень, які ґрунтуються на збиранні та аналізі первинної інформації, в цілому за 2009 р. було організовано відділом 28.

У науковій літературі не існує єдиної класифікації напрямків маркетингових досліджень. Крім того, одні і ті ж напрямки досліджень потребують різної частоти застосування для різних умов, а актуальність окремих напрямків може змінюватись у часі. Однак можна виділити основні напрямки досліджень, які, на наш погляд, потрібно розглядати як базові та обов'язкові. Наводимо їх перелік:

1. Дослідження економіки діяльності:

- короткострокове прогнозування;
- довгострокове прогнозування (понад 1 рік);

- вивчення напрямків зміни діяльності;
- вивчення цін;
- вивчення розміщення окремих підприємств (господарств) організації;
- дослідження міжнародного ринку;
- інформаційна система управління;
- дослідження поточної діяльності.

2. Дослідження товару / послуги:

- сичення реакції на нововведення та його потенційних можливостей;
- вивчення конкурентоспроможності товару / послуги;
- тестування існуючих товарів / послуг.

3. Дослідження ринку і продажів (збуту):

- оцінка ринкового потенціалу;
- визначення характеристик ринку;
- аналіз продажів (збуту);
- встановлення квот збуту;
- вивчення каналів товароруку та логістичних каналів;
- аудиторський контроль за тестуванням ринків;
- формування споживчих панелей;
- вивчення можливостей стимулювання попиту (збуту);
- просування товарів / послуг.

4. Дослідження реклами:

- мотиваційні дослідження;
- дослідження комунікаційних каналів;
- вивчення та оцінка ефективності реклами;
- спостереження за рекламою конкурентів.

5. Дослідження корпоративної відповідальності:

- формування переліку необхідної інформації;
- вивчення соціальних цінностей;
- політичні дослідження;
- дослідження екологічних наслідків;
- вивчення правових обмежень на рекламу і просування товару / послуги.

Висновок. Маркетингові дослідження у пасажирських перевезеннях дозволяють вивчити думки пасажирів стосовно асортименту та якості пропонованих послуг, оцінити переваги і недоліки різних видів транспорту, виявити переваги і побажання у частині розширення спектру послуг, виведення на ринок нових послуг, супутніх процесу перевезення пасажирів, визначити коло проблем, які стоять перед транспортними компаніями в цілому і залізничним транспортом – зокрема.

Переваги впровадження міського рейкового електротранспорту

Мельянцова Ю. П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

З ростом автомобілізації в містах України актуальним стає завдання забезпечення якості транспортного сполучення для городян. Для цього в великих містах необхідно зробити вибір транспортної системи, яка стане каркасом всієї системи міського громадського транспорту з високим рівнем якості. Для створення такого каркаса підходять види транспорту з багаторічним досвідом експлуатації, що надійно зарекомендували себе в кліматичних, економічних і соціальних умовах України: метрополітен, залізниця й трамвай.

При наземному проходженні тільки рейковий транспорт забезпечує безперебійне сполучення у зв'язку з тим, що автомобілі фізично не здатні рухатися по рейковому полотну з відкритими шпалами. Однак розвиток залізниць у внутріміському сполученні обмежується добудуванням додаткових колій уздовж існуючої залізничної мережі при наявності внутріміських пасажиропотоків на цих напрямках.

Огляд інформаційно-аналітичних матеріалів щодо застосування рейкових міських перевезень в економічно розвинутих країнах світу показує, що рейковий електричний транспорт забезпечує вирішення важливих задач по соціально-економічній стабілізації країни, оскільки в основному обслуговування міст та приміських зон відбувається за допомогою залізничних внутрівузлових ходів та з'єднань, які забезпечують наскрізний пропуск приміських поїздів та безпересадочність сполучень в міській і приміській зоні. Рейковий транспорт, розвиваючись поетапно, на базі сучасного трамвая, перетворюється у високошвидкісну транспортну систему, що здійснює рух по відособленій колії на наземному рівні, під землею і на естакаді. Тому доцільно узагальнити досвід цих країн та виділити основні переваги рейкового транспорту в міських перевезеннях порівняно з іншими наземними швидкісними видами. До цих переваг слід віднести:

Більша провізна спроможність. Рейковий транспорт ідеально підходить для перевезення від 2000 до 10000 пасажирів у годину в одному напрямку (при нормативній наповнюваності рухомого складу).

Швидкість і регулярність. Завдяки своїм технічним характеристикам рухомий склад рейкового транспорту швидко розганяється і здатний підтримувати високу швидкість.

Надійність. Транспорт, що не створює вуличних пробок, працює регулярно на протязі року і, отже, є надійним.

Комфорт і простота використання. Транспортні засоби з новою підвіскою, що рухаються по залізничному полотну, забезпечують плавну їзду. Привабливий дизайн вагона дозволяє переконати потенційних пасажирів залишити свою машину й скористатися громадським транспортом. Вагони рейкового транспорту із низьким рівнем підлоги стають усе більше доступними для всіх категорій пасажирів, особливо для людей похилого віку, пасажирів з маленькими дітьми й дитячими колясками, а також пасажирів в інвалідних кріслах.

Безпека. Рейковий транспорт у багато разів безпечніше їзди на особистому автомобілі. Відособлене полотно й пріоритет у світлофорів знижує ризик ДТП.

Екологічна чистота. Працюючи на електроенергії, рейковий транспорт не забруднює вулиці вихлопами.

Здатність до адаптації. Рейковий транспорт може працювати в будь-якому міському і приміському середовищі. Краще, якщо він рухається по наземному полотну, але при необхідності вагони можуть проходити під землею або над землею по естакаді.

Вплив на транспортну ситуацію в цілому. Впровадження нових або модернізованих рейкових транспортних систем приведе до збільшення числа жителів, що користуються громадським транспортом. Це, у свою чергу, допоможе зменшити скупчення індивідуальних автомобілів на вулицях міста і скоротити потребу в площі для доріг та паркувань при високій перевізній спроможності, підвищить ефективність використання дорожньої інфраструктури.

Проблеми щодо забезпечення прозорості перерозподілу експлуатаційних витрат на пасажирські та вантажні перевезення

Мирошниченко Ю. В., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Від залізничної галузі, яка згідно із Законом України „Про природні монополії є суб’єктом природної монополії, вимагається забезпечення прозорості витрат за всіма видами діяльності та ведення окремого обліку й складання окремої звітності з вантажних і пасажирських перевезень з метою унеможливити встановлення монопольно високих тарифів на перевезення та цін на додаткові послуги, створити на ринках вантажних і пасажирських залізничних перевезень умови для виникнення й розвитку конкуренції.

Крім того, подальше реформування залізничного транспорту, у ході якого передбачається відокремлення природномонопольного сектора (інфраструктури) від потенційно конкурентного (експлуатації) та створення у сфері експлуатації конкурентного середовища, також вимагає розподілу витрат між вантажними й пасажирськими перевезеннями, оскільки без такого розподілу унеможлиблюється створення незалежних компаній - операторів різних форм власності та адаптація залізничної галузі до функціонування в ринковому середовищі.

Незважаючи на те, що за роки незалежності облік витрат на залізничному транспорті України зазнав значних прогресивних змін, у результаті яких із урахуванням вимог національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку була розроблена Номенклатура витрат, Інструкція по калькулюванню собівартості перевезень на залізничному транспорті України, інші нормативні документи, організація обліку витрат із перевезень на даному етапі не відповідає ринковим вимогам, а саме: облік витрат із вантажних перевезень не відокремлено від обліку витрат із пасажирських перевезень, хоча велика потреба в такому відокремленні існує. Необхідність такого відокремлення викликана, як вимогами чинного законодавства (зокрема Закону України “Про природні монополії”) щодо забезпечення прозорості витрат за видами перевезень, так і підвищенням ролі витрат в умовах ринкової економіки, оскільки залізниці вимушені використовувати цінові фактори забезпечення конкурентоспроможності.

Адже, враховуючи, що ціна пропозиції залежить від витрат, а ціна попиту від цін у конкурентів, може статися, що ціна пропозиції перевищить ціну попиту, й тоді послуга виявиться неконкурентоспроможною. Єдиним шляхом забезпечення конкурентоспроможності послуги, в цьому випадку, залишається зниження собівартості. Тому точний облік витрат на виробництво послуги та управління цими витратами в сучасних умовах господарювання мають велике значення. Але в теперішній час для пасажирських і вантажних залізничних перевезень використовується одна й та ж залізнична інфраструктура, тому неможливо забезпечити реальний окремий облік витрат із вантажних та окремий облік витрат із пасажирських перевезень у частині використання залізничної інфраструктури. Створення ще однієї залізничної інфраструктури, яка б функціонувала паралельно з існуючою й використовувалася б тільки для вантажних або тільки для пасажирських перевезень, потребує великих обсягів інвестицій, на які здатні не всі навіть високорозвинуті європейські країни. Тому витрати з використання залізничної інфраструктури повинні штучно розподілятися між вантажними та пасажирськими перевезеннями. У зв’язку з цим особливо набуває актуальності удосконалення розробленої методики розподілу витрат із утримання та експлуатації інфраструктури між вантажними та пасажирськими перевезеннями, оскільки від цього буде залежати достовірність обліку витрат за видами економічної діяльності та собівартість конкретних перевезень. Це суттєво впливає на ціну пропозиції, тобто на рівень тарифів по вантажним і пасажирським перевезенням, що потрібно для забезпечення нормального відтворювального процесу на залізничному транспорті.

Формування методичного підходу щодо визначення розрахункових цін та доходних ставок за користування залізничною інфраструктурою

Міщенко М. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

На сьогоднішній день, найактуальнішим питанням, що постало перед галуззю, є економічне обґрунтування рівня плати за користування інфраструктурою залізниць.

Аналіз закордонного досвіду показав, що в західних країнах система визначення ставок за користування інфраструктурою залізничного транспорту досить складна й різноманітна: у Фінляндії застосовується змінна шкала, при якій оплата змінюється залежно від вантажообігу брутто, як і фіксований збір за обсяг перевезень; у Німеччині ставки розраховують виходячи з якості колії, комерційного значення маршруту й категорії поїзда з урахуванням частоти їх проходження й кількості виділених ниток графіка; у Норвегії довгострокові граничні витрати покриваються за рахунок внесків, пропорційно виконаному вантажообігу; у Швеції застосовується три рівні оплати: постійна річна ставка за кожний локомотив і кожен одиницю рухомого складу; змінна частина оплати, обумовлена пропорційно вантажообігу брутто й надбавка за диспетчерську роботу, енергію, паливо й маневрову (сортувальну) роботу. Таким чином, при розрахунку ставок за оплату інфраструктури враховуються різні фактори. При цьому частка оплати за користування інфраструктурою в загальній сумі витрат коливається від 10 до 50 %: у Фінляндії-10 %, у Швеції -15 %, у Данії-20 %, у Великобританії від 25 % (для вантажних компаній) до 50 % (для пасажирських компаній).

Витрати при обґрунтуванні плати за користування інфраструктурою залізниць необхідно зв'язувати з вимірниками роботи рухомого складу, у цьому випадку число вимірників обмежується на відміну від системи вимірників для планування. Вимірники, прийняті для плати за користування, повинні відповідати наступним вимогам: відображати виконаний обсяг роботи під час перевезення; бути присутнім у статистичній звітності про роботу залізничного транспорту; бути доступними для розрахунку вантажовласниками й операторами-перевізниками.

На підставі виконаного аналізу можна в якості вимірників для визначення рівня плати за користування інфраструктурою запропонувати наступні: тонно-кілометри брутто навантажених вагонів; поїздо-кілометри; вагоно-кілометри; кількість завантажених і вивантажених вагонів; кількість відправлених тонн; тонно-кілометри нетто.

Як критерій відбору вимірника використовується наявність логічного зв'язку й тіснота зв'язку даного вимірника з витратами галузевого господарства. У тих випадках, коли одна частина витрат галузевого господарства ставиться до змінних, а інша - до умовно-постійних, то для стягнення плати використовується вимірник, найбільш тісно пов'язаний зі змінними витратами. У випадках, коли всі витрати галузевого господарства є умовно-постійними, при виборі вимірника використовується логічний зв'язок. Витрати на оплату послуг інфраструктури можуть бути оптимізовані в результаті рішення наступних питань:

- поділу залізничних ліній по категоріях залежно від параметрів інтенсивності їхнього завантаження й встановлення відповідних диференційованих нормативів їх утримання;
- впровадження прогресивних технологій і сучасної техніки;
- підвищення ефективності використання об'єктів інфраструктури залізничного транспорту.

Таким чином, методичним підходом до рішення проблеми економічного обґрунтування рівня плати за користування інфраструктурою залізниць є розподіл витрат по операціях перевізного процесу, установлення зв'язку їх по статтях змінних і умовно-постійних витрат з різними вимірниками й показниками роботи галузевих господарств залізниць.

Економічне обґрунтування рівня плати за інфраструктуру вимагає додаткових досліджень по визначенню залежності умовно-постійних витрат інфраструктури від різних вимірників і показників роботи окремих галузевих господарств залізниць і вдосконалювання методів їх.

Економічне обґрунтування пільг на приміські пасажирські перевезення в умовах сучасного ринку

Момот І. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

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

Метою даної роботи є обґрунтування теоретичних основ та розроблення методичних рекомендацій щодо створення умов для покращення економічного стану приміського пасажирського залізничного транспорту України і його адаптації до ринкових форм господарювання.

За часів існування СРСР приміські пасажирські перевезення мали статус “соціально значущих”. Збереження в існуючих умовах цього статусу і, в наслідок цього, традиційне утримання тарифів на приміські пасажирські перевезення на максимально низькому рівні та надання безлічі пільг різним категоріям пасажирів, не відповідає реальному характеру економічних відносин, що склалися в країні, гальмує зростання заробітної плати, перешкоджає зростанню пенсійного фонду і, що найголовніше, ставить приміське сполучення у скрутний фінансовий стан. Відмова від означеного статусу створить умови для введення економічно обґрунтованих тарифів на даний вид послуг та сприятиме адаптації приміського пасажирського залізничного транспорту до ринкових умов.

У системі залізничного транспорту України приміський перебуває у найскрутнішому стані. Причинами цьому є низький рівень тарифів та велика кількість пасажирів, що користуються його послугами безоплатно або сплачуючи за проїзд не у повному обсязі. Це обумовлено послабленою системою контролю з боку адміністрацій залізниць за дотриманням правил перевезень пасажирів, зокрема тих, яким законодавством надано пільгові умови проїзду. Використання талонів обліку безоплатного проїзду пільгових категорій громадян дає підстави залізницям для компенсації витрат відповідними органами влади. Проблема є особливо важливою тому, що пільги при проїзді у приміському сполученні мають, за даними управлінського обліку Укрзалізниці, понад 80 % перевезених пасажирів. Протягом 2003 - 2008 рр. такі перевезення мали не значну тенденцію щодо зниження, що відбувалося переважно через скорочення Укрзалізницею обсягів надання пільг власним працівникам (квитки Форми 4). Сума отриманих компенсаційних відшкодування від органів місцевого самоврядування та з державного бюджету з кожним роком зростає. Але такі надходження покривали величину необхідної компенсації за результатами 2006 р. лише на 47,3 %, а 2007 р. – на 62,1 %, що є вельми недостатнім для беззбиткового функціонування залізниць.

Для того, щоб зменшити збитковість приміських пасажирських перевезень необхідно створити нову систему тарифоутворення. Впровадження диференційованої системи надання пільгових умов проїзду, яка враховує не лише приналежність пасажирів до тієї чи іншої пільгової категорії, але і рівень їх доходів (соціально-економічний аспект) сприятиме зменшенню збитковості від перевезень такого роду.

Удосконалення економічної ефективності на підприємствах залізничного транспорту

Моцна І. В., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Перехід до ринкових умов господарювання робить дедалі наголос на підвищення ефективності економічної діяльності підприємств залізничного транспорту. Разом з тим світовий досвід показує, що соціальна ефективність ринкових перетворень неможлива без створення ефективної системи державного управління щодо функціонування залізничної галузі України.

Державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації насамперед економічної та соціальної політики.

Система виміру ефективності функціонування підприємств є досить складною, тому що вона відображає, з одного боку, рівень досягнення її інтересів і цілей, а з іншого - її внесок у досягнення цілей соціальної системи більш високого рівня, яка визначає для підприємств цілі, що впливають з її потреб.

Ефективність - це оціночний критерій діяльності колективу працівників у будь-якій сфері, включаючи управління. Тому забезпечення високої ефективності управління є складовою загальної проблеми підвищення економічної ефективності виробництва. Визначають її на основі загальних методологічних принципів, прийнятих в економіці.

Для оцінки ефективності управління використовують трудові, вартісні, інформаційні, технічні (технологічні) показники. Найбільш загальні із них - оперативність роботи апарату управління, надійність і оптимальність систем управління.

Одним з ефективних елементів управління транспортною галуззю є оптимальний розподіл вантажних та пасажирських потоків між альтернативними видами транспорту. В Україні спостерігається збільшення питомої ваги залізничного транспорту.

Суть проблеми підвищення ефективності виробництва (діяльності) полягає в тому, щоб на кожну одиницю ресурсів (витрат) - трудових, матеріальних і фінансових - досягати максимально можливого збільшення обсягу виробництва (доходу, прибутку). Виходячи з цього, єдиним макроекономічним критерієм ефективності виробництва (діяльності) стає зростання продуктивності суспільної (живої та уречевленої) праці.

До суттєвих факторів підвищення ефективності роботи залізничного транспорту і його інвестиційної привабливості належать: створення спеціальних транспортних коридорів; електрифікація доріг, контейнеризація вантажоперевезень, розвиток власної вагоно- і локомотивобудівної бази і т.д.

Істотним фактором підвищення рентабельності залізниць і збільшення обсягів вантажних та пасажирських перевезень є удосконалення тарифної політики. Зараз тарифна політика регулюється за інфляційним принципом, що не відповідає інтересам галузі і споживачів транспортних послуг.

Найважливішою задачею підвищення ефективності роботи залізничного транспорту в сучасних умовах є раціональне використання обмежених фінансових ресурсів і пошук додаткових резервів одержання прибутку. Для подолання кризових явищ галузь відчуває гостру потребу в інвестиціях, удосконаленні системи управління і впровадженні прогресивних технологій та методів обслуговування.

Застосування комплексного маркетингового підходу при впровадженні послуги із забезпечення харчування пасажирів фірмових поїздів продуктовими наборами

Наумова О. Е., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

В умовах змін, що відбуваються в транспортній галузі з метою наближення українських залізниць до європейських стандартів, особлива увага приділяється забезпеченню конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту та підвищенню його іміджу. Світовий досвід свідчить, що запорукою досягнення успіху підприємства на ринку в умовах жорсткої конкуренції є маркетинг. Проте діяльність будь-якого підприємства буде успішною тільки у разі комплексного підходу при розробці маркетингових планів. На жаль, ще досить часто можна спостерігати лише окреме застосування інструментів комплексу маркетингу без їх поєднання, наслідком чого є зайві витрати та недосягнення поставлених цілей. Все це обумовлює актуальність даного дослідження.

Спираючись на позитивний досвід країн СНД, Балтії та дальнього зарубіжжя, Державною адміністрацією залізничного транспорту України у квітні 2009 р. було започатковано експеримент з організації надання послуги із забезпечення продуктовими наборами пасажирів у вагонах складу фірмових та міждержавних пасажирських поїздів залізниць України. Важливість впровадження цієї послуги полягала у тому, що вона, будучи складовою загального позитивного іміджу залізничного транспорту, мала на меті підвищення його конкурентоспроможності та додаткове залучення пасажирів.

Впродовж ходу експерименту маркетингові дослідження проводилися не тільки маркетологами Укрзалізниці, а й студентами 3 курсу спеціальності «Маркетинг» Української державної академії залізничного транспорту (у травні та жовтні-листопаді 2009 р.). Результати проведеного дослідження виявили, що 81 % респондентів вважають застосування послуги доцільною, проте пасажирів не завжди влаштовує вміст продуктових наборів та їх вартість. Тому було відзначено бажання пасажирів мати альтернативу при замовленні ланч-боксу (салат та фрукти або набір, що містить ще й сир, ковбасу тощо). Природно, що такі альтернативні набори матимуть і різну ціну. Крім того, результати проведеного дослідження виявили, що далеко не всі респонденти взагалі знали про існування такої послуги. Також була виявлена залежність між напрямом прямування пасажирів та вмістом набору. Цікавим виявився і той факт, що 66,7 % респондентів висловили побажання поширити цю послугу і на вагони плацкарти (звичайно з набором більш дешевим у порівнянні з тим, що пропонується у СВ або купейному вагоні, та меншим за вмістом). Тому це можна вважати додатковим напрямом подальших досліджень.

Отже, комплексний підхід при впровадженні послуги із забезпечення харчування пасажирів фірмових поїздів продуктовими наборами передбачає розробку заходів з наступних напрямів:

- товарна політика (вміст набору, наявність альтернативних варіантів, забезпечення якості продукції, зручність упакування тощо);
- цінова політика (обґрунтоване встановлення цін на набори із забезпеченням співвідношення «ціна» - «якість», можливість варіювання цін тощо);
- збутова політики (вибір постачальників, створення ефективних логістичних ланцюгів для швидкого та якісного забезпечення пасажирів продуктовими наборами, організація сервісу та ін.);
- комунікаційна політика (широка інформаційна підтримка нової послуги у засобах масової інформації, на вокзалах, потягах тощо).

Проте розробку та реалізацію усіх цих заходів повинні супроводжувати додаткові маркетингові дослідження у значно більшій за обсягом вибірці респондентів з охопленням усіх залізниць України.

Перспективи і наслідки інтеграції транспорту України в світову транспортну систему

Никифорок О. І., РВПС України НАН України, Україна

Розвиток ефективної та інтегрованої транспортної системи залежить від зовнішніх та внутрішніх чинників. За експертними оцінками для виходу України на економічні показники характерні для розвинутих європейських держав на період до 2020 року необхідно забезпечити середньорічні темпи зростання ВВП в розмірі 6-8 %. Це відповідно позначається і на потребах у перевезеннях.

У зв'язку з світовою фінансово-економічною кризою в 2008-2009 роки обсяги перевезень вантажів всіма видами транспорту загального користування зменшилися на 10-30 % у порівнянні з попереднім роком, зменшення спостерігалось по усім видам транспорту крім автомобільного на автомобільному транспорті спостерігалось збільшення обсягів перевезення на 1,0 % у порівнянні з попереднім роком.

Найбільш пріоритетними для України є інтеграційні програми в рамках Європи та СНД, які необхідно покласти в основу транспортної політики держави. Пріоритетність і глибину інтеграції в різних міжнародних утвореннях слід вирішувати з урахуванням інтересів держави у внутрішній і зовнішній економічній політиці. У той же час, процес інтеграції України в систему Євро-Азійських Міжнародних Транспортних коридорів гальмується повільністю виконавчих структур і неузгодженістю їх дій з позицією законодавчої гілки влади, а також світовою фінансово – економічною кризою.

Визначено основні стратегічні напрями інтеграції вітчизняного транспортно-дорожнього комплексу до світової та європейської транспортних систем, а саме:

- оновлення основних виробничих фондів транспорту, поліпшення якісних і кількісних параметрів транспортної мережі і транспортної техніки підвищення технічних, технологічних, екологічних вимог та вимог безпеки до вітчизняного транспорту, розвиток вітчизняного машинобудування з метою задоволення потреб вітчизняних перевізників в транспортній техніці;

- підвищення інвестиційної привабливості та залучення інвестиційних коштів не лише до міжнародних, але й внутрішніх транспортних проєктів, які потребують невідкладного будівництва в контексті розвитку конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України на зовнішньому ринку (канал Дунай-Чорне море в межах МТК № 7, будівництво тунелю на залізничній лінії Бескид-Скотарське в межах МТК № 5, тощо);

- підвищення конкурентоспроможності галузей вітчизняного ТДК через підтримку і розвиток інфраструктури міжнародних транспортних коридорів і мережі транспортно-логістичних центрів на базі транспортно-складських комплексів (на західному кордоні України - Ковель, Чоп, в центрі України – Київ, на півдні - Дніпропетровськ, в портах України – Рені, Одеса, на східному кордоні України - Донецьк), розвиток супутньої туристичної, рекреаційної інфраструктури, удосконалення інформаційної інфраструктури та систем відстеження за процесом пересування вантажів, з подальшим підключенням до європейської супутникової системи Galileo;

- розширення й зміцнення співробітництва у межах міжнародних транспортних організацій і в реалізації міждержавних угод в галузі транспорту; здійснення необхідних заходів щодо захисту і підтримки діяльності транспортних підприємств на зовнішніх ринках у випадку вступу України до СОТ та введення міжнародними організаціями й урядами окремих держав жорстких економічних, технічних та інших вимог щодо транспортної діяльності;

- адаптація законодавчого поля України в сфері транспорту до законодавства ЄС; гармонізація нормативно-правової бази у сфері транспорту з відповідними міжнародно-правовими нормами та вимогами СОТ , подальший розвиток та удосконалення вітчизняного законодавства в сфері транспорту.

Вдосконалення процесу взаємодії залізничного та водного транспорту у міжнародному залізнично-водному сполученні за критерієм мінімізації витрат на перевезення

Окороков А. М., ДПТ, м. Дніпропетровськ, Головченко О. В., ст. Іллічівськ-Поромна,
Україна

В сучасних кризових умовах, при падінні обсягів внутрішнього виробництва в Україні як для всіх видів транспорту, так і для залізничного, гостро постає питання заохочення транзитних перевезень, зокрема в межах міжнародних транспортних коридорів. Для цього необхідно всебічно збільшувати рівень транспортного сервісу та пропонувати більш досконалі та вигідні схеми перевезень.

Підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України та міжнародних транспортних коридорів, які проходять через її територію, в значній мірі залежить від чіткості взаємодії залізничного та морського транспорту на основі сучасних логістичних та інформаційних технологій, тому одним з важливих факторів покращення роботи залізниць та всього транспортного комплексу України є удосконалення взаємодії залізничного та морського транспорту та подальший розвиток транспортного комплексу з метою забезпечення внутрішніх та міжнародних перевезень.

Одним із важливіших чинників, що лежить в основі забезпечення інтегрованості залізничного і морського транспорту є процес перевалювання вантажів. Передача вантажів з одного виду транспорту на інший способом перевалки – складний і трудомісткий процес, при якому не можуть в достатній мірі гарантуватися такі якості транспортного обслуговування, як терміни доставки, збереження споживацьких властивостей продукції, що перевозиться, і збереження вантажу на шляху слідування.

Забезпечення взаємодії (інтегрованості) можливо за умови реалізації системного підходу, у відповідності з яким усі учасники перевізного процесу (вантажовідправники, залізничні та морські перевізники, морські порти) функціонують комплексно, як єдина логістична система. У зв'язку з цим отримала розповсюдження комбінована взаємодія між окремими видами транспорту, найбільш поширеним є симбіоз між залізничним та морським транспортом, похідна яких утворює залізнично-поромні перевезення.

Одним з важливих показників роботи поромних переправ є залишки вагонів на передпоромній станції. Виконані дослідження довели, що нерівномірність надходження вагонів на поромні переправи зароджується на станціях навантаження. Тому комплексний підхід до рішення задачі вдосконалення роботи поромних переправ повинен включати як вдосконалення технології роботи самих переправ, так і планування відправлення вантажів на них з метою організації ритмічного надходження вагонів. Критерієм ефективності календарного планування відправлення вантажів на поромну переправу є зниження витрат на перевезення 1 т вантажу.

В теперішній час в умовах ринкових економічних відносин необхідно враховувати те, що залізнично-поромні перевезення повинні здійснюватись в інтересах обох учасників перевізного процесу. Тому необхідно мінімізувати сумарні витрати залізничного транспорту та судноплавної компанії, що пов'язано з перевезенням вагонів на поромах, розмір яких для даного напрямку пов'язаний з кількістю рейсів, що здійснюються поромами за певний розрахунковий період. В свою чергу кількість рейсів поромів залежить від кількості вагонів, які перевозяться за один рейс.

На сьогоднішній день повне завантаження порома не є показником ефективності роботи поромного комплексу. В першу чергу це пов'язано з тим, що при збільшенні завантаження порома збільшуються витрати станції, що пов'язані з простоем вагонів під накопиченням. Для детального дослідження поставленої науково-прикладної задачі необхідно провести статистичний аналіз кількісних та якісних показників технології роботи поромного комплексу.

Оцінка економічної ефективності та можливих ризиків проекту інвестицій в склад

Окороков А. М., Кравець М. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Склад є великим та складним елементом логістичного ланцюга, який потребує значних витрат на будівництво та утримання. Тому при виборі варіантів створення власної логістичної мережі необхідно враховувати всі особливості, які відносяться саме до складів. Їх можна умовно поділити на дві складові:

- матеріальну (споруди, земельні ділянки і т.і.);
- юридичну (право власності, іпотека, зміна правового статусу об'єктів і т.і.).

Більш витратною, зрозуміло, є перша складова.

Операції зі складом, як і кожна операція з нерухомістю, містить в собі деякий рівень ризику. Тому для виключення суперечливих операцій необхідно проводити юридичну експертизу статутних та правових документів власника. Вартість цієї експертизи також включається у витрати на оцінку економічної ефективності.

При розгляді інвестиційного проекту необхідно звернути увагу на наступні аспекти:

- фізичну можливість (технічну та технологічну придатність);
- правову допустимість;
- економічну ефективність.

Всі операції з нерухомістю можна умовно поділити на три групи:

1. Операції, пов'язані зі зміною власника (купівля-продаж, приватизація, реалізація за борги, обмін).

2. Операції, пов'язані зі зміною складу власників (купівля-продаж акцій, внесення майна в уставний капітал, долеве будівництво).

3. Операції, пов'язані з додатком інших суб'єктів права (будівництво, реконструкція, оренда чи суборенда).

Характерні риси нерухомості як товару визначають особливості роботи на даному ринку. При цьому обов'язково необхідне індивідуальне та всебічне вивчення кожної потенційної операції з використанням всіх можливих витоків для одержання максимальної кількості інформації.

Через існуючи на теперешній момент недоліки складів категорій А та В зараз найбільш ефективні інвестиційні два типи інвестиційних проектів: придбання прав на земельну ділянку та будівництво нового складського комплексу (будівництво green-field), придбання існуючої споруди та проведення будівельно-відновлювальних робіт (будівництво brown-fild). При цьому бажано, щоб покращення об'єкту внаслідок реконструкції не лише дозволили адаптувати приміщення під діяльність яка планується, але й підвищили категорію складського комплексу. З економічної точки зору найбільш поширеним є варіант вибору об'єкту класу С та його подальша реконструкція до класу В. Тому вже на етапі вибору об'єкту нерухомості для реконструкції та організації складського комплексу важливо уявляти, склад якої категорії можна створити в результаті.

Окремою статтею витрат є витрати на транспортне обслуговування складу. При цьому слід враховувати не лише наявні об'єкти транспортної інфраструктури (наявність автомобільних та залізничних шляхів, зручні площадки для виконання вантажних операцій та маневрів), а й необхідність узгодженої роботи одиниць різних видів транспорту. При цьому необхідно грамотно встановити пріоритети щодо обслуговування транспортних потоків у складах. У противному випадку на складі утворюються черги, має місце перевантаження деяких ділянок складу, виникає чередування дуже завантажених періодів роботи з проміжками слабого завантаження. Все це значно здорожчує функціонування складського комплексу.

Лише враховуючі все вищезазначене можна з достатньою точністю оцінити економічну ефективність, а також можливі ризики операції інвестиційного характеру в цілому.

Необхідність реформування технічної бази для деповського ремонту вантажних вагонів

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

На залізничному транспорті України почалася системна підготовка до реформування галузі та адаптування її до умов сучасного ринку. Світова фінансово-економічна криза суттєво вплинула на діяльність залізниць України і загальмувала реалізацію Державної програми реформування залізничного транспорту за інтеграційною моделлю.

В цих умовах Кабінетом Міністрів України було підтримано пропозиція Укрзалізниці щодо впровадження підготовчого етапу реформування за моделлю Державного концерну, який не передбачає радикального руйнування існуючої організаційної структури управління окремих залізниць, проте перетворює Укрзалізницю на суб'єкт господарювання. Одночасно для боротьби з негативними наслідками економічної кризи та прискорення процесів реформування на залізничному транспорті було запропоновано Головним управлінням залізничної адміністрації та науковцям розробити й впровадити систему антикризових заходів для підвищення ефективності роботи галузі.

Найбільш постраждали від кризи вантажні перевезення, обсяг яких у 2009 році скоротилися в середньому на 30 %, що призвело до зниження доходів залізниць. Крім того ситуацію в галузі погіршили: значний знос рухомого складу; відсутність інвестицій на його оновлення; поява приватних операторів, які стали перевозити найбільш вигідні вантажі; недосконала організаційна структура управління та неефективний менеджмент.

Найпотужніша в колишньому СРСР технічна база України для деповського ремонту вантажних вагонів морально застаріла, обладнання перестало оновлюватися, поточно-конвеєрні ремонтні лінії не працюють, вагонні депо практично перейшли на стаціонарний метод ремонту. Цьому сприяли значне скорочення вантажного рухомого складу (більше ніж у два рази) при незмінній кількості вагонних депо, недостатня спеціалізація ремонту вагонів, відсутність необхідної кількості запасних частин. Все це призвело до погіршення стану вантажних вагонів, росту витрат на деповський ремонт та неефективної роботи вагонного господарства.

Вагонне господарство залізниць України потребує негайного реформування та адаптування до умов сучасного ринку за рахунок: зміни організаційної структури управління; оптимального розвитку технічної бази для ремонту вантажних вагонів; оновлення парків вантажного рухомого складу та впровадження нових методів організації їх роботи; розробки нових економічно обґрунтованих міжремонтних циклів.

За часи Радянського союзу вирішенням цих завдань в основному займалися лише фахівці з технічних наук без врахування економічних підходів. Значний вклад у теорію розвитку вагонного господарства внесли радянські вчені: Бродовський О. О., Сенько В. І., Скіба І. Ф., Бузанов С. П., Криворучко М. З., Гридюшко В. І., Бехтерев В. Д., Бугаєв В. П., Бараш Ю. С., Бузанова О. С., Ножевніков А. М., Аввакумов С. М., Букін В. І., Мямлін В. В., Сафронова О. Ф., Фомкін К. М., Чернов В. М., та інші.

Окремі технічні питання даної проблеми в Україні у 1992-2009 роках вирішували науковці Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, Української державної академії залізничного транспорту, Державного економіко-технологічного університету транспорту та Державного науково-дослідного центру Укрзалізниці. Але з позиції стратегічного розвитку вагонного господарства України за останні 20 років цій проблемі увага не приділялась.

В теперішній час розміщення програми ремонту рухомого складу по окремим депо виконується без необхідного економічного обґрунтування, не враховується можливість: спеціалізації вагоноскладальних цехів на ремонт вагонів одного типу з урахуванням їх підсилки з різних ПТО; забезпечення депо об'єктами ремонту до проектної потужності; перерахунок потужності депо до оптимального значення за діючими нормативними документами.

Актуальність цих напрямків, їх недостатнє теоретичне, методологічне й практичне опрацювання визначили вибір теми дисертаційного дослідження.

Вдосконалення механізму ціноутворення на вантажні залізничні перевезення

Онікієнко В. В., РВПС України НАН України, Рудаков О. Г., ТОВ «Інвестиційна вагонна компанія», Україна

Вдосконалення механізму ціноутворення в сегменті вантажних залізничних перевезень лежить насамперед у вдосконаленні нормативно-правової бази цього механізму. Механізм ціноутворення в сегменті залізничних вантажних перевезень на сучасному етапі складається з наступних етапів: 1. Формування тарифів: цей етап можна умовно розділити на два етапи розробка тарифів та власне їх затвердження; 2. Регулювання тарифів; 3. Контроль за тарифами; 4. Користування тарифами.

Формування тарифів прописані в наступних законодавчо-нормативних актах: розділ 2 Закону України «Про ціни і ціноутворення»; Закони України «Про природні монополії»; «Про залізничний транспорт»; «Про антимонопольні комітети України»; «Про транспорт».

Необхідним на цьому етапі є наступні поправки та внесення: Внесення поправок в Закон України «Про транспорт»; Прийняття Постанови Кабінету Міністрів України «Про створення Державної акціонерної компанії «Українські залізниці»; Прийняття нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт» та Статуту залізничного транспорту. Розробка і затвердження «Правил надання послуг з використання інфраструктури залізничного транспорту», «Правил недискримінаційного доступу перевізників до інфраструктури залізничного транспорту загального користування».

Результатом буде законодавче закріплення розподілення функцій Укрзалізниці: функцій регулятора тарифної політики і комерційної функції, що дозволить усунути прив'язку тарифів до фінансового плану Укрзалізниці, а також уникнути перехресного субсидіювання вантажних і пасажирських перевезень. Законодавче закріплення поняття «оператора рухомого складу» в новій редакції Закону України «Про залізничний транспорт», прийняття «Правил надання послуг з використання інфраструктури залізничного транспорту» дозволить розвивати та вдосконалювати конкурентне середовище в сегменті вантажних залізничних перевезень.

Наступний етап - регулювання тарифів на залізничному транспорті - відбувається відповідно до Закону України «Про державні монополії», яким передбачено встановлення граничних рівнів цін. Постановою Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 р. № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів) з послідовними змінами», визначено перелік товарів і послуг, і конкретних органів центральної і місцевої влади, які наділені правами щодо встановлення чи регулювання цін.

Результат. Внесення поправок до цих законодавчих актів дозволить застосовувати метод граничних цін для регулювання тарифів на залізничні вантажні перевезення. Це, в свою чергу, дозволить операторам адекватно реагувати на економічну ситуацію – не тільки підвищувати тарифи, але й знижувати їх при необхідності (наприклад, з метою підвищення привабливості України як транзитної держави для забезпечення завантаження залізничної інфраструктури та портів транзитними вантажами) та досягти прозорості тарифів.

Контроль за тарифами відповідно до Закону України «Про ціни і ціноутворення» має бути державним при встановленні і застосуванні державних цін і тарифів.

Внесення поправок до цього закону, а також Закону України «Про природні монополії», Постанови Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 № 457 «Про затвердження Статуту залізниць України» дозволить створити незалежний регулюючий орган – Комісію з контролю тарифів, за участю всіх учасників ринку вантажних залізничних перевезень.

Результатом буде справедливість та прозорість тарифів, досягнення принципу економічної обґрунтованості тарифів, що передбачає економічну самостійність підприємств залізничного транспорту, рівні економічні умови і стимули для розвитку суб'єктів господарювання всіх форм власності.

К вопросу оценки эффективности динамических транспортных потоков

Паник Л. А., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

При изучении характеристик транспортных и других сетей возникает необходимость в вычислении оптимального значения функции потока, протекающего от источника s к стоку t . Как правило, такие расчеты проводятся в задачах, связанных с однопродуктовым потоком, не учитывающим время передвижения по дугам сети, хотя эта задача очень актуальна для планирования на сегодняшний день. В связи с этим аспектом, потоковой задачу можно интерпретировать как динамическую потоковую задачу минимальной стоимости, где стоимость – это затраты на передвижения единиц потока в сети. На сетях могут быть сформулированы различные динамические задачи (о кратчайшем пути, о максимальном разрезе, транспортная задача, и т.д.), характеризующие различные аспекты их работы.

Рассмотрим модель задачи о максимальном динамическом потоке в сети. Пусть дана динамическая сеть $N = (V, E, \tau, d, u, \varphi)$, определенная на ориентированном графе $G = (V, E)$, где V – это множество вершин, $|V| = n$; а E – это множество дуг, $|E| = m$, функция времени передвижения: $\tau : E \rightarrow R_+$, функция спроса-предложения: $d : V \times T \rightarrow R$, функция пропускной способности: $u : E \times T \rightarrow R_+$, и функция стоимости: $\varphi : E \times R_+ \times T \rightarrow R_+$, где $T = (0, 1, 2, 3, \dots, T)$. Мы рассматриваем дискретную модель времени, в которой все времена целочисленные и ограниченные значением T . Время измеряется в дискретных шагах, так что, если одна единица потока оставляет вершину z в единицу времени t , то эта единица потока прибывает в вершину v в единицу времени $t + \tau_e$, где τ_e – время передвижения по дуге $e = (z, v)$.

Для того чтобы поток существовал, необходимо выполнения условия $\sum_{t \in T} \sum_{v \in V} d_v(t) = 0$.

Очевидно, что это условие необходимо, но не достаточно. Если для произвольного узла $v \in V$ в момент времени $t \in T$ выполняется условие $d_v(t) > 0$, тогда мы рассматриваем узел v как источник. Если в момент времени $t \in T$ выполняется условие $d_v(t) < 0$, тогда мы принимаем, что узел v является стоком. В случае если $d_v(t) = 0$ в момент времени $t \in T$, то мы рассматриваем узел v как промежуточный узел. Таким образом, узел $v \in V$ в различные моменты времени может служить источником, стоком или промежуточным узлом.

Динамичный поток в сети N – это функция $x : E \times T \rightarrow R_+$, которая удовлетворяет следующим условиям:

$$\sum_{e \in E^-(v)} x_e(t) - \sum_{\substack{e \in E^+(v) \\ t - \tau_e \geq 0}} x_e(t - \tau_e) = d_v(t), \quad \forall t \in T, \quad \forall v \in V; \quad (1)$$

$$0 \leq x_e(t) \leq u_e(t), \quad \forall t \in T, \quad \forall e \in E; \quad (2)$$

$$x_e(t) = 0, \quad \forall e \in E, \quad t = \overline{T - \tau_e + 1, T}. \quad (3)$$

Здесь $x_e(t)$ определяет оценку значения потока на дуге e в момент времени t .

Полная стоимость динамического потока в сети определяется как:

$$F(x) = \sum_{t \in T} \sum_{e \in E} \varphi_e(x_e(t), t). \quad (4)$$

Для решения задачи предлагается алгоритм, основанный на редукции динамической задачи к классической стационарной на вспомогательной расширенной сети.

Адаптація транскордонних транспортних систем до вимог міжнародного ринку транспортних послуг

Парубець О. М., ЧДТУ, м.Чернігів, Україна

Функціонування транспортних систем територій суміжних держав, що входять до складу єврорегіону «Дніпро» потребує реформаційних і фундаментальних змін під впливом процесів глобалізації та ринкоутворення. До складу даного інтеграційного утворення входять: Чернігівська (Україна), Брянська (Росія), Гомельська (Білорусь) області. Транспортні системи вищезазначених регіонів, не дивлячись на диспропорції в показниках їх розвитку, мають багато спільних рис і проблем в їх функціонуванні.

Враховуючи негативну дію світової фінансової кризи на транспортну і суміжні з нею галузі народного господарства, в найближчий час, не можливо очікувати різкого зростання попиту на вантажні і пасажирські перевезення. Виходом з даної ситуації є підвищення конкурентоспроможності продукції транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг, розвиток міждержавних транспортних зв'язків, взаємовигідного транскордонного транспортно-співробітництва, інтеграції транспортних систем прикордонних регіонів.

Остання повинна передбачати багатовекторні інтеграційні відносини не тільки в межах СНГ, але і в європейському вимірі.

Для забезпечення ефективної взаємодії транскордонних транспортних систем необхідно:

- сформулювати чіткі стратегічні орієнтири функціонування транспортних систем прикордонних територій за часовою і просторовою ознаками;
- вдосконалити законодавчу базу регулювання транскордонних транспортних відносин;
- розробити спільні проекти і програми в галузі розвитку транскордонних транспортних відносин, обміну науково-технічним та адміністративно-організаційним досвідом керування транспортними системами;
- провести модернізацію транспортних коридорів, що проходять по території прикордонних регіонів і мають міжнародне значення;
- забезпечити комплексний розвиток, координацію і управління всіма видами транспорту, що входять до складу транскордонних транспортних систем, враховуючи зміни кон'юнктури ринків транспортних послуг;
- надати обласним містам, що входять до складу євро регіону, вузлових функцій транс'європейських транспортних мереж;
- створити сприятливі умови для розвитку експорту транспортних послуг, привабливості транзиту через територію єврорегіону, залучення інвестицій;
- провести реконструкцію і модернізацію транспортної інфраструктури і комунікацій;
- забезпечити підвищення безпеки руху і впровадження ресурсо- і енергозберігаючих технологій на транспорті;
- створити транспортно-логістичні, інформаційні центри;
- спростити митні процедури для водіїв і пасажирів;
- розробити єдину транспортну, тарифну, фінансову політику;
- вдосконалити митну статистику, систему митного контролю.

Інтеграція транспортних систем в рамках єврорегіону «Дніпро» в подальшому буде сприяти приєднанню до міжнародних транспортних коридорів, економічному піднесенню територій, що входять до його складу.

Контрейлерні перевезення як один з напрямків підвищення ефективності транспортних послуг

Пацьора О. В., ДЕТУТ, м. Київ, Україна

Інтенсивний розвиток торгово-економічних відносин між Україною та країнами Європи вимагає від транспортної системи країни розв'язання нових завдань стосовно організації перевізного процесу та надання комплексу послуг вантажовласникам. Вантажні перевезення є потужним фактором розвитку суспільства й продуктивних сил країни. Інтеграція України в Європейський Союз вимагає використання сучасних організаційних форм та прогресивних технологій у перевізному процесі. Завдяки високим швидкостям транспортних засобів вантажні контрейлерні перевезення набирають нового сприйняття у підвищення ефективності діяльності залізниць, що є сьогодні надзвичайно актуальним.

Аналіз вантажообігу показав, що найбільшим попитом користуються залізничний і автомобільний транспорт. В даних умовах необхідно, у взаємодії з автомобільним транспортом, дослідити можливість покращення існуючих і розвитку нових видів транспортних послуг. Такий взаємозв'язок дозволить створити найбільш благонадійні умови, які будуть стимулювати вантажовідправників перевозити вантажі залізницею.

У міжнародних перевезеннях спостерігається тенденція до розширення використання комбінованих перевезень, а саме контрейлерних, коли значну частину маршруту автопоїзд з вантажем транспортується на залізничній платформі. В країнах ЄС даний вид перевезень достатньо розвинений і має сталий попит. Важливим чинником поширення даного виду перевезень є прийняття суворого екологічного законодавства, а також ухвалення законів про заборону руху автопоїздів у вихідні та святкові дні. Це суттєво обмежує рух вантажівок по автошляхах, у зв'язку з чим автомобілісти змушені користуватися послугами залізничного транспорту.

Використання переваг двох найпоширеніших видів транспорту дає змогу підвищити продуктивність залізничного транспорту, скоротити час простою автопоїздів в чергах на автомобільних переїздах, зменшити витрати енергоресурсів, зокрема автомобільного палива, значно знизити забруднення навколишнього середовища, забезпечити збереження автомобільних доріг, а також скоротити ймовірність ДТП, пов'язаних з рухом великовантажного автотранспорту.

В Україні перші експерименти з контрейлерних перевезень були проведені в 90-ті роки ХХ століття, тоді ж були перші спроби виготовити спеціалізовані платформи. Проте регулярні перевезення почалися здійснюватися тільки 2003 р., коли в лютому почав курсувати швидкісний поїзд комбінованих перевезень «Вікінг», а в квітні за маршрутом Київ–Славкув (Польща) контрейлерний поїзд «Ярослав». В 2003-2005 рр. поїздом «Ярослав» було перевезено 3,2 тис. автопоїздів. На той час послуга перевезень контрейлернопридатних вантажів користувалась великим попитом і була рентабельною. Але на початку 2006 р. збільшили тарифи польські залізничники, потім підвищилися тарифи при перевезенні вантажів територією України, державою не було запроваджено відповідних тарифних дотацій на контрейлерні перевезення, тому автоперевізникам стало не вигідно користуватися такою послугою. В 2009 році відбулося відродження контрейлерних перевезень, пробний потяг «Ярослав» здійснив перший, після чотирирічної перерви, проїзд за маршрутом Київ–Славкув (Польща).

Для здійснення ефективного розвитку контрейлерних перевезень потребують подальшого врегулювання митні процедури перетину кордонів, розподіл доходів між учасниками перевізного процесу, а все це неможливо без державної підтримки в вирішенні окремих питань нормативно-правової бази. Рішення цих питань зацікавить нових замовників, підвищить конкурентоспроможність контрейлерних перевезень, що вплине на формування ефективної транспортної системи країни.

Людський капітал залізничного транспорту

Плетникова І. Л., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Останніми роками активізувалися дослідження людського капіталу як держави в цілому, так і підприємств. Досліджується його сутність, структура, фактори впливу, механізми накопичення, методики визначення ефективності інвестицій у людський капітал. Людський капітал, як і фізичний, створюється і накопичується завдяки капіталовкладенням, що потребує від інвестора значних витрат.

Людський капітал – це сформований або розвинений у результаті інвестицій і накопичений людьми певний запас здоров'я, знань, навичок, здібностей, мотивацій та інших продуктивних якостей, який цілеспрямовано використовується в тій чи іншій сфері економічної діяльності, сприяє зростанню продуктивності праці й завдяки цьому впливає на зростання доходів (заробітків) його власника.

Від людського капіталу, як і від речовинного, залежить ефективність діяльності будь-якого підприємства.

Нині кадрова політика на залізничному транспорті реалізується без уваги до проблеми формування та ефективного використання людського капіталу, цей термін навіть не вживається у повсякденній діяльності керівників та кадровиків. Звісно, головне управління кадрів та служби кадрів залізниць розробляють і реалізують заходи з навчання персоналу, підвищення його кваліфікації, оздоровлення тощо. Але всі ці, безумовно, корисні заходи не носять системного характеру стосовно цілеспрямованого формування і накопичення людського капіталу. Слід відмітити, що у зв'язку з фінансово-економічною кризою прийом нових працівників на залізниці обмежений; здійснюється масове звільнення працівників пенсійного віку без урахування їх особистісного кадрового потенціалу і корисності для підприємства; можливості пільгового оздоровлення на відомчих базах і в санаторіях вельми обмежені та дорого коштують для працівників; пільги по користуванню спортивною базою поступово зменшуються; матеріальне стимулювання, також у зв'язку з кризою, не виконує своїх функцій (скорочення премій, вимушені відпустки без збереження заробітної плати, скорочення тривалості робочого дня тощо).

Отже, можна констатувати, що на залізничному транспорті приділяється недостатньо уваги зміцненню здоров'я працівників, оптимізації їх структури, розвитку їх особистісних і професійних якостей, мотивації до більш продуктивної праці і в кінцевому підсумку, накопиченню людського капіталу.

Все вищесказане обумовлює необхідність подальших досліджень в галузі людського капіталу залізничного транспорту: уточнення його сутності, структури, факторів, що впливають на його формування і використання, шляхів нарощування. При цьому важливим є не лише проведення наукових досліджень, а і привертання уваги вищого керівництва залізничного транспорту до важливості цієї проблеми для забезпечення можливості використання концепції людського капіталу на практиці.

Необхідне усвідомлення вищим керівництвом залізничного транспорту того, що витрати на розвиток персоналу – це не зайві втрати в період кризи, які треба скорочувати, а стратегічні інвестиції в людський капітал, які принесуть прирост прибутку. А для цього необхідно оцінювати величину людського капіталу залізничного транспорту і окремих залізниць, розробляти програми по інвестуванню в людський капітал і виконувати розрахунки економічної ефективності інвестицій. Можливо, тоді керівництво зрозуміє, що саме людський капітал є не менш, а може і більш цінним ресурсом, ніж основні та оборотні засоби, і інвестиції в нього є запорукою зростання конкурентоспроможності й ефективності залізничного транспорту.

Удосконалення економічних методів управління роботою залізничного транспорту

Полішко Т. В., ДПТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Економічні методи управління на відміну від розпорядчих полягають у встановленні таких планів, нормативів та умов і стимулів їх виконання, які забезпечували б зацікавленість працівників, підрозділів, підприємств у найбільш ефективному виконанні своїх функцій, спонукали їх працювати з повною віддачею сил, цілком задовольняючи потреби замовників у виробництві продукції, робіт і послуг з належною якістю і раціональним використанням всіх ресурсів. Також до економічних слід відносити й методи прийняття управлінських рішень на основі економічних розрахунків. Таким чином, економічні методи - це методи, орієнтовані на досягнення найкращого економічного результату діяльності. Практика показує, що для цього необхідна, насамперед, особиста зацікавленість працівників.

Ефективне управління повинне забезпечити, насамперед, раціональне використання виробничих ресурсів. Тому необхідні специфічні методи управління окремими видами цих ресурсів. Для залізничного транспорту, який відрізняється високою трудомісткістю й фондомісткістю, особливе значення має управління трудовими ресурсами, а також найбільш активною частиною основних фондів - рухомим складом.

Специфічним виробничим ресурсом є інформація, оперативне одержання й раціональне використання якої дозволяє підвищити ефективність використання всіх інших ресурсів. Здійснення програми інформатизації залізничного транспорту вимагає розробки спеціальних методів управління інформаційними ресурсами галузі. Крім ефективного управління власними ресурсами, у ринкових умовах необхідна ефективна взаємодія із зовнішнім середовищем, що характеризується значною невизначеністю, насамперед – зі споживачами послуг залізничного транспорту. Основою такої взаємодії повинна бути маркетингова стратегія, що дозволяє активно впливати на ринок перевезень і вибудовувати взаємовигідну систему відносин залізниць і клієнтів, що включає як цінові параметри, так і відповідний їм рівень якості перевезень.

Окремим аспектом організації взаємодії залізниць і споживачів їх послуг є управління транспортними ризиками, яких зазнають і перевізники, і клієнти.

Для прийняття ефективних управлінських рішень у такій масштабній і складній виробничо-економічній системі, якою є залізничний транспорт, необхідний безперервний моніторинг і глибокий економічний аналіз транспортної діяльності, що охоплює виробничо-економічні показники роботи залізниць (внутріфірмовий аспект), кон'юнктуру транспортного ринку (мікроекономічний аспект) і макропоказники роботи залізничного транспорту (макроекономічний аспект).

Стійке ефективне управління можливе тільки на базі виконання планування господарської діяльності. Економічне планування на залізничному транспорті базується на плані обсягів перевезень і показників експлуатаційної роботи, охоплює планування експлуатаційних витратів (для найважливіших видів ресурсів), інвестиційних витрат і є основою для фінансового планування й складання планового фінансово-економічного балансу (бюджету) роботи галузі.

Такі основні проблеми економічного управління роботою залізничного транспорту, що вимагають для свого рішення вдосконалювання або розробки спеціальних методів.

Рівень конкурентоздатності залізничного транспорту на міжнародному ринку перевезень

Реброва А. Ю., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Рівень конкурентоздатності українських залізниць на міжнародному ринку перевезень дуже низький, про що свідчать дані про перевезення експортно-імпорتنих та транзитних вантажів.

Експерти пророкують Західній Європі до 2015 р. значне збільшення обсягів перевезень. А щоб стати активним учасником цього виду перевезень, Укрзалізниці одного географічного розташування країни у центрі Європи замало. Для цього Україні необхідно підвищити рівень конкурентоспроможності транзитних перевезень, які зараз не відповідають існуючому потенціалу, і має тенденцію значного скорочення. Це пояснюється тим, що транзитні перевезення відзначаються підвищеною чутливістю до таких факторів, як тарифна політика, митний режим на кордонах, економічний та політичний стан країн, що входять до району тяжіння.

На подальші перспективні обсяги транзитних перевезень України будуть діяти і сприятливі, і негативні чинники.

Сприятливими чинниками, здебільшого, є :

- Загальне зростання попиту на продукцію у світі.
- Розробка українськими фахівцями великооб'ємних вантажних вагонів з сучасними технічними характеристиками, спроможних залучати на українські залізниці західноєвропейських вантажовласників.

- Розвиток технологій «широкої колії», тобто удосконалення експлуатаційних вимог по кожній ділянці колії. Ця робота спроможна дати максимальну віддачу у сфері міжнародних та транзитних перевезень, якщо буде проведена відповідна політика у сусідніх країнах.

- Удосконалення спеціалізованого рухомого складу, зробивши його більш швидкісним, містким та знизити витратність вантажо-розвантажувальних робіт. (бімодальні перевезення).

До негативних чинників належить:

1. Розширення кордонів ЄС, що може призвести до обмеження транзиту до цих країн таких вантажів як руда, чорні метали, кам'яне вугілля.

2. Транспортною політикою Росії передбачається перевезення експортних вантажів через власні порти, з припиненням цих перевезень через порти України.

3. Невдала політика держави (створення «сухих» портів) вантажі йдуть в обхід українських портів до румунських, щоб звідти транспортувати їх через територію України автомобільним транспортом.

Враховуючи вищезазначені чинники Україна для підвищення свого статусу транзитної держави повинна активно розвивати найсприятливіші та вирішувати останні. Основну ставку повинно робити саме на залізний транспорт як екологічно чистий, економічний і безпечний, який якнайкраще підходить для перевезення міжнародних вантажів. Також потенційною перевагою залізниць - є більш короткі, у порівнянні з схемою «суходіл—море—суходіл» відстані перевезень та, відповідно, можливість кардинального скорочення термінів перевезень з 25—30 (до 10— 12 діб). Для реалізації цієї переваги необхідне подолання негативних факторів, до яких слід віднести:

- ускладнені прикордонно-митні процедури, за наявності ряду перетинів кордонів;
- наявність необґрунтованих додаткових мит та зборів;
- негарантовану схоронність вантажів та відсутність наскрізного страхування;
- невідосконаленість та розпорошеність інформаційної системи на маршрутах перевезень;
- неузгодженість тарифної політики країн-учасниць перевезень.

Продуктивність праці по господарству сигналізації та зв'язку Укрзалізниці

Романко В. І., Романко О. В., ДПТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Господарство автоматики, телемеханіки та зв'язку Укрзалізниці забезпечує належне утримання засобів автоматики, телемеханіки та зв'язку шляхом їх належного обслуговування працівниками дистанції сигналізації та зв'язку на залізницях України. В господарстві зайнято 20,6 тис. працівників, які об'єднані в 69 дистанцій автоматики, телемеханіки та зв'язку. Для забезпечення інформаційних потреб галузі та її управління функціонує Головний інформаційно-обчислювальний центр (ГІОЦ) Укрзалізниці та 6 інформаційно-обчислювальних центрів (ІОЦ) залізниць. Залізничний транспорт має трьох рівневу структуру управління:

Державний рівень – Укрзалізняця;
рівень залізниць – 6 управлінь залізниць;
лінійний рівень – 28 дирекцій залізничних перевезень та відокремлені структурні підрозділи залізниць.

Засоби автоматики, телемеханіки та зв'язку грають важливу роль в забезпеченні безпеки руху поїздів, підвищенні пропускних можливостей залізниць, надійного зв'язку між підрозділами залізничного транспорту, а також своєчасної передачі необхідної інформації. Надійність засобів автоматики, телемеханіки та зв'язку визначає ефективне використання всіх технічних засобів транспорту, що забезпечує зростання продуктивності праці, зниження собівартості перевезень.

Засоби автоматики, телемеханіки та зв'язку на залізничному транспорті включають наступні пристрої:

- засоби автоматики, телемеханіки та зв'язку, які необхідні для управління рухом поїздів на перегонах (автоблокування, полуавтоблокування);
- засоби автоматики, телемеханіки та зв'язку, які дозволяють управляти сигналами, стрілками на станціях (електрична та механічна централізація стрілок);
- диспетчерську централізацію;
- телефонну, телеграфну та інші види провідного зв'язку;
- радіозв'язок;
- вокзальну автоматику.

Основним виробничим процесом в дистанціях сигналізації та зв'язку є технічне та експлуатаційне обслуговування пристроїв. Цим процесом зайнято до 70% працівників дистанцій. Виходячи з цього, основною продукцією, яку виробляє дистанція є надійне функціонування засобів автоматики, телемеханіки та зв'язку.

Продуктивність праці (P_{np}) в дистанції сигналізації та зв'язку визначається як відношення технічних одиниць ($T_{од}$) до кількості працівників дистанції ($Ч_{шч}$),

$$P_{np} = \frac{T_{од}}{Ч_{шч}} \text{ (техн. один./чол.)}.$$

В роботі розглянуті фактори, які впливають на зміни продуктивності праці та визначені заходи по її підвищенню.

Адаптація залізничних тарифів на залізничні вантажні перевезення до вимог СОТ і ЄС

Рудаков О. Г., ТОВ «Інвестиційна вагонна компанія», Україна

Вимоги до політики ціноутворення в сфері залізничних вантажних перевезень в Україні з урахуванням глобалізаційних тенденцій знаходяться під впливом багатьох чинників, основними з яких є: 1) виконання діючого внутрішнього законодавства України відносно регулювання діяльності природних монополій, встановлення тарифів на монопольному ринку тощо; 2) виконання вимог міжнародного законодавства, зокрема вимог Світової організації торгівлі та виконання вимог ЄС при гармонізації законодавства України зі світовими та європейськими нормами права – рис. 1.

Необхідність адаптації вітчизняних залізничних вантажних тарифів до директив ЄС у сфері залізничного транспорту має на меті підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень, сприяння розвитку вантажоутворюючих галузей, економічного зростання в країні та вимагає розробки нової політики ціноутворення в Україні на основі принципово нових методологічних підходів.

Для створення ефективної системи ціноутворення в Україні необхідно забезпечити вдосконалення нормативно-правових актів, які регулюють діяльність залізничної галузі, з урахуванням зближення їх правової основи з вимогами міжнародного права, а також міжнародних організацій, членом яких є Україна.



Рис. 1 Вимоги міжнародного законодавства до ціноутворення в залізничній галузі

Вважаємо, що вирішення вищезазначених проблем, адаптації до вимог СОТ і ЄС в галузі тарифів на залізничному транспорті потребує реформування сучасної системи тарифоутворення на залізницях України, що передбачає виконання наступних заходів:

- удосконалити законодавчу базу з питань тарифоутворення у галузі залізничного транспорту відповідно до вимог Світової організації торгівлі,
- переглянути, переробити та гармонізувати до європейських стандартів нормативні документи і стандарти галузі залізничного транспорту, в тому числі стандарти процесу тарифоутворення відповідно до регламентів, рішень та директив ЄС;
- удосконалити міждержавну політику в галузі тарифів на залізничному транспорті суспільно з країнами СНД та Балтії.

Развитие железнодорожного туризма как фактор повышения конкурентоспособности

Сиволовская Е. В., Шаля О. Г., Дергоусова А. А., УкрГАЗТ, г. Харьков, Украина

Одним из факторов повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта является введение новых дополнительных видов деятельности, связанных с обслуживанием пассажиров, среди которых и развитие железнодорожного туризма.

Железнодорожный туризм активно начал развиваться во времена Советского Союза. Первые путешествия на дальних туристско-экскурсионных поездах были организованы Центральным советом по туризму и экскурсиям совместно с Министерством путей сообщения еще в 1960-х годах. Тогда было организовано пять туристско-экскурсионных поездов, которые обслуживали чуть более 2000 человек. Под туристическим поездом (круизным поездом) понимается специальный комфортабельный поезд класса «люкс», который перевозит туристов по заранее запланированному маршруту.

После распада Советского Союза, к сожалению, железнодорожный туризм утратил свой массовый характер. И сегодня это понятие используется лишь в узких кругах. Тем не менее, этот вид отдыха и его развитие на совершенно новом качественном уровне может стать весомым фактором повышения конкурентоспособности транспортной отрасли.

Существующий зарубежный опыт свидетельствует о том, что железнодорожные компании активно участвуют в развитии туризма и успешно ведут туристическую деятельность. В этом отношении интересен опыт работы железнодорожных компаний Германии, Швейцарии, Швеции, Испании, США, Индии, ЮАР и других стран.

Так, на железных дорогах Германии при подразделении по пассажирским перевозкам создано отделение путешествий и туризма, которое реализует как комплексные туристские маршруты с размещением в принадлежащих ему гостиницах и экскурсиями на собственных автобусах, так и предлагает пассажирам различные пакеты услуг «поезд + ...» при покупке железнодорожных билетов. Это свидетельствует о том, что туристская деятельность железнодорожных компаний приносит им устойчивые доходы и позволяет решать существующие финансовые проблемы.

К сожалению, сегодня в Украине нет достаточного количества специализированного подвижного состава для путешествий по железным дорогам. Поэтому железнодорожный туризм малокомфортен и экономически неэффективен, что, в свою очередь, сдерживает его развитие. Для обеспечения высококачественного обслуживания туристов и пассажиров в пути следования необходима модернизация и создание нового специализированного подвижного состава для дальнего и пригородного сообщения (с улучшенным обзором, стилизованного в традициях разных эпох и культур).

Подразделения предприятий железнодорожного транспорта, занимающиеся туристическим и сервисным обслуживанием, на основе маркетинговых исследований должны участвовать в формировании политики технического развития железнодорожных станций, вокзалов и их инфраструктуры, давать предложения по изменению технологии их работы, схем формирования расписания движения пассажирских поездов, а также постоянно изучать структуру обслуживаемых пассажиропотоков и их потребности, гибко реагировать на изменяющиеся потребности населения в перевозках, разрабатывать новые современные комплексные туристские продукты и услуги, совершенствуя стиль и формы обслуживания пассажиров.

Визначення доходів і витрат окремих пасажирських поїздів дальнього сполучення

Сидоренко І. І., ДПТ, м. Дніпропетровськ, Україна

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

Доходи поїздів можуть бути визначені шляхом накопичення даних щодо проданих проїзних документів на поїзд у електронній системі продажу квитків "Експрес" або шляхом перерозподілу загальної суми доходів від пасажирських перевезень у дальньому сполученні між поїздами.

Для перерозподілу доходів від пасажирських перевезень доцільно використовувати розрахункові доходи, що визначаються за тарифами на пасажирські перевезення. Послідовність визначення доходів:

1. Визначити структуру пасажирообороту поїзда за типами місць (загальні, плацкартні, купейні, спальні).
2. Задати кількісні оцінки якісним параметрам поїзда (бінарні змінні, що враховують міжнародні перевезення; тип поїзду (швидкий, пасажирський); швидкісний чи ні; прискорений чи ні; фірмовий статус поїзду).
3. Визначити плацкарту у складі вартості проїзду за типами місць для поїздки у поїзді на відстань, що відповідає повній довжині маршруту.
4. Визначити квиткову складову вартості проїзду за типами місць для поїздки у поїзді на відстань, що відповідає повній довжині маршруту.
5. Визначити середньозважені плацкарту, квиток та вартість проїзду у поїзді за питомими вагами пасажирообороту за типами місць.
6. Визначити розрахункові доходи від плацкарти, що припадають на поїзд (у одному напрямку).
7. Визначити розрахункові доходи від квиткової частини вартості проїзду, що припадають на поїзд.
8. Визначити перерозподілені доходи.

Підставою розрахунків експлуатаційних витрат пасажирського поїзду є основні принципи методу витратних ставок, що дозволяють отримати доволі точні результати при відносно невеликому обсязі розрахунків:

- розподіл розрахунків залежних та умовно-постійних витрат;
- забезпечення повноти обліку фактичних витрат по перевезенням за рахунок використання десяти калькуляційних вимірювачів;
- облік основних експлуатаційних показників роботи поїзду, враховуючи схему рухомого складу, час в пунктах формування та обороту, фірмовість, довжину маршруту тощо;
- розрахунок витрат окремо на дільницях з електричною та тепловозною тягою;
- розподіл загальної суми витрат по залізницях, які забезпечують роботу поїзда протягом маршруту слідування;
- коректування витратних ставок при зміні показників використання рухомого складу удільних норм витрат матеріалів, палива, праці та інших експлуатаційних умов.

Розраховані таким методом витрати, пов'язані з роботою пасажирських поїздів різних категорій, можна використовувати для оцінки її ефективності.

Умови ефективності роботи поїздів визначаються співставленням доходів та витрат з перевезення ним пасажирів.

Шляхи подолання кризи на залізничному транспорті

Сначов М. П., Стрюковатська М. Ф., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Останнім часом економіка України розвивалась в тісній залежності з вимогами зарубіжних банківських структур та іноземних валют, тому вона постраждала від економічної кризи в найбільшому ступені. Практично весь бізнес України тримався на позиковому капіталі і був прив'язаний до долару США та євро, в тому числі і в галузі транспорту.

Транспортний комплекс є одним із головних сегментів економіки будь-якої держави, адже саме він забезпечує внутрішні і зовнішні транспортно-економічні зв'язки. Крім того саме на залізничний транспорт припадає біля 80 % вантажообігу і близько 50 % пасажирообігу в країні.

За дев'ять місяців 2009 року обсяг вантажних перевезень знизився на 29,4 % порівняно з аналогічним торішнім періодом. Це пов'язано зі зниженням об'ємів виробництва у гірничо-металургійному та нафтохімічному комплексах на долю яких припадає близько 80 % вантажів перевезень залізницею. Причиною цього є значне подорожчання газу, а наслідок – зростання ціни металу на внутрішньому ринку, що призвело до підвищення тарифів на перевезення та збільшення транспортних витрат у складі продукції металургійного комплексу.

Аналізуючи вищезазначені цифри та факти можна зробити висновок, що «Укрзалізниця» потребує негайних і ефективних дій у подоланні кризи.

Доля залізничного транспорту в перевезеннях дещо знизилась, в порівнянні з до кризовим періодом. Це пов'язано перш за все з високими тарифами на перевезення та невідповідності якості послуг, які надаються, ціні, яку мають сплатити споживач. Для збільшення конкурентоспроможності залізниць України потрібно здійснити ряд заходів по підвищенню критеріїв якості. Безпосередньо, для вантажних перевезень важливі такі критерії якості як: термін доставки, збереження вантажів, наявність необхідного рухомого складу, а для пасажирських перевезень – це насамперед комфортність, збереження багажу, безпека пасажирів у поїздах і на вокзалах. Сьогодні свідчить про те, що ці критерії не відповідають ні вимогам пасажирів та замовників, ні міжнародним умовам перевезення, що знижує конкурентоспроможність залізниці в порівнянні з іншими видами транспорту, особливо у порівнянні з автомобільним.

На сьогоднішній день «Укрзалізниця» як і держава в цілому, має досить високі фінансові витрати, що пов'язані в першу чергу, з обслуговуванням отриманих кредитів. Для погашення цих кредитів, а також для підтримки роботи залізниць України і доведення її основних фондів до нормального рівня потрібно близько 20 млрд. доларів США. Вирішення цієї проблеми потребує залучення стратегічних іноземних інвесторів. Тож важливим етапом виходу із кризи та подальшого розвитку також є реформування «Укрзалізниці» у акціонерне товариство.

Але заходом, який може принести свої результати найефективніше та скоріше за всі інші є зниження податків для «Укрзалізниці». Зараз вони складають 75-80 % нарахувань на прибуток від звичайної діяльності. Гнучке регулювання податкових ставок надасть залізниці можливість більш швидкими темпами вийти з кризового стану.

Транспортний комплекс є одним із головних сегментів економіки будь-якої держави, в тому числі і нашої. Тому правильний підхід до організації цієї галузі і підтримка її у періоди кризи дасть можливість відновити позитивні показники роботи транспорту. Але щоб подолати економічну кризу, потрібно спочатку подолати кризу влади та політичного життя в країні. Лише коли ці негативні тенденції підуть на спад – з'являться позитивні тенденції в розвитку економіки країни і в розвитку залізничного транспорту в тому числі.

Планування грошових потоків

Соколова Н.С., Соколова Т. Г.

Основна мета планування грошових потоків на підприємстві – забезпечення платоспроможності та ліквідності підприємства в сучасних ринкових умовах. Процес планування грошових потоків складається з сукупності взаємопов'язаних цілей, а саме: своєчасність та достовірність інформаційного забезпечення щодо руху грошових коштів; підтримання платоспроможності та ліквідності підприємства; балансування між вільними грошовими потоками та їх еквівалентами та втраченими альтернативними можливостями; забезпечення покриття потреби підприємства у капіталі для фінансування поточних проблем в разі здійснення операційної, інвестиційної чи фінансової діяльності.

Грошові потоки в усіх формах та видах відіграють важливу роль в розвитку організації та формуванні кінцевих результатів її фінансової діяльності, оскільки вони забезпечують здійснення всіх видів фінансових та господарських операцій підприємства. Ефективно організовані грошові потоки є передумовою досягнення високих кінцевих результатів господарської та фінансової діяльності будь-якої організації, сприяють формуванню її інвестиційних ресурсів.

Теоретичні аспекти планування грошових потоків на підприємстві не досить повно висвітлені у вітчизняній та зарубіжній літературі. Проблеми планування грошових потоків присвячені праці В. Г. Білолипецького, І. О. Бланка, В. В. Бочарова, В. В. Ковальова, Б. Коласса, Л. О. Лігоненко та Г. В. Ситник, Е. С. Стоянової, Л. С. Яструбецької.

Планування грошових потоків на підприємстві є однією з складових фінансового менеджменту і включає наступні питання: визначення та обґрунтування цілей та завдань грошових потоків на підприємстві; визначення основних критеріїв щодо прийняття управлінських фінансових рішень в сфері планування грошових потоків від господарської, інвестиційної та фінансової діяльності; визначення основних складових елементів моделі планування грошових потоків та їх аналіз; визначення принципів бюджетування для планування грошових потоків.

У вітчизняній та зарубіжній літературі існують різні підходи до визначення поняття планування грошових потоків. (таблиця 1).

Таблиця 1

Підходи до планування грошових потоків

Визначення поняття планування грошових потоків	Науковці та дослідники проблеми планування грошових потоків
Як елемент управління грошовим потоком, формування стратегічних, тактичних та оперативних планів	Н. В. Коротаєва
Частина розробки плану оборотних коштів	А. М. Поукок, А. Х. Тейлор.
Планування лише у короткостроковому періоді	Л. А. Бернстайн, Б. Коллас
Процес розробки системі планів та планових показників	І. О. Бланк, Л. О. Лігоненко та В. Г. Ситник

На основі аналізу літературних джерел під плануванням грошових потоків можна розуміти процес забезпечення збалансованості між об'ємом грошових потоків та їх розподілом в межах організації або його підрозділами, або окремого проекту шляхом розробки системі планів та планових показників різних видів грошових потоків в межах формування стратегічних, тактичних та оперативних планів.

Планування грошових потоків є частиною внутрішньо організаційного фінансового планування та базується на використанні трьох основних систем: прогнозування цільових параметрів; поточне планування грошових потоків; оперативне планування грошових потоків.

Інтеграція малого бізнесу із залізничним транспортом

Стасюк О. М., Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України, м. Київ, Україна

Підприємства малого бізнесу функціонують та розвиваються не в ізольованому просторі, і не лише в середині свого сектора. Значний вплив на них здійснюють умови, в яких вони розвиваються і до яких вимушені пристосовуватися в тій чи іншій галузі в конкретний період часу. Головними елементами зовнішнього середовища є великий бізнес і держава, де малий бізнес знаходить свою підлеглу роль у системі відносин з ними.

В розвинутих країнах заходу економіка базується, з одного боку, на великих структурах, які надають їй стабільності і керованості, а з іншого – на малому бізнесі, який виступає основою формування конкурентного середовища. Інтеграція малих підприємств з великими в цих країнах вважається об'єктивною необхідністю, що відповідає сучасним тенденціям розвитку економіки.

Ряд економістів, зокрема, А. Б. Крутик, А. М. Ігнат'єв, З. С. Варналій, М. Д. Горенбургов наголошують на тому, що основними формами інтеграції великого і малого бізнесу в умовах ринкових відносин є: субпідряд, франчайзинг, венчурне фінансування та лізинг.

Ми підтримуємо їх позицію й вважаємо, що ключовим моментом щодо малих підприємств в галузі залізничного транспорту повинна бути більш тісна інтеграція малого бізнесу в загальному контексті розвитку залізничної галузі, що, у свою чергу, повинне стати об'єктом цілеспрямованої політики державної підтримки.

Основними ж формами інтеграції «Укрзалізниці» і малих підприємств, на нашу думку, є: оренда, лізинг, франчайзинг та аутсорсинг. Вхідження малих підприємств в залізничну галузь вимагає її послідовної ринкової адаптації.

Лізинг є одним з найбільш ефективних інструментів залучення інвестицій як для великих монополій, таких як «Укрзалізниця», так і для малих підприємств, для яких переваги лізингу проявляються, насамперед, в його доступності, зниженні потреби у власному стартовому капіталі, можливості використовувати необхідну (нову або ту, що вже була у використанні) техніку для здійснення своєї діяльності.

Франчайзинг є новою формою організації бізнесу не лише для транспортної галузі, а й загалом для економіки України. Система франчайзингу може застосовуватись в сфері «Укрзалізниці» стосовно приватних залізничних компаній (перевізників), якщо такі будуть допущені в її структуру після реформування галузі. Малі підприємства не можуть бути такими, оскільки мають обмежені ресурсні можливості, що не дозволяють їм здійснювати перевезення самотужки.

Найбільш перспективним є функціонування франчайзингу як форми співпраці «Укрзалізниці» із малими підприємствами в наступних напрямках: обслуговування пасажирів на вокзалах (кафе, ресторани, домашня кухня); обслуговування пасажирів у вагонах-ресторанах; хімічне чищення та прання одягу й білизни; ремонт та пошиття спецодягу.

Використання аутсорсингу на залізничному транспорті можна визначити як оптимізацію її діяльності через передачу непрофільних, допоміжних видів діяльності (підсобно-допоміжної діяльності) на виконання зовнішнім спеціалізованим організаціям-аутсорсерам (в т.ч. малим підприємствам) на договірній основі та зосередження власних зусиль на основному виді діяльності – перевезенні вантажів та пасажирів.

Використання таких форм інтеграції сприятиме взаємовигідному руху інформаційних, кадрових, фінансових та інших ресурсів в інтересах національної економіки. Значна, якщо не головна роль у встановленні таких форм повинна належати державі через її органи підтримки розвитку малого підприємництва, які можуть прийняти на себе роль посередника між малими та великими суб'єктами господарювання.

Науково-економічне обґрунтування транспортно-логістичного управління в забезпеченні конкурентоспроможності Укрзалізниці

Сторожилова У. Л., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Транспортний сектор відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення. Залізничний транспорт займає провідне місце у задоволенні потреб економіки та населення України в перевезеннях, є важливим фактором розвитку її зовнішньоекономічних зв'язків. Використання досягнень транспортно-логістичного управління є запорукою забезпечення конкурентоспроможності Укрзалізниці й активізації її інтеграції у світову транспортну систему. Країни Європи та більшість країн СНД вже провели реформування залізничного транспорту, відділивши господарські функції від регуляторних, природно монопольну інфраструктуру від потенціального конкурентного ринку операторських компаній. Залізничний транспорт України потребує на даному етапі істотного вдосконалення та модернізації для підвищення якості транспортних послуг і, в першу чергу, у міжнародному сполученні. Незадовільний стан інноваційної та високотехнологічної складової Укрзалізниці пояснюється низьким рівнем тарифів на перевезення, що полягають у державному регулюванні; обмеженим фінансуванням з державного та місцевих бюджетів; відсутністю коштів на просте відтворення основних фондів внаслідок заниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; відсутністю інвестицій на умовах концесії, державно-приватного партнерства; недосконалістю механізмів лізингу. Нестача інвестицій призвела до стрімкого старіння рухомого складу та транспортної інфраструктури, що зумовлює невідповідність технічного і технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам. Залишається низьким рівень сервісного обслуговування клієнтів, недостатньо використовується наявний транзитний потенціал і вигідне географічне положення країни. Спостерігається відставання в розвитку транспортної структури, особливо транспортно-логістичних технологій, мультимодальних перевезень, рівня контейнеризації, що зумовлює високу частку транспортних витрат у собівартості перевезень. Одним з основних напрямів сучасної європейської політики є перехід до транспортної логістики та транспортно-логістичних систем вантажних перевезень, що дозволяють удосконалювати організацію перевезень, забезпечувати комплексне обслуговування споживачів транспортних послуг, створювати умови для розвитку комбінованого транспорту, знижувати екологічне навантаження на навколишнє природне середовище. Ринок надання транспортно-логістичних послуг хоча й розвинутий, але має свої особливості та недоліки. Послуги надають чисельні експедиторські та транспортні компанії, які здійснюють свою діяльність у місцях скупчення вантажів та крупних транспортних вузлах. З другого боку все більше визначається тенденція інтеграції логістичних послуг у єдиних потужних центрах, як це здійснюється за кордоном. Такі центри, надаючи весь комплекс послуг по роботі з вантажами, вилучають зайві ланки при обслуговуванні та пропонують досить широкий асортимент супутніх та додаткових послуг привабливих для клієнтів.

Економічно-організаційні проблеми транспортного обслуговування туристів в регіоні та напрямки їх вирішення

Сугоняко Д. О., Чернігівський Державний інститут економіки і управління, м.Чернігів, Україна

Ефективна робота транспортного комплексу регіону є запорукою подальшого розвитку туризму, як однієї з бюджетоутворюючих галузей економіки Чернігівського регіону. Даний регіон є одним з небагатьох в Україні, що має достатньо розвинутий народногосподарський комплекс і потужний транспортний і природно-рекреаційний потенціал, переваги якого використовуються не в повній мірі.

Перевезення туристів в регіоні в основному здійснює автомобільний і залізничний транспорт, доля річкового транспорту незначна, в основному це екскурсійні прогулянки по річці Десна. Пріоритетним в транспортному обслуговуванні туристів є автомобільний транспорт.

Власний транспорт має незначна кількість туристичних підприємств регіону, інші користуються послугами сторонніх перевізників.

На жаль транспортні засоби, що використовуються при перевезенні туристів, не завжди мають сучасні засоби безпеки і комфорту пасажирів, охорони навколишнього середовища.

Стан автомобільних доріг регіону не відповідає європейським і міжнародним стандартам, скорочується кількість рухомого складу, який використовується для перевезення туристів, зростають показники його зношування. Під впливом інфляційних процесів відбувається різке зростання цін на паливні та інші види ресурсів, що споживаються транспортом, звідси виникають проблеми ринкової, технічної і якісної конкуренції транспортного обслуговування в'їзних і виїзних туристів.

Хронічний дефіцит коштів, необхідних для фінансування подальшого розвитку транспортно-туристичної інфраструктури потребує пошуку нових джерел фінансування, шляхом використання державно-приватного партнерства, створення сприятливих умов для залучення інвестицій в транспортну і туристичну галузь регіону, розвитку лізингових відносин на транспорті.

Для покращення якості транспортного обслуговування в'їзних і виїзних туристів в регіоні необхідно забезпечити:

- розвиток нових транспортних і туристичних маршрутів;
- впровадження комбінованих залізнично-автомобільних перевезень туристів;
- інноваційні зміни в транспортній і туристичній галузях шляхом впровадження нових видів транспортних і туристичних послуг;
- реконструкція і модернізація -туристично-транспортної інфраструктури і комунікацій;
- відновлення перевезень на туристичних суднах по річці Десна;
- підвищення якості транспортних і туристичних послуг до рівня міжнародних стандартів;
- розробку взаємоузгоджених напрямків регіональної транспортної і туристичної політики;
- вдосконалення системи управління регіональним транспортним комплексом, що обслуговує внутрішніх і іноземних туристів;
- запровадження програмно-цільового підходу до комплексної взаємоузгодженості інтересів туристичних підприємств і перевізників.

Покращення якості транспортного обслуговування туристів забезпечить зростання обсягу транспортних і туристичних послуг, що в свою чергу призведе до збільшення надходжень до місцевого бюджету.

Шляхи підвищення комфортельності та прибутковості пасажирських перевезень на залізничному транспорті

Сурмило Н. С., ДПТ, м. Дніпропетровськ, Україна

За обсягами перевезень залізничний транспорт, як і раніше залишається найбільш масовим, екологічно чистим, відносно дешевим і доступним видом транспорту. В умовах економічних перетворень у нашій країні за останнє десятиліття залізничний транспорт довів своє соціально-економічне призначення. Незважаючи на зниження обсягів вантажних і пасажирських перевезень, він займає провідну роль у розвитку економіки країни.

Залізничний транспорт в Україні має виключно важливе значення в життєзабезпеченні багатогалузевої економіки та реалізації соціально значущих послуг з перевезення пасажирів. Він складає основу транспортної системи України і покликаний у взаємодії з іншими видами транспорту своєчасно і якісно забезпечувати у внутрішніх і в міжнародних залізничних сполученнях потреби населення у перевезеннях та послугах. І це не тільки норма, що міститься в Законі України про залізничний транспорт, а й перш за все положення, що відображає роль залізничного транспорту в економіці країни. Економічні та політичні процеси, негативно відбилися на всіх сферах виробничої діяльності країни, поставили залізничний транспорт у важкий стан.

Один з видів продукції залізничного транспорту - це пасажирські перевезення. Як і інші види споживчої продукції, вони володіють певною якістю і набором властивостей, здатним задовольняти потреби населення (пасажирів). Залізничі повинні забезпечувати якісне обслуговування пасажирів на вокзалах і в поїздах, створення необхідних для пасажирів зручностей, збереження багажу і вантажобагажу.

Пасажирські перевезення продовжують залишатися нерентабельними. Покриття збитків здійснюється за рахунок прибутку, одержуваному від вантажних перевезень. Для скорочення збитковості необхідно знайти шляхи, що дозволяють підвищити ефективність пасажирських перевезень, конкурентоспроможність пасажирського залізничного транспорту, скоротити витрати на перевезення пасажирів при одночасному підвищенні якості перевезень та надання додаткових послуг пасажиром дальнього сполучення.

Основою планування та організації пасажирських перевезень дальнього сполучення є визначення потреб населення у перевезеннях, прогнозування їх обсягів на залізничному транспорті в плановий період на основі дослідження характеру і структури пасажиропотоку.

Пасажирський залізничний транспорт здійснює перевезення пасажирів у дальньому сполученні різними категоріями поїздів і в різних типах вагонів, від чого залежить вартість проїзду. Тому у моделях розрахунку числа, призначень і композиції складів пасажирських поїздів дальнього сполучення необхідно максимально враховувати попит на перевезення різних за рівнем доходів груп населення в суворій відповідності з ресурсом парку пасажирських вагонів і технічними можливостями залізниць.

Для виходу з кризи і скорочення збитковості пасажирських перевезень, підвищення ефективності функціонування пасажирського залізничного транспорту крім створення і впровадження сучасного рухомого складу і нової техніки потрібно розробити нові ресурсозберігаючі технології, що дозволяють встановити відповідність попиту та пропозиції на перевезення. Основна задача повинна полягати у досягненні максимальної ефективності функціонування пасажирського транспорту, забезпечення повного і якісного задоволення платоспроможного попиту населення на перевезення з мінімальними витратами.

The organizationally-investment development of locomotive depots

Taranets O. I., Taranets E. I., DIIT, Dnepropetrovsk, Ukraine

The efficiency of investment activity must provide perfection of organizational, economic and legal mechanism of management, realization of tasks of subsequent development of economy and interests of investors, creation of favourable terms of investment activity for development of priority industries. Railway transport is the leading industry of Ukrainian economy.

Nowadays Ukrainian railway transport is unable to provide the modern level of transportations. There is a senescence of rolling stock, the network of ways must to be modernized, and new technologies are inculcated slowly. Main economic reason of the falling indexes of work of railway transport is disparity of financing and underinvestment, which restrain the process of railway's development.

Basic directions of increase's efficiency of production in this sector depend on railway's work in market terms.

A locomotive has no payload capacity of its own, and its sole purpose is to move the train along the tracks. In contrast, some trains have self-propelled payload-carrying vehicles. These are not normally considered locomotives, and may be referred to as multiple units or railcars. The use of these self-propelled vehicles is increasingly common for passenger trains, but very rare for freight. Vehicles which provide motive power to haul an unpowered train, but are not generally considered locomotives because they have payload space or are rarely detached from their trains, are known as power cars.

Traditionally, locomotives pull trains from the front. Increasingly common in local passenger service is push-pull operation, where a locomotive pulls the train in one direction and pushes it in the other, and is optionally controlled from a control cab at the opposite end of the train.

Retrieved from «<http://www.rrdepot.com/wiki/Locomotive>»

New powerful locomotives and progressive technologies are inculcated; the terms of workers labour get better. This process takes place slowly, through the insufficient financing and negative dynamics of the investment providing this industry. Appearance on the railway of new locomotives of different series and kinds of traction has made necessary their distribution on depot and, in turn, specialization of the enterprises in performance of necessary kinds of repair.

Modernization and major repairs of Ukrzaliznitsya's capital assets requires 4,5 milliards of UAH per one year. The support work of railway transport needs investment approximately 100 milliards of UAH in his capital assets on a period to 2015 year.

According to official statistic information, the money's requirement for modernization, update of rolling stock and major repairs are made by over 12 milliards of UAH. The financing of capital assets development's of locomotive economy was conducted due to Ukrzaliznitsya's and railway's money.

The newest charts of bringing capital are worked over for today, for example, leasings, financing of capital assets's updates for the locomotive depots. The management's problems of the railway transport work investment providing, in particular locomotive economy, developed scientifically.

The considerable part in research of management investments in industry of railway transport was brought by Russian and Ukrainian scientists.

So, the increase of investment attractiveness by railway transport enterprises and improvement of investment climate in our country is a strategic Ukrainian purpose.

Особливості удосконалення діючої системи забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту

Тимофєєва Т. О., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Стабільна робота усіх видів транспорту є невід'ємною умовою функціонування економіки України. Однак перехід до ринкових відносин, різка зміна форм власності у зв'язку з поспішним проведенням не завжди обґрунтованої приватизації на транспорті при фактичній відсутності державного регулювання економічних процесів, безконтрольованості іноземних інвестицій призвели до суттєвого погіршення економічної безпеки транспорту. Становище погіршується різким скороченням доходів транспортних підприємств у зв'язку з падінням обсягів перевезень, кризою неплатежів, граничним зносом основних виробничих фондів, погіршенням соціальних умов робітників транспорту.

У сучасних умовах питання забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту займає одне з перших місць. Передумовами появи ряду проблем залізничної галузі стали різні перетворення в економіці країни, які і зумовили множинні зміни в діяльності залізничних підприємств і залізничного транспорту в цілому. До цього галузям народного господарства держави була властива стабільність і прогнозованість явищ зовнішнього і внутрішнього характеру на тривалий термін часу. Підприємства народного господарства були захищені державою від впливу всіх негативних чинників. Для залізничної галузі цей факт був однією з головних умов ефективної діяльності її підприємств – забезпеченість необхідними обсягами робіт, оскільки види транспорту, які використовували підприємства народного господарства при перевезенні своєї продукції, визначалися незалежно від бажання самих підприємств. І перевага тут належала залізничному транспорту.

Перетворення в економіці України приводять до прояви як зовнішніх, так і внутрішніх чинників, що впливають на діяльність залізничного транспорту як позитивно, так і негативно. Вирішення таких задач саме й лежить в основі забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту.

Основною метою забезпечення економічної безпеки залізничної галузі є запобігання загрозам, забезпечення захищеності діяльності галузі і досягнення поставлених цілей за допомогою вирішення такої задачі: пошук засобів і способів запобігання загрозам з метою ослаблення або ліквідації наслідків їх дій. Виходячи з цього, можна зробити висновок, що забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту є безперервним циклічним процесом.

Тому виникає об'єктивна необхідність в постійному удосконаленні діючої системи забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту, яка полягає в наступному:

- періодичний перегляд факторів впливу на складові економічної безпеки залізничного транспорту та визначення нових на основі проведення комплексного аналізу його діяльності;
- розроблення пропозицій по мінімізації їх впливу на економічну безпеку залізничного транспорту;
- визначення нових показників окремої складової економічної безпеки залізничного транспорту.

Основні положення стратегії освоєння європейського авіаринку вітчизняними авіакомпаніями

Тихонова О. Ю., НАУ, м. Київ, Україна

Приймаючи рішення стосовно освоєння якогось регіонального ринку або введення нової послуги, кожна авіакомпанія повинна враховувати особливості і запити окремого сегмента ринку і тільки з їх урахуванням орієнтувати свою виробничу і комерційну діяльність. Розробка основних положень стратегії освоєння європейського авіаринку дає можливість авіакомпанії визначити свою стратегічну позицію в галузі з урахуванням факторів впливу зовнішнього середовища та сформулювати пріоритетні напрямки розвитку.

Стратегія освоєння нових авіаринків має відповідати наступним критеріям:

- послідовність – стратегія не повинна містити суперечливі цілі та програми;
- узгодженість – стратегія повинна пропонувати адаптивну реакцію на зовнішнє середовище і зміни, що в ньому відбуваються;
- переваги – стратегія повинна забезпечувати можливості для підтримки конкурентних переваг на обраному авіаринку;
- здійснення – стратегія не повинна передбачати надзвичайні витрати наявних ресурсів і не повинна спрямовуватись на досягнення нереальних цілей.

При розробці стратегії розвитку необхідно, наскільки це можливо оцінювати стратегічні напрями діяльності інших авіакомпаній в сфері своїх інтересів. Взаємодія стратегій розвитку авіакомпаній і аеропортів обумовлюється необхідністю аеропортів обґрунтовувати обсяги робіт, площі для обслуговування і базування повітряних суден, а в цілому стратегічний потенціал на основі даних про рух повітряних суден конкретних авіакомпаній через аеропорт.

Авіакомпанії при формуванні стратегії розвитку обґрунтовують маршрутну мережу, обсяги перевезень і місця базування парку літаків на основі даних, що характеризують мережу аеропортів, та їх можливості по прийманню-випуску, обслуговуванню (комерційному і технічному), базуванню конкретних типів повітряних суден, забезпеченню паливом, пропускній спроможності аеропортових комплексів, розміру аеропортових зборів.

Учасники українського авіаринку повинні входити до глобальних світових альянсів авіакомпаній. Для того, щоб глобальний альянс приносив вигоду компаніям – учасникам альянсу, до його складу обов'язково повинні входити декілька європейських авіакомпаній та крупний американський авіаперевізник. На сьогоднішній день найбільш відомими є такі глобальні альянси як, Star Alliance, Oneworld, SkyTeam.

Українські авіакомпанії на теперішній час знаходяться на різних стадіях розвитку. Деякі з них залишаються у власності держави, і крім зміни назви, мало що змінилося в їх роботі. Інші авіакомпанії зробили значні кроки на шляху створення незалежних акціонерних товариств і переходу до типової структури іноземних авіакомпаній. Одним з лідерів серед українських авіакомпаній є авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України».

Пріоритетними стратегічними напрямами освоєння нових авіаринків для авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України» є наступні:

- збільшення інтенсивності польотів на західноєвропейських напрямках;
- введення зручних стиковок внутрішніх і східних маршрутів з далеко-магістральними та західноєвропейськими маршрутами;
- розширення комерційного співробітництва з іншими авіаперевізниками в регіонах польотів;
- розвиток внутрішніх перевезень Одеса, Харків, Львів, Донецьк, Дніпропетровськ.

Основні умови та інструменти забезпечення конкурентоспроможності національної мережі МТК

Толстова А. В., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

В сучасних умовах розвитку глобалізаційних процесів та зміни основних напрямків вантажопотоків особливого значення набуває ефективне функціонування міжнародної транспортної інфраструктури в якості міжнародних транспортних коридорів (МТК). З певних причин сьогодні перед країною постають проблеми реальної втрати значної частки транзитних потоків, свого місця на міжнародному ринку перевезень та наявності нових проектів, маршрутів, які йдуть в обхід України. Саме тому найважливішим питанням, від якого залежать чи матиме країна дохід від транзитних перевезень, чи будуть функціонувати українські МТК є забезпечення їх конкурентоспроможності.

Для забезпечення конкурентоспроможності МТК, необхідно в першу чергу визначити основні проблеми, які призводять до втрати конкурентоспроможності; умови, при яких національні МТК будуть конкурентоспроможні та інструменти, за допомогою яких будуть досягнені необхідні результати.

До основних причин низького рівня конкурентоспроможності українських МТК слід віднести: невідповідність національного транспортного законодавства міжнародному; неефективне функціонування прикордонних пунктів пропуску; відсутність якісної транспортної інфраструктури; невідповідність вітчизняних транспортних засобів міжнародним нормам та стандартам; відсутність єдиного прозорого тарифу; низький рівень конкурентоспроможності вітчизняних перевізників; неефективне використання експортного та транзитного потенціалу; недостатній рівень розвитку транспортно-логістичної системи країни та її взаємозв'язок з міжнародною; відставання розвитку транспортних технологій – інтермодальні та мультимодальні перевезення, рівень контейнеризації, логістичні принципи управління; недостатній рівень розвитку інформаційного забезпечення перевезення вантажу.

Основними умовами забезпечення конкурентоспроможності національним МТК, які необхідно виконати на державному рівні є визначення стратегічного курсу розвитку транспортної галузі країни, підвищення привабливості та залучення іноземних інвестицій в розвиток галузі; належний рівень підтримки інноваційного розвитку та розвитку науково-технічного потенціалу галузі, розвиток промисловості, нарощення їх обсягів виробництва; удосконалення законодавства, належна підтримка вітчизняних компаній-перевізників. На рівні галузі: оновлення, модернізація, створення висоякісної інфраструктури, оновлення, модернізація транспортних засобів, рухомих складів; удосконалення тарифної політики, розвиток транспортних технологій взаємодії різних видів транспорту; удосконалення існуючих та розвиток нових ефективних маршрутів перевезень; розвиток ринку логістичних послуг; раціоналізація взаємовідносин елементів транспортно-логістичної системи (ТЛС) з учасниками інтегрованих логістичних систем та розвиток взаємодії між підсистемами ТЛС, інформатизація процесу перевезення і т.п.

Інструменти за допомогою яких виконуються вищезазначені умови, можна поділити на нормативно-правові (положення транспортної, тарифної політики транспортної галузі та інші), технологічні (програми впровадження ресурсосберігаючих технологій, інформатизація та інші), економічні (бенчмаркінг, сертифікація працівників, якість управління галуззю, інновації, інноваційні програми, інноваційна політика та інші) та організаційні (створення кластерної системи, єдиного інформаційного простору та інші). Особливу увагу слід приділити інноваційній та інвестиційній політиці держави, оскільки саме підвищення привабливості, залучення іноземних інвестицій в розвиток галузі, державна підтримка інноваційного розвитку та розвитку науково-технічного потенціалу галузі є основними інструментами забезпечення конкурентоспроможності національної мережі МТК.

Сравнительная эффективность систем безопасности на железнодорожном транспорте

Тройникова Е. Н., УкрГАЗТ, г. Харьков, Украина

Главенствующее значение в безопасности любого вида транспорта имеют технические средства. В процессе развития транспортной системы они претерпевают существенные изменения, и нормативные требования к ним в условиях стремительного развития научно-технического прогресса и ресурсосбережения становятся жестче.

Для характеристики процесса развития технических средств безопасности можно использовать два классификационных признака: элементную базу и способ обработки информации. По элементной базе технические средства безопасности делятся на: релейно-контактные (электромеханические) построенные по принципу жёсткой логики и микроэлектронные построенные по принципу процессорной обработки информации (микропроцессорные).

В последние десятилетия внедрение получили новые технологические подходы к самой системе обеспечения безопасности на транспорте. Одним из них является внедрение в управление транспортным процессом и в обеспечение его безопасности компонентов космических технологий. Данные технологии помимо обеспечения безопасности движения, позволяют проводить мониторинг состояния инфраструктуры железнодорожного транспорта, управлять перевозками и логистическими операциями. Актуальность данных технологий помимо всего прочего в том, что в свете сложной экономической ситуации, достигается существенная экономия затрат, за счёт оптимизации перевозочного процесса.

Ещё одним достижением последнего времени явились технологические системы безопасности нового поколения, включающие в себя все наиболее эффективные элементы предыдущих внедрений. Эти системы безопасности базируются на новых стандартах к безопасности; системах навигации или космических компонентах; радиосвязи; существующей базе технических средств безопасности.

Данные системы получают всё большее распространение в виду того, что в их функции помимо обеспечения безопасности, входит дополнительная функция снижение затрат. Особенностью этих систем является почти полное отсутствие напольных устройств на перегонах, что существенно снижает затраты на содержание и эксплуатацию этих систем. В этих системах широко используются мобильные каналы передачи информации, что позволяет основное ядро обработки информации перенести на борт локомотивов. С их помощью обеспечивается комплексная автоматизация всех основных звеньев транспортного процесса: регулирование движения поездов на перегонах и станциях, диагностика подвижного состава и локомотива в том числе, различные сервисные функции и одним из основных достоинств – оптимизация скоростного режима по критерию минимального расхода энергоресурсов. Условно эти системы можно назвать компьютерно-интегрирующими.

Первые компоненты этих систем получили внедрение на железнодорожном транспорте в начале 90-х годов XX века на сети Северной Америки (США, Канады), Европы и Японии, и уже имеется достаточный опыт их эксплуатации для того чтобы определить экономическую эффективность их внедрения.

Сравнивая эффективность применения компьютерно-интегрирующих систем с традиционными системами железнодорожной автоматики, на основе уже имеющего зарубежного и отечественного опыта можно утверждать, что применение новых систем позволяет: сократить капитальные вложения и эксплуатационные затраты примерно в два раза; срок окупаемости этих систем только за счёт экономии энергоресурсов составляет около пяти лет; затраты на энергоресурсы сокращаются примерно на 30 %.

Шляхи досягнення економічного ефекту від науково-технічної діяльності

Туренко С. С., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Економічну ефективність наукових досліджень можна оцінювати лише після їх завершення і впровадження, тобто тоді, коли вони починають давати віддачу на галузевих рівнях. В остання роки все більш набуває значення фактор часу. Тому тривалість розробки наукових розробок за можливості повинна бути коротше (не перевищувати трьох років).

Прискорення темпів науково-технічного прогресу ставить задачу широко осмислювати довгострокове прогнозування розвитку науки і техніки. Якщо раніше такі зміни траплялися один раз у 100 і більше років, то в теперішній час вони бувають набагато частіше, а в деяких випадках – через кожні 10-15 років. У такій ситуації необхідні наукові прогнози-передбачення, щоб правильно прийняти напрямлення досліджень і розробок.

Планування наукової роботи дозволяє забезпечити ритмічність, цілеспрямованість та ефективність виконання наукової роботи і уникнути невиправданих витрат часу та коштів.

Важливе значення має своєчасне й повне забезпечення інноваційних процесів фінансовими ресурсами. Як свідчить світовий досвід та практика реалізації інноваційних пріоритетів України, недостатність обсягів фінансування та обмеженість основних фінансових джерел створює додаткові труднощі для результативного формування інноваційної моделі розвитку економіки. Її формування передбачає складніші науково-технічні розробки, вимогливіші запити споживачів і, відповідно, дорожчим стає їх виконання.

Для дослідницьких університетів провідних країн притаманна активна роль у створенні навколо університетів інноваційної інфраструктури, яка забезпечує співпрацю освіти, науки, промисловості та бізнесу. Так, наприклад, США разом з Японією володіють рекордно високими частками світового ринку продукції високотехнологічних галузей, вони контролюють сьогодні 74,5 % світового парку комп'ютерів, 84 % усіх виданих у світі патентів, майже 92 % ринку програмного забезпечення.

Аналізуючи ситуацію в Україні слід зазначити, що вона не зможе увійти в родину високорозвинених європейських держав без технологічного оновлення виробництва і без опанування інноваційних важелів забезпечення конкурентоспроможності своєї економіки.

Попри деяке збільшення бюджетної складової, загальний обсяг фінансування науки в Україні упродовж останніх років не має тенденції до зростання. Поясненням цього є недоліки чинного законодавства у питанні умов виконання госпдоговорів в вищих навчальних закладах..

Ще однією з проблем фінансування науково-технічної діяльності є поетапність інноваційного процесу, що призводить до фінансування переважно початкових етапів процесу (фундаментальні дослідження і в деяких випадках прикладні), що в умовах обмеженості бюджетних коштів ставить під сумнів вчасне освоєння отриманих результатів, особливо у зв'язку зі збільшенням необхідних коштів на наступних етапах інноваційного циклу. Важливим вирішенням такої проблеми є укладення контрактів із замовниками на проведення усього комплексу робіт. При цьому треба передбачити перехід права власності на отримані результати до замовника не на весь термін, а лише на певний, передбачений контрактом, з одночасною передачею частини виручки від реалізації продукції замовником виконавцю протягом наступного періоду експлуатації результатів досліджень.

Отже, вирішивши вищеназвані проблеми можливо значно розвинути науково-дослідницькі розробки і як наслідок збільшити економічний ефект від результатів науково-технічної діяльності та забезпечити виконання стратегічних і поточних завдань економічного розвитку, як окремої галузі, так і держави в цілому.

Регулирование вагонными парками на основе статистических и нечетких балансных уравнений

Фокша К. С., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

В существующих условиях формирования рынка транспортных услуг остро стоит вопрос об усовершенствовании технологий работы основных железнодорожных подразделений с ориентированием их на улучшение требований грузовладельцев. Основным решением поставленной задачи является усовершенствование суточного планирования. Сейчас, с целью усовершенствования суточного планирования происходит постоянные оперативные изменения суточных планов.

В свою очередь оперативное планирование не всегда дает положительный результат, а порой наоборот может ухудшить текущую поездную ситуацию. Критериев, влияющих на ухудшение планов, много: недостаточный уровень автоматизации процесса планирования, не всегда опытность диспетчеров и дежурных по станции, частые и резкие скачки объемов перевозок. Улучшением текущей поездной ситуации может стать видоизмененный подход в технологическом планировании.

Одной из основных задач технологического планирования – задача регулирования возврата порожних вагонов. Первым шагом решения задачи - составление баланса. Для каждой стыковой станции вычисляется, что имеет место недостача или избыток порожних вагонов. Решение этой проблемы сводится к решению транспортной задачи, где матрица весов это матрица расстояний.

В докладе предлагается рассмотреть решение транспортной задачи методом потенциалов, где баланс по стыковым станциям будет представлен в нечеткой постановке на основе статистических данных по каждой станции за максимально возможный период. Для реализации метода потенциалов в нечеткой постановке были сделаны операции вычитания, сложения и сравнения. Для реализации этих операций над нечеткими величинами вводим альфа-пересечение $\alpha = \{\chi \in X \mid \mu_B(\chi) \geq \alpha\}$. Для получения функции принадлежности выполняем аппроксимацию над статистическими данными, в результате чего получается выпуклая функция для каждой станции отдельно. По итогам выполнения альфа-пересечений получается по одному интервальному решению на каждый использованный альфа-уровень. Восстановление функции принадлежности выполняется обратно альфа-пересечению. В каждую ячейку результирующей матрицы строится функция принадлежности из точек начала и конца интервалов находящихся на соответствующих альфа-уровнях. Таким образом, получаем матрицу, состоящую из нечетких величин. К получившимся нечеткостям применяется метод дефазификации по центру масс и восстанавливаем четкий результат.

Таким образом, можно сделать следующие выводы:

- во-первых, способ представления задачи возврата порожних вагонов в нечеткой постановке позволит сократить затраты на корректировку суточных планов;
- во-вторых, позволит варьировать количеством вагонов на отдельных участках, что позволит отойти от жесткой привязки к плану регулирования и сократить расходы на непроизводительное передислоцирование единичных вагонов.

Складові запровадження двоповерхових пасажирських вагонів в Україні: маркетинговий аспект

Христофор О. В., Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України,
Мельник Т. С., Головне пасажирське управління Державної адміністрації залізничного
транспорту України, м. Київ, Україна

Однією із видимих переваг двоповерхових вагонів є підвищення пасажиромісткості потягу (у різних конструкціях може бути більшою, ніж в одноповерхових, на 40-60 %) без збільшення його довжини. Оскільки існує кількісне обмеження на обслуговування станцією потягів певної довжини за одиницю часу, запровадження двоповерхових вагонів стає єдиним шляхом, який дозволяє уникнути будівництва нових колій, а на завантажених відрізках за певних умов це можна вважати безальтернативним заходом.

В економіці залізничного транспорту Західної Європи та США доведено теоретично і підтверджено досвідом експлуатації, що терміни окупності різноманітних конструкцій двоповерхових вагонів будуть меншими, ніж подібні показники для одноповерхових з аналогічною пасажиромісткістю. Крім того, експлуатаційні витрати і витрати на персонал двоповерхових вагонів у перерахунку на одного пасажирів також будуть нижчими. Прибутковість двоповерхового вагона часто буде вищою, ніж прибутковість альтернатив.

Актуальність досліджень можливостей запровадження руху двоповерхових вагонів в Україні полягає в такому:

- в країні існують ділянки з інтенсивним рухом пасажирських потягів, де ущільнення розкладу та (або) наросування довжини платформи є неможливими;
- строки окупності двоповерхових вагонів є коротшими, ніж одноповерхових;
- показники прибутковості двоповерхових вагонів є вищими за аналогічні показники одноповерхових вагонів;
- з використанням двоповерхових вагонів можна значно підвищити комфортність перевезень пасажирів;
- застосування двоповерхових вагонів у дальньому сполученні дає можливість створити максимум комфорту для пасажирів, який купує квиток як з місцем для сидіння, так і з ліжком. Перший варіант використовується для поїздок тривалістю до шести годин, другий - понад шість або в нічний час;
- з'являється можливість організувати перевезення пасажирів з велосипедами, розробити туристичні оглядові маршрути тощо.

На нашу думку, процес запровадження руху двоповерхових вагонів має чотири основні складові: маркетингову, економічну, технічну та безпекову. Щодо двох останніх, світовими виробниками двоповерхових вагонів накопичено значний досвід, який може бути переданий в Україну у вигляді експліцитних та імпліцитних знань.

На відміну від технічних проблем, маркетингові чинники є локальними. Допомога від світових виробників може полягати у передачі лише фрагментарних експліцитних знань, яких недостатньо для прийняття обґрунтованих рішень щодо оптимального використання двоповерхових вагонів у специфічних умовах кожної країни. Тому метою праці науковців і розробників на нинішньому етапі є синтез кола проблем маркетингових досліджень, які слід провести перед запровадженням руху двоповерхових вагонів в Україні.

Висновки:

1. Для прийняття економічно обґрунтованого рішення щодо введення двоповерхових вагонів слід обчислити інші альтернативи збільшення пропускну та провізної спроможності на певних маршрутах.

2. Порівняно з одноповерховими вагонами залишаються невідомими економічні вигоди від запровадження двоповерхових вагонів: терміни окупності, прибутковість, витрати на одного пасажирів та ін. В Україні подібні розрахунки досі не проводились.

Рішення стосовно економічної доцільності використання двоповерхових вагонів може бути прийняте на базі створення економічних моделей для кожного із видів сполучення. Дослідження сталості моделей пропонується проводити залежно від таких параметрів: ціна квитка, комбінація місць за класами, населеність, структура поїздок на певному маршруті за відстанями тощо.

3. Комбінації місць за класністю, спальних, для сидіння, для стояння, для осіб з обмеженими можливостями, пасажирів з габаритним багажем, що використовуються в Європі, не можуть бути механічно перейняті в Україні. Слід провести попередні кількісні дослідження потоків пасажирів та врахувати їх потреби.

4. Для остаточних рішень щодо цінової політики, структури місць за класністю, навантаженню на туалети і т.п. необхідно провести кількісні маркетингові дослідження пасажиропотоків на перспективних для запровадження руху двоповерхових вагонів напрямках.

5. Перелік маршрутів в Україні, де нині є потреба у використанні двоповерхових вагонів, відсутній. Пропонуємо скласти вичерпний перелік напрямків та розробити систему критеріїв для оцінки їх перспективності.

6. Оскільки двоповерхові вагони є вершиною світових конструкторських і дизайнерських розробок у вагонобудуванні, за кордоном саме вони формують стандарти якості послуг. Виявлення «сюрпризних» елементів комплексу маркетингу послуг, діагностичні дослідження ставлення пасажирів до якості послуг, моніторинг якості послуг - перші заходи, які повинні супроводжувати впровадження таких вагонів.

7. Створення професійного брифу (завдання) на розробку дизайну вагонів є складовою вдалого оформлення екстер'єру та інтер'єру, яке, в свою чергу, стане потужним елементом укріплення престижу залізниць.

В інтер'єрі та розміщенні місць слід враховувати расові особливості українців, наприклад, провести перевірку на виникнення відчуття «скутості».

8. Оскільки терміни експлуатації двоповерхових вагонів є тривалими, потребують уточнення наявні та перспективні потреби пасажирів — користувачів двоповерхових вагонів.

9. На нашу думку, основним напрямком для запровадження двоповерхових вагонів в Україні є співпраця зі світовими лідерами, а не з фірмами другого ешелону. Це, зокрема, пояснюється тим, що підприємства-лідери мають великий досвід і можуть прогнозувати розвиток ринкової ситуації на тривалий період — отже, ймовірність помилок буде зменшено.

10. На думку авторів, найбільш прийнятною для України схемою закупівлі є поставка майже готових перших вагонів з подальшою швидкою (за 2–3 роки) локалізацією виробництва. Питання щодо глибини локалізації виробництва сьогодні є відкритим. Для локалізації виробництва слід використати кластерну модель мережі зацікавлених підприємств. Напрямок формування кластеру «зверху» або «знизу» може бути визначений, виходячи з умов закупівлі та наявності / відсутності державної підтримки. Зазначимо, що формування кластеру двоповерхового вагонобудування «знизу» видається нам більш прийнятним.

Підвищення ефективності інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті – основний критерій економічного розвитку галузі

Челядінова Н. Г., Яковенко В. Г., УкрДАЗТ, м.Харків, Україна

Досвід світового економічного розвитку переконливо свідчить про те, що глибокі ефективні перетворення економіки можливі лише при активному використанні ключових досягнень науково-технічного прогресу і формуванні нового механізму управління нововведеннями на усіх рівнях народного господарства.

Для будь-якої держави транспорт - один з найважливіших інструментів для рішення кардинальних соціально-економічних проблем.

Загальні капітальні вкладення в розвиток залізничного транспорту у світі в цей час оцінюються приблизно в 70 млрд. дол. США на рік, з яких 45 млрд. доводиться на інфраструктуру й 25 млрд. дол. на рухомий склад.

Сумарні інвестиції в усі види транспорту (залізничний, автомобільний, повітряний, водний) наближаються до 300 млрд. дол. на рік, не вважаючи витрат на будівництво автомобільних доріг, які становлять ще близько 113 млрд. дол. Отже, світовий транспортний ринок має величезний потенціал для інвестицій.

Для багатьох країн світу тривала зневага розвитком залізничної інфраструктури стало значимою перешкодою для економічного росту. Після ряду років застою вони приступили до модернізації залізничних мереж, головним чином для підвищення швидкості руху поїздів. Будуються нові залізничні лінії. Постійне інвестування в інфраструктуру залізниць є вирішальним чинником росту галузі. Навіть сучасний рухомий склад не буде ефективно використовуватися при поганому стані інфраструктури або її невідповідності обсягу й характеру перевезень. Тільки наявність модернізованих ліній залізниць дозволить скоротити тривалість поїздки пасажирів і доставки вантажів до такого рівня, при якому залізничний транспорт може конкурувати з автомобільним.

Частка країн Європи в загальносвітових капітальних вкладеннях у рухомий склад (як, втім, і в інфраструктуру) найбільша, а саме близько 60 % зазначеної вище суми. За ними ідуть країни Азії й Тихоокеанського регіону - 20 %, Північної Америки - 18 % і Південної Америки - 2 %.

Адміністрації й компанії-оператори залізниць вирішують проблеми підвищення продуктивності залізничних систем і більше повного задоволення запитів пасажирів і вантажовласників, тому їм потрібний новий, орієнтований на фактичні й перспективні потреби, економічно ефективний, надійний, ремонтпригодний і простий в обслуговуванні рухомий склад. Ситуація на ринку рухомого складу, виробничі потужності компаній-постачальників дозволяють вирішити ці проблеми, але пов'язані із цим видатки постійно ростуть, що припускає залучення додаткових джерел фінансування. На даному етапі розвитку залізничного транспорту сформувалося сприятливе середовище для активного розвитку інноваційно-інвестиційної діяльності.

Спрямованість економіки України на інноваційний шлях розвитку визначає стратегію подальшого економічного зростання, прискорить вихід на сучасний рівень соціально-економічного і наукового розвитку. Таким чином, головним фактором, обумовлюючим входження України до кола економічно-розвинутих держав, є розвиток інноваційно-інвестиційної діяльності.

Аналіз моделей оцінки фінансового стану

Чупіль Г. С., Жовтонога М. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

За умов переходу економіки України до ринкових відносин у галузі фінансово-економічної діяльності значно зростає роль своєчасного та якісного аналізу фінансового стану підприємств, оцінки їхньої ліквідності, платоспроможності і фінансової стійкості та пошуку шляхів підвищення і зміцнення фінансової стабільності.

Із виникненням різноманітних форм власності особливого значення набуває своєчасна та об'єктивна оцінка фінансового стану підприємств, оскільки жодний власник не повинен нехтувати потенційними можливостями збільшення прибутку (доходу) фірми, які можна виявити тільки на підставі своєчасного й об'єктивного аналізу фінансового стану підприємств. Крім того, важливість оцінки фінансового стану обумовлює широке коло її користувачів: власники, засновники та акціонери, менеджери, інвестори, кредитори.

У сучасних ринкових умовах діяльність суб'єкта господарювання завжди пов'язана з ризиком втрати капіталу від негативних фінансових результатів. Наслідком цих втрат є неспроможність підприємства розрахуватися за своїми зобов'язаннями, що в результаті може привести до банкрутства, особливо в транспортній галузі. Чим раніше буде виявлена тенденція, що веде підприємство до банкрутства, і, відповідно, чим раніш будуть початі визначені процедури щодо порятунку підприємства, тим більше імовірність виходу із кризи.

На сьогодні багатьом залізничним підприємствам притаманний нестабільний фінансовий стан та негативний фінансовий результат. Причинами такої ситуації є неефективне управління (недосконалий фінансовий менеджмент), відсутність інвестицій, що привела до зменшення відтворення основних засобів, неплатоспроможні контрагенти, недосконале податкове законодавство, котре обмежує розвиток підрозділів. Внаслідок цього питання прогнозування банкрутства стає першочерговим.

Щоб дати відповідь на це питання застосовують різні методи. Усі методи оцінки й прогнозування ймовірності банкрутства виділяють чотири напрямки. Серед них: експертні, економіко-математичні, методи оцінки фінансового стану, штучні інтелектуальні системи. Як правило, найчастіше застосовують дискримінантний аналіз із економіко - математичних методів та методи оцінки фінансового стану за допомогою коефіцієнтів. Найвідомішими моделями прогнозування банкрутства на основі багатофакторного дискримінантного аналізу є тест на банкрутство Тамарі (1964), модель Альтмана (1968), модель Беєрмана (1976), система показників Бетге-Хуса-Ніхауса (1987), модель Краузе (1993).

Порівняльна характеристика переваг кожного методу прогнозних моделей дає змогу визначити фінансову стійкість підприємства та динамічне прогнозування фінансового стану та можливість банкрутства. При цьому слід зазначити, що адекватність прогнозів залежить від відповідності фінансової звітності.

Серед недоліків наведених методів виділяються: критичне значення завищено або занижено (модель Creditmen Ж.Де Паляна, модель Конана й Гольдера); потребує розширених даних за попередні періоди (модель П. Пратта); є численні показники та технічні складності в розрахунку; критичне значення Z-рахунку не досягається; між змінними наявна висока кореляція; відсутня галузева й регіональна диференціація та ін. Дуже часто наведені методики суперечать одна одній, тому що, визначаючи за ними стан підприємства, можна одержати зовсім протилежні результати.

Діагностика прогнозування фінансової стійкості операційної діяльності підприємств не має системного підходу в наукових розробках учених-аналітиків і потребує подальшого дослідження. Необхідним є узагальнення та систематизація теоретичних і прикладних аспектів методик комплексної оцінки фінансової стійкості операційної діяльності підприємства як доміантної сфери її управління. А при аналізі фінансового стану залізничних підприємств необхідно враховувати їх місце у системі Укрзалізниці, оскільки покращення стану одного підрозділу приведе до позитивних змін всієї залізниці.

Технологико-экономические задачи эксплуатации электродвигателей стрелочных приводов железнодорожных станций

Швец О. М., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Технология обслуживания электродвигателей железнодорожных стрелочных приводов имеет большое значение для решения задачи снижения их эксплуатационных расходов. Разработан программно-аппаратный комплекс диагностики электродвигателей постоянного тока железнодорожных стрелочных приводов. Возникновение неисправности в электродвигателе не приводит к его мгновенному отказу, двигатель продолжает работать некоторое время, что приводит к его дальнейшей порчи и в конечном итоге к отказу. Созданный комплекс способен выявлять неисправности на ранних этапах, что позволяет восстанавливать двигатель при текущем или среднем ремонте, стоимость которого в 4 – 6 раз дешевле стоимости нового электродвигателя или капитального ремонта. Ранняя диагностика делает возможным предотвращение отказа двигателя, что позволяет повысить надежность приводов, снизить издержки, вызванные их простоем. Раннее выявление неисправностей в электродвигателях стрелочных приводов способно повысить безопасность железнодорожных перевозок.

Практика свидетельствует, что используемые сегодня на железной дороге методы диагностики не выявляют многих неисправностей электродвигателей стрелочных приводов, т.к. или производят измерения двигателя в выключенном состоянии (методы омметра, мегомметра, трансформатора, импульсный) или имеют низкую разрешающую способность (метод осциллографа-самописца). Разработанный программно-аппаратный комплекс исследует двигатель, находящийся под влиянием рабочих значений тока, магнитного поля, центробежных сил, что позволяет проводить более точную диагностику. Диагностика может быть осуществлена при извлечении двигателя из привода при плановом осмотре или во время его работы без извлечения из стрелочного привода. Подобный мониторинг технического состояния электродвигателей требует меньше человеческих ресурсов, чем плановые осмотры на стенде.

Основой созданного программно-аппаратного комплекса является анализ частотного спектра тока электродвигателя. Частотный спектр получается посредством дискретизации тока на АЦП и дальнейшего применения быстрого преобразования Фурье. Работа комплекса базируется на экспертной системе классификации, которая основана на базе нечетко-статистических правил и методе нечеткого управления. Нечеткая компонента базы правил отражает субъективные знания эксперта о частотном спектре электродвигателей. Статистическая составляющая базы правил отображает фактический частотный спектр эталонных электродвигателей и формируется автоматически в процессе адаптации экспертной системы к новым видам неисправностей и типам двигателей.

Снижение расходов на эксплуатацию электродвигателей за счет раннего выявления неисправностей является актуальной задачей на полигоне железных дорог Украины в виду из широкого применения. Только на Приднепровской железной дороге установлено около 8000 стрелочных приводов, 1100 автоматических шлагбаумов, 14000 тяговых двигателей и главных тяговых генераторов подвижного состава. На сегодняшний день разработанный программно-аппаратный комплекс способен определять более десятка неисправностей в электродвигателях железнодорожных стрелочных приводов постоянного тока моделей ДП 018, ДП 025, МСП 015 и МСП 025. Адаптация комплекса для диагностики новых типов электродвигателей является перспективным направлением снижения эксплуатационных расходов.

Умови ефективного технічного переозброєння залізничного транспорту України

Швець С. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Реконструкція й технічне переозброєння залізниці завжди були невід'ємним елементом розвитку залізничного транспорту. Однак діюча система управління економікою залізничного транспорту дотепер повною мірою не забезпечує необхідних темпів, рівня й масштабів технічної реконструкції. Високий рівень фізичного й морального зношування основних виробничих фондів більшості залізниць не в змозі задовольнити високу якість транспортного обслуговування продукції, що негативно позначається на ефективності роботи транспорту.

Перегляд методів, форм і організації управління технічним станом залізниць є найважливішим елементом проведення ефективної реструктуризації залізничного транспорту. Такий перегляд передбачає пошуки нових форм поєднання галузевих, внутрівиробничих аспектів управління технічною реконструкцією, перехід від організаційної моделі реконструкції, що визначає, що й кому робити, до економічної моделі, що передбачає збіг інтересів учасників інвестиційного процесу при досягненні кінцевих результатів.

У результаті вдосконалювання системи технічного обслуговування й ремонту, включаючи капітальний ремонт із продовженням строків технічної експлуатації, закупівлі нових технічних засобів, розробки, виробництва й поставки технічних засобів нового покоління, залізниця збільшить свою конкурентоспроможність і зможе мобілізувати резерви для росту обсягів перевезень.

Останнім часом темпи росту основних фондів досягалися в результаті більшого розширення активної частини залізничного транспорту у порівнянні із заміною його застарілої частини. У цих випадках коефіцієнт відновлення основних фондів перевищував коефіцієнт вибуття, а ступінь морального й фізичного зношування засобів праці постійно збільшувався, що обумовлювало швидке нарощування обсягів малоефективного капітального ремонту.

Однією з важливих особливостей технічного переозброєння є її орієнтація на застосування останніх досягнень науково-технічного прогресу. Тільки впровадження у виробництво новітньої техніки й технології, технологічних систем вищого рівня може забезпечити глибоке якісне перетворення виробничих фондів. Іншою особливістю нової технічної реконструкції виступають тверді вимоги до ресурсозбереження, тобто заходам щодо зниження собівартості перевезень. Загальними вимогами до вдосконалювання структури науково-технічного прогресу є дотримання комплексності в управлінні різними видами нововведень у підрозділі. При цьому можна виділити два аспекти комплексного підходу до управління структурою нововведень. Перший припускає знаходження оптимальних співвідношень науково-технічних напрямків. Мова йде про оптимальний розподіл науково-технічного й виробничого потенціалу транспорту, обґрунтованій зміні структури капітальних вкладень і т.д. Другий аспект полягає у виявленні взаємозв'язків між напрямками нововведень, визначення їхнього взаємного впливу й обґрунтуванні доцільної послідовності їх реалізації на транспорті.

На сучасному етапі посилюється взаємозв'язок між відновленням виробничого апарата шляхом технічної реконструкції й використанням основних фондів. Відновлення основних фондів стає одним з найважливіших шляхів поліпшення їхнього використання, а поліпшення використання основних фондів у свою чергу припускає ефективне їхнє відновлення.

Прискорення темпів морального зношування нової техніки, скорочення термінів служби знарядь праці, зниження змінних і внутризмінних простоїв устаткування виступають умовами корінного відновлення виробничих фондів. Краще використання основних фондів, у тому числі підвищення коефіцієнтів екстенсивного й інтенсивного завантаження обладнання, скорочення простоїв техніки, - найважливіша умова своєчасного технічного переозброєння й реконструкції діючих підприємств.

Економічна складова перевезення меланжу з об'єктів Міністерства оборони України по проекту ОБСЄ

Шевченко А. І., Головне комерційне управління Укрзалізниці, м. Київ, Україна

Меланж є високотоксичною і шкідливою речовиною, що містить у своєму складі інгібовану димлячу азотну кислоту, яка становить небезпеку для здоров'я людини та навколишнього середовища. Внаслідок тривалого зберігання меланжу на військових складах Міністерства оборони, багато контейнерів зазнали значної корозії, а зміст води в ньому зріс. Поряд із зменшенням інгібіторів це спричиняє прискорений розпад небезпечної речовини. На сьогоднішні граничні строки зберігання меланжу, для великої частини його запасів закінчилися, що викликає необхідність для його перевезення на об'єкти утилізації. Враховуючи те, що Україна не має достатніх фінансових і технічних можливостей для утилізації запасів меланжу прийнятним та екологічно безпечним способом, Уряд країни звернувся до Організації з безпеки та співробітництва в Європі (ОБСЄ) щодо надання відповідної допомоги.

Перевезення компонентів рідкого ракетного палива залізничним транспортом (небезпечного вантажу класу 8) здійснюється за рахунок Міністерства оборони України, яке має обмежені можливості для його перевезення (5 залізничних цистерн).

На кожне відправлення небезпечного вантажу оформлюється комплект перевізних документів за ф.ГУ–29 або СМГС в залежності від станції призначення. Плата за перевезення складається з тарифу, а також додаткових послуг на станції відправлення та призначення.

Згідно з правилами перевезення небезпечних вантажів відповідальні працівники військових частин (військовослужбовці) Збройних Сил, що займаються відправленням небезпечного вантажу, вантажними операціями, оформленням перевізних документів проходять спеціальне навчання та отримують свідоцтво.

Перевезення меланжу залізницею у внутрішньому сполученні здійснюється відповідно до Правил перевезення небезпечних вантажів у супроводі провідників відправника (одержувача), без супроводження його військовою вартою Міністерства оборони, із застосуванням відповідної тарифної схеми Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги.

Перевезення меланжу у міжнародному сполученні дільницями залізниць шириною колії 1520 мм здійснюється згідно з додатком 2 до СМГС «Правила перевозок опасних грузов к Соглашению о международном грузовом сообщении», а дільницями шириною колії 1435 мм відповідно до Регламенту про міжнародне залізничне перевезення небезпечних вантажів RID.

Дослідження транспортно-логістичної інфраструктури країни як перспективного напрямку розвитку транспортної галузі

Шевченко І. В., ОНУ ім. І. І. Мечникова, м. Одеса, Україна

Основним об'єктом дослідження, управління і оптимізації в логістиці визнається матеріальний потік. Відповідно, з бізнес-концепцією – логістика – наука про управління й оптимізацію матеріальних потоків, потоків послуг та пов'язаних з ними інформаційних і фінансових потоків в певній системі для досягнення поставлених цілей за рахунок зниження загальних витрат (часу або матеріальних, фінансових, трудових ресурсів) і задоволення потреб споживачів до якості продуктів та/або послуг. До матеріального потоку застосовуються логістичні операції, пов'язані з фізичним переміщенням в просторі (навантаження, вивантаження, затарювання, перевезення продукції, її сортування, консолідація, розукрупнення, маркування, кодування та ін.). Загальні підходи до логістичного управління інтегрованим ланцюгом поставок:

Поліпшення обслуговування споживача шляхом зростання швидкості реагування на попит з одночасним охопленням всього життєвого циклу продукту.

Спільне інтегроване планування учасників логістичного ланцюга за принципом «одна організація», що означає інтегровані параметри циклу замовлення, запасів, планової інформації тощо.

Інтегроване управління просторово-часовим переміщенням матеріальних благ, що вимагає повної інтеграції функцій і процесів ланцюгу поставок.

Важливим фактором економічного розвитку сьогодні є формування інтегрованих логістичних систем, в межах яких формується новий елемент матеріально-речової інфраструктури – транспортно-логістична інфраструктура, яка охоплює як окремі сфери підприємництва, так і цілі регіони, країни. У вітчизняній економічній літературі відсутній єдиний теоретико-методологічний підхід до визначення та класифікації транспортно-логістичної інфраструктури. На думку автора, всі види транспорту із допоміжними службами складають транспортно-логістичну інфраструктуру. Основними компонентами структури транспортно-логістичних систем є наступні елементи:

- транспортні вузли магістральної інфраструктури;
- транспортно-логістичні центри (ТЛЦ) або мультимодальні термінальні комплекси (до складу яких входять оптові бази і товарні склади, контейнерні та вантажопереробні термінали залізничного, автомобільного, морського, річкового й повітряного транспорту); причому ТЛЦ можуть утворюватись на базі транспортних вузлів, вільних економічних зон;
- міжнародні транспортні коридори;
- магістральні, регіональні й локальні шляхи сполучення.

Багато дослідників ототожнюють поняття «транспортно-логістичний центр», «багатофункціональний мультимодальний термінальний комплекс», також у різних джерелах їх називають вантажними розподільчими центрами (ВРЦ), мультимодальними логістичними центрами, логістичними товаророзподільчими центрами, платформами. Впровадження нових прогресивних логістичних транспортних технологій ґрунтується на досвіді функціонування широкої мережі європейських транспортно-складських центрів системи «Євро-платформс» (Неаполь, Ліворно, Марсель, Барселона, Мадрид, Севілья, Бургас, Вікторія, Бордо, Турин, Парма, Бергамо, Страсбург, Париж, Руан, Бремен, Манчестер, Глазго та ін.).

Транспортно-логістичний центр (ТЛЦ) координує використання різних видів транспорту, виконує вантажо-розвантажувальні роботи і перевалювання вантажів, забезпечує короткострокове і довгострокове зберігання вантажів, вантажопереробку, виконання необхідних митних процедур, інвентаризацію запасів, експедирування й переадресацію вантажів, надає повний комплекс сервісних і комерційно-ділових послуг, включаючи банківське, інформаційне, консалтингове й аналітичне обслуговування, повний комплекс забезпечення доставки вантажів клієнту за сучасними комбінованими технологіями. Створення ТЛЦ – це прогресивний напрямок розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. Таким чином ТЛЦ – це логістичні транспортні вузлові пункти, які здійснюють зв'язок між віддаленими один від одного економічними районами та підтримку інтегрованого управління матеріальними потоками. При переході до нових умов господарювання метою транспорту стає не забезпечення економічного благополуччя окремих транспортних галузей, а реалізація однієї з важливих потреб людини й суспільства – потребі у продовженні процесу споживання через переміщення будь-яких об'єктів за схемою “від дверей до дверей” й “точно в строк”.

З огляду на вищесказане можна заключити, що окремо кожен вид транспорту в особливості на магістральних маршрутах не може забезпечити повного циклу перевезення за вказаною схемою. У відповідності з даною технологічною схемою транспорт виступає як єдина система, яка незалежно від транспортних комунікацій й типу рухомого складу, повинна забезпечити задоволення попиту споживача (від окремого індивідуума до крупного промислового або аграрного підприємства) на переміщення об'єкту транспортування на умовах, які визначає споживач.

Розвиток ринкових відносин на залізничному транспорті

Широкова О. М., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Сучасна ринкова економіка являє собою складний господарський організм, що складається з величезної кількості виробничих, комерційних, фінансових і інформаційних структур, взаємодіючих на тлі різноманітних правових форм господарювання, але поєднаних єдиним поняттям «ринок».

Ринок діє за своїми власними законами, і будь-який ринковий суб'єкт повинен їх враховувати у здійсненні своєї господарської діяльності. Це положення, звичайно, повинне дотримуватися й залізничним транспортом.

Оскільки будь-яка економічна система в процесі своєї діяльності постійно зіштовхується й змушена дотримувати виконання положень: що виробляти й в якому обсязі; як виробляти й з якими витратами, а також для кого виробляти і як розподіляти вироблене, то при переході від централізованої планової економіки (коли відповіді на всі ці питання перебували в компетенції центральних органів керування) до ринкової і залізничному транспорту, як державному комплексу, доводиться зіштовхуватися із проблемами в реалізації цих положень. Це пояснюється тим, що на ринку, зокрема й транспортному, при наявності жорсткої конкуренції, в сучасних умовах, вже споживач обирає за якими цінами й у кого купувати товари й послуги.

Тому, в умовах ринкових відносин і наявного спаду виробництва, різкого вивільнення перевізних потужностей важливо зрозуміти, які процеси відбуваються в цілому на транспорті. На сьогоднішній день транспортний ринок практично перетворений з ринку на якому реалізується транспортна продукція, в ринок, на якому надаються транспортні послуги. Тобто, відправники вантажу на певних видах перевезень вже мають можливість обирати вид транспорту для здійснення процесу перевезень, що негативно позначається на роботі залізничного транспорту через наявність власних проблем функціонування, а також оперативної роботи автомобільного транспорту.

Для налагодження ділової активності на залізничному транспорті необхідно мати значні конкурентні переваги. Одним із засобів цього може стати розвиток високоякісного транспортного обслуговування під час перевезення вантажів по залізницях, що вирішує завдання проведення на залізничному транспорті нової економічної політики на основі маркетингової стратегії, орієнтованої на комерційну ефективність транспортної продукції.

Завданнями маркетингових досліджень на залізницях повинні стати: ретельне вивчення наявних і потенційних споживачів послуг залізничного транспорту, оцінка обсягів і характеру необхідних послуг, пошук додаткових послуг, що сприяють залученню клієнтів.

Таким чином, ринкові відносини, що діють в Україні, навіть на існуючому рівні, створюють значні проблеми функціонуванню й розвитку стабільної працездатності залізничному транспорту, що при існуючому положенні складно адаптований до дії ринкових законів в силу труднощів, що зберігаються, у керуванні всіх сфер діяльності через відсутність реструктуризаційних процесів. Тому перехід залізничного транспорту на роботу в ринкових умовах повинен бути реалізований у найкоротший термін і насамперед повинен базуватися на таких законах як «закон попиту», «закон пропозиції», «закон ринкової рівноваги», а також ефективній роботі маркетингових служб.

Оперативна взаємодія між технічними станціями на полігонах залізниць

Щедровський І. П., ДПТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Важливе значення в організації перевізного процесу відіграють залізничні вузли та магістральні лінії, розташовані на крупних полігонах. Для забезпечення стійкості пропуску поїздів та вагонопотоків по таким полігонам постійно вживаються заходи з оперативного корегування роботи технічних станцій. Розвиток економічних зв'язків потребує постійного удосконалювання експлуатаційної роботи. Існуюча практика реалізації плану формування поїздів дозволяє встановити взаємодію між станціями полігону. Однак такий план формування має потребу в оперативному корегуванні при істотних коливаннях вагонопотоків. На рівні полігонів, а частіше за все це – залізниці як основний підрозділ на залізничному транспорті, оперативне корегування проводиться інженером по плану формування, який входить до штату служби перевезень і тільки по станціям, які не є вирішальними для полігонів. Як правило, при таких корегуваннях використовуються такі ж методики, як і при розрахунках плану формування поїздів. При цьому, якщо змінювання носить локальний характер і зачіпає роботу однієї – двох станцій, то найдоцільніше складання на основі експертних оцінок кількох варіантів плану формування поїздів для взаємопов'язаних станцій і зіставлення їх за тими ж показниками, за якими розраховується існуючий план. При розробці корегувань, пов'язаних зі збільшенням або зменшенням обсягів переробки на окремих станціях, треба враховувати технічні можливості станцій по переробці додаткового вагонопотоку, а також можливі порушення плану формування, пов'язані в деяких випадках зі зміною маршруту прямування вагонопотоків особливо якщо корегування призводить до зміни станції передачі вагонопотоку на інші залізниці, в тому числі і залізниці інших держав. Для скорочення часу розрахунків корегувань необхідно наперед мати підраховані резерви пропускнуєї спроможності дільниць, переробної спроможності окремих елементів станцій, таких, як: парків, сортувальних пристроїв, витяжок формування, тощо. З досвіду роботи відомий ряд технологічних прийомів, які забезпечують достатньо гнучку технологію управління вагонопотоками в оперативних умовах експлуатаційної діяльності. Це такі, як: перенесення формування поїздів того ж призначення на попередні або наступні технічні станції, об'єднання двох призначень в одне, оперативне формування поїздів підвищеної транзитності, оперативне формування вивізних поїздів із збірного вагонопотоку, дублювання деяких призначень на сусідніх станціях, використання станцій, як правило, у вузлі як допоміжних для підформування групових поїздів місцевого, рідше - дальніх призначень. На деяких залізницях, зокрема – Львівській, набутий чималий досвід переміщення місцевого (якнайчастіше - дільничного) вагонопотоку у складі наскрізних поїздів так званим «другим хвостом», коли після прослідування певної відстані, однієї чи декілька дільниць, на коліях, які навіть не мають достатньої корисної довжини для розташування поїзда, проводиться відчеплення груп вагонів і передача на ці вагони відповідної групи документів заздалегідь підготовлених окремо для спрощення самої операції і економії часу для її виконання. Маневрові операції у такий спосіб тривають, як правило, не більше 10 хвилин. Таким чином значно скорочується термін доставки вантажів і підвищуються резерви пропускнуєї спроможності дільниць та переробної спроможності станцій. На сьогодні є великі перспективи подальшого розвитку АСКВПУЗ в напрямку автоматизованої обробки існуючої інформації та видачі рекомендацій щодо можливих корегувань плану формування в оперативних умовах. Нарівні з експертними оцінками це може дати значне підвищення ефективності перевізного процесу.

Процеси контейнеризації та логістичні технології на залізничному транспорті України

Якименко Н. В., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Потреба в контейнерних та контейнерних перевезеннях постійно зростатиме, і позитивним є те, що Міністерство транспорту та зв'язку України та Державна адміністрація залізничного транспорту рішуче налаштовані на розвиток подібних перевезень. 6-17 листопада в Харкові відбулось шосте засідання українсько-російської Підкомісії з питань транспорту, де зроблено висновок про необхідність продовжити в 2010 році активну роботу з організації контейнерних перевезень між Європою і країнами Далекого Сходу із використанням транзитного потенціалу України та Російської Федерації.

Розвиток контейнерних перевезень в Україні на пряму залежить від таких факторів:

- по-перше, макроекономічна ситуація в країні, а також реалізація збалансованої тарифної політики. Розвинута система контейнерного сервісу - це не тільки доходна стаття державного бюджету, але й досить ємний ринок праці, стимулюючий підготовку висококваліфікованих спеціалістів;

- по-друге, збільшення частки конейнеропридатних вантажів в зовнішньоторговому обороті України;

- по-третє, збалансований розвиток контейнерних перевезень по окремим напрямам.

Загальносвітова тенденція зростання обсягів контейнерних перевезень потребує від уряду України та керівництва галузі реалізації комплексу заходів по їх розвитку, при цьому залізничний транспорт розглядається як інтегруючий елемент процесу конейнеризації в країні. Отже, сьогодні необхідно:

- гармонізація транспортного права в межах євразійської транспортної системи та впровадження спрощеної системи перетину кордонів;

- розробка збалансованої тарифної політики з метою розробки узгоджених конкурентоспроможних тарифів;

- координація зусиль по розвитку інфраструктури транспортних коридорів та прикордонних переходів;

- залучення масштабних довгострокових інвестицій за рахунок створення міждержавних інвестиційних компаній;

- створення логістичних операторів;

- впровадження високоефективного інформаційного середовища.

Одним зі стратегічних напрямів розвитку ринку контейнерних перевезень є розвиток логістичного бізнесу, що на сьогоднішній час представлений обмеженою кількістю логістичних центрів, які по технічним характеристикам і рівню сервісу майже не задовольняють сучасні вимоги. Основні проблеми розвитку логістичного бізнесу такі:

- відсутність розвинутої інфраструктури, необхідного програмного забезпечення та інформаційних технологій;

- відсутність необхідних обсягів інвестиційних ресурсів, які необхідні для розвитку логістичних компаній;

- недостатня кількість висококваліфікованих кадрів в галузі логістики;

- недостатній попит суб'єктів господарювання на логістичні послуги тощо.

Таким чином, перспективи ефективної діяльності залізничного транспорту пов'язані з розвитком мережі термінально-логістичних центрів. Це дозволить кардинально підвищити рівень транспортних послуг шляхом інтеграції окремих складових процесу перевезення в єдиний логістичний ланцюг та надання клієнтам комплексних послуг по мультимодальному перевезенню вантажів «від дверей до дверей».

На здобуття Державної премії України в галузі науки і техніки

Назва роботи: Розробка, освоєння виробництва та впровадження в експлуатацію сучасного вантажного рухомого складу нового покоління.

Претенденти (Укр.): Анофрієв Василь Григорович, Боднар Борис Євгенович, Ісопенко Іван Васильович, Коробка Борис Афанасійович, Мельничук Василь Олексійович, Можейко Євген Рудольфович, Позняков Валерій Дмитрович, Рибкін Віктор Васильович, Савчук Орест Макарович, Шаповал Анатолій Васильович.

Претенденти (Рос.): Анофриев Василий Григорьевич, Боднар Борис Евгеньевич, Исопенко Иван Васильевич, Коробка Борис Афанасиевич, Мельничук Василий Алексеевич, Можейко Евгений Рудольфович, Позняков Валерий Дмитриевич, Рыбкин Виктор Васильевич, Савчук Орест Макарович, Шаповал Анатолій Васильевич.

Претенденти (Англ.): Anofriiev Vasyi, Bodnar Borys, Isopenko Ivan, Korobka Borys, Mel'nychuk Vasyi, Mozheiko Yevgen, Pozniakov Valeriy, Savchuk Orest, Rybkin Victor, Shapoval Anatoliy.

Роботу представляє: Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна.

Мета: створення вітчизняного вантажного рухомого складу нового покоління, що дозволяє прискорити заміну зношеного парку вантажних вагонів, підвищити його продуктивність, знизити витрати на обслуговування в експлуатації та ремонт.

Новизна: вперше в Україні розроблений і прийнятий у серійне виробництво та в експлуатацію піввагон моделі 12-7023-01 на візках моделі 18-7020, платформа моделі 13-7024 для контейнерів, створено і здійснюється серійний випуск сімейства критих вагонів-хоперів для сипких вантажів, піввагон моделі 12-7039 пройшов повний комплекс випробувань на візках моделі 18-7033 (25т/вісь). Перевага всіх конструкцій вагонів - можливість руху з конструкційною швидкістю (120 км/год) без обмеження в порожньому режимі; значно менший вплив на верхню будову колії.

Науково-практична значимість: У теперішній час на залізницях України експлуатується близько 1000 піввагонів моделі 12-7023-01 на візках моделі 18-7020, відмовлень піввагонів не зафіксовано, що свідчить про їх високу надійність в експлуатації. На залізницях України, країн СНД та Балтії успішно експлуатуються більш 1500 платформ мод. 13-7024 та близько 5000 сучасних бункерних вагонів виготовлених на ВАТ «КВБЗ». При виробництві та в експлуатації рухомого складу нового покоління на підприємствах машинобудівної та залізничної галузей забезпечено робочими місцями близько 10 тисяч робітників. Загальний економічний ефект від впровадження вантажного рухомого складу нового покоління складає більше 120 млн гривень.

Публікації: надруковано більше 250 наукових праць, з яких 5 монографій, та близько 100 патентів на винаходи та корисні моделі, в тому числі близько 50 патентів отримано за кордоном. Лише за останні роки розробки брали участь у 51 виставці в Україні та за кордоном (Росія - Москва, Санкт-Петербург, Білорусь, Казахстан, Узбекистан, Туреччина, Іран, Азербайджан).

На здобуття премії Президента України для молодих вчених в галузі науки і техніки

Назва роботи: Розробка методів техніко-експлуатаційної оцінки роботи об'єктів залізничного транспорту.

Претендент (Укр.): Козаченко Дмитро Миколайович.

Претендент (Рос.): Козаченко Дмитрий Николаевич.

Претендент (Англ.): Kozachenko Dmitry.

Роботу представляє: Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна.

Мета: Метою роботи є скорочення експлуатаційних витрат залізничних станцій та забезпечення вимог безпеки руху поїздів за рахунок підвищення ефективності управлінських та проектних рішень, що приймаються в експлуатаційній роботі, при удосконаленні конструкції залізничних станцій та технології їх роботи. Основним засобом для досягнення вказаної мети є система взаємопов'язаних функціональних моделей, що побудована на єдиній методологічній основі з використанням системного підходу..

Новизна: в роботі розроблено наукові основи оцінки безпеки руху поїздів та ефективності роботи об'єктів залізничного транспорту з урахуванням їх технічних та технологічних особливостей, що пов'язано з вирішенням важливої науково-прикладної проблеми для залізничного транспорту України:

- вперше розроблена імітаційна модель скочування відчепів з гірки в якій відчеп розглядається як динамічна система; запропонована модель дозволяє визначати показники безпеки руху при виконанні сортувального процесу на станціях; вперше розроблено імітаційну модель процесу розформування составів, яка враховує випадковий характер параметрів відчепів і умов навколишнього середовища з використанням методів теорії графів, сплайн апроксимації, чисельних методів рішення диференціальних рівнянь та математичних методів оптимізації, що на відміну від існуючих враховує всі основні зовнішні фактори, які впливають на рух вантажних вагонів; вперше розроблено методику розв'язання задачі оптимізації режимів гальмування відчепів в стохастичній постановці, яка дозволяє отримувати техніко-економічну оцінку конструкції сортувальних гірок та систем їх управління; удосконалено математичні моделі технічного оснащення та технології роботи залізничних станцій, що на відміну від існуючих дозволило формалізувати та уніфікувати їх структуру і забезпечити виконання їх параметризації в автоматизованому режимі; удосконалено методику побудови адекватних статистичних моделей станцій, які використовуються як елементи моделі транспортної системи, які можуть бути використані при аналізі роботи вагонів на транспортній мережі.

Науково-практична значимість: Запропоновані моделі, методи та алгоритми реалізовано у вигляді комп'ютерних програмних комплексів «Тренажер оператора поста маршрутно-релейної централізації сортувальної станції» (свідоцтво про державну реєстрацію авторських прав на твір № 24659), «Скатывание одиночного отцепа «VS» (свідоцтво про державну реєстрацію авторських прав на твір № 30170), «Добовий план-графік» (свідоцтво про державну реєстрацію авторських прав на твір № 24658).

Результати роботи використано для удосконалення організації міжнародних перевезень в межах залізничних транспортних коридорів України, для удосконалення роботи Придніпровської, Донецької та Одеської залізниць, при проектуванні під'їзної колії ТОВ «Металургійний завод «Дніпросталь», при аналізі роботи під'їзної колії ВАТ «Дніпропетровський «Втормет», в навчальному процесі при підготовці спеціалістів та магістрів спеціальності «Організація перевезень та управління на залізничному транспорті» напрямку «Транспортні технології» в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, Державному економіко-технологічному університеті транспорту, Одеському, Миколаївському та Сімферопольському залізничних технікумах. Економічний ефект від впровадження запропонованих в роботі технічних та технологічних заходів з під-

вищення безпеки руху і оптимізації експлуатаційної роботи залізничних станцій становить близько 25 млн. грн. на рік для залізниць України в цінах на 01.01.2010 року

Публікації: За темою досліджень опубліковано 90 наукових робіт, з яких 2 монографії, 24 статті у наукових фахових журналах та збірках наукових праць, що входять до переліку ВАК України, 64 тези доповідей на наукових конференціях і симпозіумах, а також 3 свідоцтва на авторські права (програмні комплекси).

Секція 3

**Структурна реформа
на залізничному транспорті**

Стратегія розвитку залізничного транспорту

Бобиль В. В., ДІТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Залізничний транспорт є базовою галуззю національної економіки та основою її транспортної системи, забезпечує понад дві третини загального вантажо - та пасажирообігу. У подальшому, враховуючи вимоги Європейського Союзу щодо необхідності зменшення шкідливого впливу автомобільного транспорту на навколишнє природне середовище, питома вага залізничних перевезень збільшуватиметься.

Проте стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави.

Для вирішення цього питання у 2009 році Урядом України була прийнята Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року. Основними напрямками реалізації Стратегії є:

- технічне переоснащення об'єктів інфраструктури залізниць, зокрема: модернізація залізничних ліній за напрямками міжнародних транспортних коридорів; подальша електрифікація залізничних ліній з інтенсивним рухом вантажних поїздів; будівництво шляхопроводів замість залізничних переїздів та огороження залізничних ліній в межах населених пунктів; технічне переоснащення колійного господарства, забезпечення подальшої механізації технологічних процесів; збільшення міжремонтних строків експлуатації залізничних колій тощо;

- забезпечення залізниць рухомим складом вітчизняного виробництва, здатним істотно підвищити техніко-технологічні показники, зокрема щодо: підвищення швидкості руху вантажних поїздів до 100—120 і пасажирських — до 160—200 кілометрів на годину; збільшення маси поїздів, відстані безоглядного та міжремонтного пробігу транспортних засобів, строку їх експлуатації; зниження питомих витрат енергоресурсів; підвищення ефективності використання вагонів і локомотивів; зниження собівартості та підвищення рентабельності перевезень; зменшення строку доставки вантажів тощо;

- удосконалення технології організації перевезень шляхом: створення автоматизованої системи керування перевезеннями через головний та регіональні центри управління, централізації управління рухом поїздів; організації руху поїздів за напрямками, які будуть орієнтовані переважно на один вид перевезень (пасажирські або вантажні); створення системи логістики та мережі логістичних структур тощо;

- удосконалення системи формування тарифів на послуги залізничного транспорту та впровадження ринкового механізму ціноутворення, що передбачає: у сфері вантажних перевезень - збалансування інтересів залізниць та споживачів їх послуг шляхом установлення оптимального розміру транспортної складової в ціні продукції та рівня рентабельності перевезень; у сфері пасажирських перевезень - підвищення рівня їх рентабельності, зокрема шляхом впровадження з урахуванням міжнародного досвіду механізму диференціювання тарифів, поетапної ліквідації перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних перевезень, розроблення та впровадження дієвого механізму компенсації залізницям витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій пасажирів, забезпечення самоопукності перевезень у міжнародному та міжобласному сполученнях;

- прискорення темпів інтеграції залізничного транспорту до європейської та світової транспортної системи, налагодження тісного міжнародного економічного співробітництва, впровадження принципів європейської транспортної політики, ефективного використання вигідного географічного розташування України для збільшення обсягу транзитних перевезень тощо.

Логістична трансформація транспортних організацій

Волканова Н. Д., Донецький інститут залізничного транспорту УкрДАЗТ, м. Донецьк, Україна

Радикальні зміни в економіці країни і загострення конкуренції на ринку перевезень потребують серйозних змін в організації управління транспортним комплексом та його підприємствами. Концепції стратегічного управління транспортним комплексом в теперішній час розроблюються на основі логістики, яка неухильно займає одне з головних місць в діяльності керівників підприємств. Роль логістики на українських залізницях особливо висока ще й тому, що вона дає можливість обґрунтувати стратегічні напрямки оптимального господарювання та розвитку залізничного комплексу і його лінійних підприємств в умовах загострення конкуренції.

З позиції обслуговування клієнта транспортні витрати – це істотна складова повних витрат, час перевезення – істотна складова терміну виконання замовлення, час та надійність поставки – істотний чинник рівня запасів та рівня обслуговування.

Критерієм раціональної організації транспортного процесу має бути мінімум транспортних витрат при постійному рівні тарифів. Існують три групи чинників оптимізації транспортних процесів:

- чинники, що впливають на рівень перевезень;
- чинники, що впливають на відстань перевезень,
- чинники, що впливають на вартість перевезень.

З погляду логістичної концепції має місце одночасне оптимізування шляхом урахування всіх трьох груп чинників інтегровано. Так, наприклад, неоптимальний вантажооборот або пасажирооборот може бути виграно компенсований еластичною системою транспортних тарифів, або ж навпаки, неоптимальний транспортний тариф може бути елімінований мінімальним обсягом чи відстанню перевезень. Однак, на практиці здійснити одночасну оптимізацію за трьома названими групами чинників важко. Тому доцільно дотримуватися під час раціоналізації транспортних процесів певних принципів, зокрема принципу найкоротшої відстані щодо послідовних місць, принципу використання природних сил, принципу максимально корисного використання робочих поверхонь тощо.

Задачі логістики вельми різноманітні, але укрупнено їх можна об'єднати у три групи:

глобальні (досягнення максимального ефекту функціонування логістичної системи з мінімальними витратами, моделювання логістичних систем і умов їх надійного функціонування);

загальні (утворення інтегрованих систем управління матеріальними потоками, виявлення незбалансованості між потребами і можливостями, визначення стратегії і технології фізичного переміщення потоків, розроблення системи обліку логістичних витрат, впровадження системи якості на залізницях, ін.);

приватні (скорочення часу на перевезення, пошук партнерів, підвищення поточного рівня обслуговування клієнтів, короткочасне збільшення потужності логістичної системи, ін.).

Основними показниками підвищення ефективності логістичної системи управління транспортним комплексом залізниць є зменшення витрат, підвищення якості та покращення споживчих властивостей послуг, які надаються клієнтам. Досягається це шляхом постійного удосконалення технології та підвищення якості праці осіб, які мають вплив на перевезення. Особливу увагу треба приділити аспекту стратегії, як завчасне, продумане упровадження в свідомість виконавців сутності необхідних змін та важливості їх реалізації. Такий механізм ідеологізації персоналу є одним з важливіших факторів логістичної трансформації транспортних організацій.

Особливості проведення реформування залізничного транспорту України

Гриценко Н. В., Єлагін Ю. В., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Оснoву єдиної транспортної системи держави складає залізничний транспорт. Це обумовлюється перевагою залізничного транспорту, насамперед, як перевізника масових вантажів з меншою собівартістю в порівнянні з іншими видами транспорту, що забезпечує регулярність сполучень, достатній рівень безпеки та мінімальний негативний вплив на навколишнє середовище. Кризові явища в економіці країни, що поширилися на залізничний транспорт, необхідність залучення інвестицій і впровадження нових технологій, нестабільний фінансовий стан та дисбаланс структури активів викликають його реформування. Необхідність проведення реформування пов'язана з метою створення сучасного, ефективного залізничного комплексу, конкурентноздатного на ринку транспортних послуг.

Основними цілями реформування є створення умов для забезпечення розвитку інфраструктури, рухомого складу, фінансово-економічних та організаційно-правових відносин, що забезпечує організацію перевезень на рівні європейських стандартів у внутрішньому та міждержавному сполученні. Следствием його втілення є поліпшення транспортного обслуговування, зниження сукупних витрат на залізничні перевезення, стабілізація та розвиток економіки держави, розвинення міждержавно-економічних і культурних зв'язків. Конкретні заходи для структурних перетворень, такі як форма власності, ступінь централізації управління, поєднання принципів територіального і галузевого управління, укрупнення підприємств, зміна їхньої спеціалізації, технології та режиму роботи, масштаби заходів визначаються з урахуванням економічної моделі реформування в державі.

В Україні питання визначення напрямку реформування залізничної галузі розглядається вже більш десяти років, але до останнього часу залишається невизначеним та неузгодженим. Потрібна єдина загальнодержавна стратегія розвитку залізничного транспорту, яка б поєднувала інтереси галузі, та економіки країни в одному цілому.

З огляду на це, питання реформування вітчизняного залізничного комплексу стоїть сьогодні досить гостро. Тому необхідно виділити основні напрямки реформування, і визначити яке з них буде найбільш актуальним для залізничного транспорту та розвитку України в сучасних умовах.

Реформування залізничного транспорту це комплексні перетворення, які змінюють законодавчі сторони державних та суспільних відносин функціонування галузі. Залізничний транспорт не може змінити систему або вирішити комплекс завдань, які входять у реформування, оскільки питання, пов'язані із зміною форм власності, законодавства, не є в компетенції ні залізниць, ні державної адміністрації залізничного транспорту, тому питання реформування залізничного транспорту, передбачені в програмах, не здійснюються. Вирішення цих питань має здійснюватися не залізничним транспортом, а органами державної влади України.

Проведений науковий аналіз всіх компонентів та складових щодо реформування залізничного транспорту, дає змогу стверджувати, що одним з доцільних напрямків реформування галузі є реструктуризація. В Україні доцільно розглянути реструктуризацію залізничного транспорту як зміну організаційної структури управління, що не вимагає системних законодавчих змін. На наш погляд, це ефективний інструмент забезпечення рентабельного функціонування та стійкої роботи залізничної галузі країни в цілому, що є першочерговою потребою для її подальшого ефективного розвитку.

Трансграничное сотрудничество как фактор европейской интеграции транспортной сети Украины

Дикань В. В., Дикань Е. В., УкрГАЖТ, г. Харьков, Украина

В настоящее время региональные власти получили новые полномочия в управлении процессами социально-экономического развития регионов и одновременно – полномочия участия в международных отношениях в форме трансграничного сотрудничества. Международный опыт свидетельствует, что трансграничное (особенно приграничное) сотрудничество является наиболее эффективной формой интеграционного взаимодействия, позволяющей учитывать специфику потребностей населения данных территорий, задействовать административные возможности региональных и местных властей, привлечь к международному сотрудничеству средний и малый бизнес, которому труднее выйти на международные контакты, чем крупному.

В условиях глобализации роль приграничных территорий кардинально меняется. Вместо функции запретительно-барьерной она превращается в структуру, способствующую укреплению взаимного доверия, экономического и социального развития сопредельных государств.

Среди регионов приграничного пояса более благоприятные условия для развития имеют те, которые располагаются на глобальных коммуникациях и на коммуникациях, обеспечивающих международное и трансграничное региональное сотрудничество. Для регионов, занимающих тупиковое положение, необходимы специальные меры государственной региональной политики.

Социально-экономические особенности приграничного сотрудничества заключаются в следующем:

- приграничное сотрудничество нацелено непосредственно на развитие вовлеченных в него территорий, улучшение условий жизни населяющих эти территории людей.
- оно призвано сглаживать негативные социально-экономические процессы (не в последнюю очередь так называемую трансграничную преступность), порождаемые близостью границы другого государства.
- оно должно способствовать активизации всех прогрессивных сил (предпринимателей, населения) на данной территории.

Каждому типу регионов соответствует «своя» модель приграничного сотрудничества: 1) «барьерная», ориентированная на слабое и регрессирующее взаимодействие сопредельных регионов в сферах ВЭД и связей в рамках государственной стратегии усиления национальной безопасности страны; 2) «точечная», характеризующаяся реализацией отдельных совместных проектов и государственным стимулированием развития приграничных связей; 3) «контактная», предполагающая активное развитие ВЭД и ВЭС, реализацию совместных инвестиционных проектов, упрощение режимов трансграничного перемещения результатов и факторов производства, а также делегирование государством расширенных полномочий регионам в данной сфере; 4) «интегративная» модель, в рамках которой создаются регионы приграничной интеграции, межрегиональные постоянно действующие органы, достигается свободное перемещение результатов и факторов производства в рамках государственных актов международного взаимодействия.

Интеграция транспортных сетей Украины в европейскую транспортную систему и, как следствие, стабильный рост грузопотоков превращают её в важнейшее звено, связывающее Западную Европу с Россией. А это, в свою очередь, открывает многообещающие перспективы по развитию транзитного потенциала, как самой Украины, так и сопредельных государств. Поэтому сегодня Укразализница, как и многие украинские транспортные компании, уделяет серьезное внимание рынку грузовых перевозок между странами.

Забезпечення достовірності даних перевізних документів в автоматизованих системах залізничного транспорту

Кириченко Г. І., ДЕТУТ, м. Київ, Україна

Створення математико-економічних моделей з метою розробки оптимізаційних систем, систем підтримки прийняття рішення в управлінні окремими ланками перевізного процесу і транспортом у цілому передбачає їх адекватність реальному процесу. Одним з шляхів реалізації принципу адекватності є підвищення точності опису окремих технологічних процесів при використанні кількісних даних. Ці дані, як частина знань про техніко-економічні характеристики, є складовою інформаційного забезпечення автоматизованих систем залізничного транспорту України. Недетермінованість первинної інформації, включаючи її недостовірність, об'єктивно належить транспорту на сучасному етапі його розвитку. У доповіді розглянуто результати аналізу достовірності та повноти наявної інформації в автоматизованих системах. Такий аналіз проводився для визначення якості існуючого технологічного процесу розрахунків за перевезення та доцільності введення додаткового контролю з боку людини.

Від якості оформлення документа, правильності визначення платежів залежить, як здійснення фінансових розрахунків з клієнтами залізниці, так і оцінка роботи об'єктів управління та доцільність використання бази даних перевізних документів при розробки та застосуванні економіко – математичних моделей. Оброблення документів відбувається в товарній конторі станції у стислі терміни, в умовах підвищення інтенсивності праці у період закінчення звітної залізничної доби. Розподілення частоти обробки відправок на станціях свідчить про нерівномірність (обробки вантажопотоків), яка має організацій характер, пов'язаний з режимами роботи підприємств. Збільшення навантаження у певні періоди доби обумовлює помилки під час інтерактивних дій людини.

Діюча на залізничному транспорті автоматизована система управління вантажними перевезеннями передбачає оформлення перевізного документа за допомогою автоматизованого робочого місця товарного касира станції, що включає в себе введення даних накладної, контроль відповідності даних документа, автоматичне внесення технічних характеристик вагону, введення або вибір відповідних відміток для автоматичного розрахунку плати за перевезення.

Для визначення якості електронних копій перевізних документів та виявлення причин помилок розрахунку плати за перевезення була проведена контрольна перевірка даних документів на вантажі, які відправлялися станціями УЗ у певний період. Було оброблено 59 820 документів, у 903 з них було виявлено помилки, що склало 1,5 % від загальної кількості. У ході аналізу «помилкових» документів визначено, що половина з них містить помилки введення даних (0,7 %), четверта частина – недосконале програмне забезпечення, ще чверть – помилки працівників, які перераховували документи при контролі у єдиному технологічному центрі залізниці. Перевірка «ручним способом» викликала нові помилки. Аналіз складу помилок, які допускають товарні касири, свідчить, що третю частину помилок - 0,25 % з 0,7 % - можна уникнути вдосконаливши програми обробки введення даних та підвищив достовірність картотек. Доопрацювання програмного забезпечення АСУ, формалізація відсутніх в АСУ ланок дозволить зменшити помилки при розрахунках провізної плати до 0,4 %.

Впровадження електронного документу в комплексі з електронним цифровим підписом передбачає складання перевізного документа клієнтом безпосередньо в автоматизованій системі залізниці. Введення клієнтом інформації при оформленні накладної дозволить уникнути 0,4 % помилок введення первинної інформації, скоротити час обробки документів, в цілому підвищить ефективність обробки вантажопотоків.

Аналіз дозволив визначити наступні шляхи підвищення достовірності та повноти інформації: - мінімізація дій людини при обробці даних, впровадження електронного документообігу та електронного цифрового підпису, вдосконалення програмного забезпечення обробки даних та формалізація відсутніх технологічних ланок.

Принципи реформування Укрзалізниці

Кобець О. І., ДІТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Залізничний транспорт відіграє велику роль у розвитку економіки країни. З метою підсилення цього впливу необхідно провести оцінку резервів підвищення ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту. Для вирішення цього питання важливим є визначення характеру проведення операцій залізничним транспортом, їх взаємодія та подальший розвиток. Ці питання є актуальними і вимагають невідкладного вирішення.

У складних економічних умовах (світова фінансово-економічна криза) повинні бути сформовані нові принципи, за якими має розвиватися галузь:

1. Організація нової перехідної організаційної структури управління залізничним транспортом. Це можливо за рахунок створення державного концерну, який об'єднує залізниці і підприємства залізничного транспорту - як суб'єкти господарювання.

2. Застосування технологій, які дадуть змогу оптимізувати перевізний процес і знизити експлуатаційні витрати з максимальним зберіганням кадрового потенціалу і теперішнім рівнем соціальної захищеності працівників галузі.

3. Створення системи управління залізничним транспортом згідно з економічним законом. «Крива виробничих можливостей - обмеженість ресурсів». Цей закон трактується: обмеженість ресурсів породжує необмеженість людських потреб. В умовах обмеженості ресурсів велике значення надається продовженню строку використання запасних частин (вагонне, локомотивне депо, КМС (колійно-машинні станції)).

4. Суттєва економія паливно-енергетичних ресурсів. Зараз постає питання економії паливно-енергетичних ресурсів, що обумовлено значними об'ємами їх використання та відносно великою вартістю. Пропонується розглядати нетрадиційні джерела енергії.

5. Підвищення рентабельності залізничних перевезень. Це можливо завдяки оновленню парку рухомого складу за рахунок створення нового покоління рухомого складу рівня XXI ст., покращення якостей наявного парку та подовження терміну експлуатації понад нормативний термін через КВР (КРП)- капітально-відновлюваний ремонт, а також якісного підвищення ефективності експлуатації та ремонту рухомого складу.

6. Впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів у внутрішньому та міжнародному сполученні, що забезпечить інтеграцію вітчизняних залізниць в єдину європейську мережу швидкісних сполучень, а також оновлення рухомого складу залізниць вагонами та локомотивами нового покоління. Пріоритетними залишаються напрямки: Київ – Полтава – Харків, Полтава – Дніпропетровськ; Дніпропетровськ – Сімферополь; Київ – Одеса;

Підвищення ефективності швидкісних пасажирських перевезень буде сприяти створенню умов для зростання інвестицій, впровадження інноваційної моделі розвитку галузі (підтримання міжнародних зв'язків, інтеграція залізничного транспорту України до європейської і світової транспортних систем).

7. Впровадження НТП- науково-технологічного прогресу (удосконалення систем контролювання стану технічних засобів, що забезпечить небезпечний рух поїздів).

8. Формування конкурентного потенціалу на внутрішньому та зовнішньому ринках транспортних послуг: збільшення вантажообігу та пасажирообігу на літній період року, створення пріоритетних маршрутів руху (літні, дитячі поїзди).

9. Проведення ефективної соціальної політики, підвищення мотивацій праці. Це може бути досягнуто за рахунок додаткової ротації кадрів, наприклад, переведення помічників у машиністи, а машиністів на роботу в «одну особу», що дасть економію Фонду оплати праці.

10. Удосконалення тарифної політики. Передбачається поступово ліквідувати перехресне субсидування пасажирських перевезень та утримання збиткових малодіяльних ділянок за рахунок вантажних перевезень. Механізм фінансової підтримки пасажирських перевезень реалізуватися шляхом поетапної індексації тарифів з урахуванням зміни основних мікроекономічних показників економіки та соціального розвитку України.

Державно-приватне партнерство як основа комерціалізації залізничного транспорту країни

Маркова І. В., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Ринок залізничних послуг в Україні представлений вантажними перевезеннями, пасажирськими перевезеннями у внутрішньодержавному й міжнародному сполученнях, пасажирськими перевезеннями у приміському та регіональному сполученнях, наданням можливості користування інфраструктурою, локомотивною тягою та виконанням ремонтів рухомого складу. І вже на сьогодні можна констатувати, що подальший розвиток ринку залізничних послуг не можливий без участі приватного капіталу. Подальша комерціалізація залізничного транспорту на основі впровадження механізму державно-приватного партнерства може бути реалізована в межах чинного правового поля та відповідних галузевих програм. Механізм державно – приватного партнерства буде передбачати формування інвестиційних програм, що забезпечать узгодження інтересів залізничних компаній, приватних інвесторів і держави.

Співпраця державних структур та приватного бізнесу вимагає розділення прав власності, інвестиційних зобов'язань сторін, принципів розділення ризиків між партнерами, відповідальності за проведення різних видів робіт тощо. Держава має організувати регулюючу діяльність у сфері партнерства з приватним бізнесом в трьох напрямках. По-перше, вона виступає розробником стратегії і принципів, на яких будуть формуватися відносини бізнесу з суспільством в цілому і з публічною владою зокрема. По-друге, вона має сформувати інституційне середовище для розробки і реалізації партнерських проектів. По-третє, вона безпосередньо повинна займатися організацією і управлінням державно-приватним партнерством, розробляти його форми і методи, а також конкретні механізми. Держава може і повинна допустити участь приватних структур в наданні суспільних благ, розмиваючи монополію, у сфері інфраструктури і соціальних послуг. Функції держави переміщуються в область адресного захисту найуразливіших верств населення, що, у свою чергу, принципово міняє відношення до можливості участі приватного бізнесу у виробництві і розподілі суспільних благ. Поява подібних проблем нашою на роздуми щодо необхідності пошуку альтернативних методів і механізмів, сприяючих побудові оптимальної моделі комерціалізації залізничної галузі. Як один з таких механізмів можна розглядати державну корпорацію, а також різні форми державно-приватного партнерства. Чому саме так? Перш за все, що згідно Господарському кодексу державна корпорація не може бути банкрутом. Ця обставина знімає з неї умову обов'язкового отримання прибутку. Таким чином достатнім буде перейти на функціонування за принципом самоокупності, при якому підприємство повинне повністю покривати свої сукупні витрати. Якщо ж окрім покриття всіх витрат державна корпорація ще досягає певної норми прибутку, значить, витрачені ресурси були використані ефективно. Така схема функціонування особливо актуальна для впровадження в секторі залізничних перевезень, оскільки в цілому для залізниць характерна незбалансованість рентабельності по окремих видах діяльності. По-друге, при розгляді реформи українських залізниць слід зважати на специфіку даного сектора економіки України. Оскільки для країни в цілому у вантажному русі забезпечуються перевезення масових вантажів та перевезення вантажів важливої державної номенклатури, а пасажирський залізничний транспорт є основним транспортним засобом для більшості категорій населення, тому даний сектор економіки повинен постійно контролюватися державою з метою недопущення безпідставного зростання тарифів і зниження якості обслуговування. Більш того, при розробці різного роду державних планів і концепцій розвитку, як в рамках окремих галузей, так і для економіки в цілому слід чітко усвідомлювати, що без відповідного розвитку залізничної мережі реалізація програм економічного розвитку навряд чи буде можлива в повному обсязі.

Зарубежный опыт проведения структурных реформ на железнодорожном транспорте

Найдёнова М. В., УкрГАЖТ, г. Харьков, Украина

В процессе рыночных преобразований возникла необходимость структурных реформ на железнодорожном транспорте. Программой реформирования железнодорожного транспорта предусматривалось разделение функций государственного регулирования железнодорожного транспорта и организации хозяйственной деятельности. Важнейшим условием достижения целей реформы должно стать организационное обособление потенциально конкурентных видов деятельности, а также создание нормативной базы для появления новых хозяйствующих субъектов в различных сферах железнодорожного транспорта.

Исследуя опыт реформ железнодорожного транспорта в США и Канаде выявлено, что ввиду высокой степени интеграции железнодорожных сетей двух стран, реформы проходили в схожих условиях и преследовали общие цели:

- организационное отделение грузовых и пассажирских перевозок;
- внедрение механизмов осуществления грузовых перевозок на основе заключения индивидуальных контрактов между перевозочными компаниями и грузоотправителями;
- ограничение регулирующей функции государственных органов и внедрение механизмов саморегуляции рынка на основе конкурентной борьбы как внутри отрасли, так и с другими видами транспорта, в первую очередь, автомобильным;
- снятие ограничений по оптимизации активов.

Реформы проходили примерно в одно время и привели к следующим результатам:

вследствие вывода из эксплуатации малодеятельных линий, значительно сократилась протяженность железнодорожных сетей;

созданные на выделенных из состава магистральных компаний, но не выведенных из эксплуатации линиях, компании превратились в самостоятельных участников рынка, инфраструктура которых выполняет роль связующего звена между грузоотправителем (получателем) и магистральной сетью;

управление перевозками осуществляется централизованно в масштабах всей сети;

пассажирские перевозки переданы государственным компаниям, дотируемым за счёт налогоплательщиков, частные компании выполняют только грузовые перевозки;

значительная часть вагонного парка находится в собственности специализированных лизинговых компаний.

Особое внимание следует уделять институту региональных и малодеятельных железных дорог. Они выступают самостоятельными субъектами железнодорожного транспорта, являются владельцами инфраструктур и перевозчиками по ним, обеспечивают недискриминационный доступ сторонних перевозчиков, не осуществляют перевозки пассажиров. С целью защиты собственных интересов малодеятельные и региональные железнодорожные компании объединяются в ассоциации. Акционеры и менеджмент компаний принимают различные меры по повышению финансовой устойчивости, которые могут сильно различаться в зависимости от страны или региона. В США, на примере Аляскинской железной дороги, осуществлено приобретение акционерного капитала штатом Аляска, применяются меры государственной поддержки, что является исключительным для страны случаем. В Канаде разработаны и находят широкое применение механизмы консервации некоторых линий, их выделения из состава крупнейших магистральных корпораций и передачи крупным горнодобывающим предприятиям. На законодательном уровне определён статус малодеятельных и региональных железных дорог, предоставлены возможности использования инфраструктур других дорог.

Особливості проведення структурних реформ комерційної діяльності на Львівській залізниці

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

В Україні залізничний транспорт є пріоритетним серед інших видів транспорту завдяки своїм техніко-економічним показникам. Після залізниць Російської Федерації, залізничні магістралі є найпотужнішими серед залізниць країн СНД. По ним перевозяться значні обсяги пасажирів, виконуються великі об'єми вантажної та комерційної роботи, що позначається на показниках вантажообігу залізниці. За 2009 рік даний показник по Львівській залізниці, у порівнянні з 2008 роком, знизився на 31,4 %, але вже за перші два місяці 2010 року збільшився на 6,9 %. Зріст даного показника свідчить про те, що поступово у роботу впроваджуються нові ідеї, нові методи та стратегії, які приводять до удосконалення комерційної діяльності.

За останній період на залізниці відбулись певні структурні перетворення та зміни, не завжди позитивні, що значно вплинуло на результати роботи галузі. Кризові явища, які відбулись в економіці країни, не могли не позначитись на роботі залізниці: нестача коштів на оновлення основних фондів, зменшення обсягів перевезень вантажів і, як наслідок, втрата певної частки на транспортному ринку послуг.

З метою пошуку виходів зі складної ситуації, що склалась, виникає необхідність у проведенні всебічного та глибокого аналізу ринку транспортних послуг країни, у аналізі переваг основних конкурентів, також важливо оцінити потенційних партнерів залізниці та їх можливості за допомогою сегментації ринку. Даний захід потребує залучення маркетингових підходів для визначення подальших стратегій. Метою проведення даних досліджень є утримання лідерських позицій на ринку та забезпечення галузі максимального прибутку за допомогою створення системи оперативної діяльності на основі стратегії випередження запитів ринку.

Дана система включає в себе:

- а) вивчення кон'юнктури та динаміки попиту на продукцію транспорту;
- б) моніторинг цін на послуги та порівняння їх з цінами залізниць інших країн;
- в) проведення розрахунків прогностичних значень перевезень пасажирів та вантажів;
- г) залучення експедиторських організацій для покращення рівня сервісу;
- д) реклама послуг залізниці та умов їх надання.

Дана стратегія повинна розглядатись з двох позицій: з позиції характерних особливостей залізниці, її основних потреб і можливостей, а також з позиції транспортного ринку – його структури, ємності, рівня насиченості послугами, стану конкуренції. Не можна не враховувати регіональні особливості розміщення залізниці, від яких залежить успіх комерційних заходів.

При плануванні подальшої діяльності залізниці необхідно приймати до уваги, що комерційна експлуатація залізниць поєднує у собі роботу між вантажовідправником і вантажоотримувачами, експедиторами, окремими фірмами промислового сектора, а також з іншими видами транспорту та залізницями Європи. А це вимагає розробки відповідної законодавчо-правової бази.

Таким чином, при формуванні стратегій подальшого розвитку комерційної діяльності залізниці, необхідним заходом є вивчення всіх чинників впливу на роботу галузі, проведення аналізу її інфраструктури, визначення пріоритетних факторів, які позитивно впливають на рівень її розвитку. Дане актуальне завдання вимагає проведення більш глибоких досліджень.

Досвід реформування залізничного транспорту в Німеччині

Пашенко Ю. Є., Кудрицька Н. В., Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України, м. Київ, Україна

Необхідність реформування залізничного транспорту України викликана низкою факторів: зниженням конкурентоспроможності на європейському транспортному ринку, невідповідністю умов експлуатації транспортних засобів вимогам ЄС, низьким рівнем транспортно-обслуговування. Постановою КМУ від 16.12.2009 р. № 1390 затверджена Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2015 рр., де передбачається створення державного господарського об'єднання в формі державного концерну, до складу якого увійдуть залізниці, підприємства, установи та організації залізничного транспорту. Проте процес реформування потребує дослідження світового досвіду.

На наш погляд, цікавим є досвід реформування залізничного транспорту у Німеччині, яке почалося у 1994 р. після об'єднання Західної та Східної Німеччини. До реформи залізниці Західної Німеччини – Deutsche Bundesbahn (DB) були державним підприємством, яке не відрізнялося гнучкістю управління. Залізниці Східної Німеччини – Deutsche Reichsbahn (DR) також займали монопольне положення на транспортному ринку, що не сприяло їх розвитку.

Після другої світової війни пріоритет мав розвиток автомобільного транспорту Німеччини, у результаті чого частка DB у вантажних перевезеннях у 1950–1990 рр. знизилася з 56 до 21 %, в пасажирських – з 36 до 6 %. Заборгованість DB зросла з 13,9 млрд. DM у 1970 р. до 47 млрд. DM у 1990 р. Несприятливе положення залізниць характеризувалося недостатньою орієнтацією на ринок, високовитратними виробничими процесами, значними обмеженнями в трудових відносинах, мінімальною прозорістю системи економічних показників, відсутністю реального бюджету і обліку витрат. Результатом цього стали незадовільний рівень обслуговування, низька продуктивність праці, дефіцит інвестицій і невиправдано висока потреба в державному фінансуванні.

Реформі залізниць Німеччини передували рекомендації ЄС, який вважає можливим розвиток залізниць за умови їх реструктуризації, тобто відокремлення комерційної сфери, яка займається виключно перевезеннями й інфраструктурою та державної сфери, до компетенції якої відносяться регуляторна й управлінська діяльність. Тому для здійснення комерційної діяльності був створений холдинг DB AG. Федеральне бюро залізниць займається державною сферою (управління персоналом, боргами та нерухомим майном).

На другому етапі реформи (1999 р.) були створені п'ять акціонерних товариств, які входять до складу холдингу: DB Reise & Touristik AG – перевезення пасажирів в дальньому сполученні; DB Regio AG – приміські перевезення пасажирів; DB Cargo AG – вантажні перевезення; DB Netz AG – інфраструктура; DB Station & Service AG – обслуговування станцій. На третьому етапі реформи (2004 р.) передбачалася приватизація акціонерних товариств, проте цей процес і досі триває.

У результаті проведеної реформи на залізничному транспорті Німеччини продуктивність праці персоналу, який займається перевезеннями зросла майже у 4 рази. Відбулась лібералізація ринку транспортних послуг (частка конкурентів DB AG у 2008 р. склала 21,2 %), що призвело до зростання конкуренції. Федеральне фінансування проектів залізничного транспорту зменшилось з € 20,4 млрд. у 1994 р. до € 15,3 млрд. у 2008 р., внаслідок зростання доходів DB AG за 2000–2008 рр. на 116 %. До того ж залізниці є одним із самих екологічно чистих видів транспорту – викиди CO₂ у 3–4 рази нижчі у порівнянні з автомобільним транспортом.

Підсумовуючи вищенаведене, можна зазначити, що досвід реформування залізниць Німеччині заслуговує на наукове дослідження з метою його використання при здійсненні реформ на залізничному транспорті України.

Секція 4

Облік і аудит;

фінанси та банківська справа

Система пенсионного обеспечения в современных условиях

Аскарова И. А., Драган О. Н. Шило Л. А., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Современные темпы процесса старения населения в мире являются беспрецедентными, не имеющими аналогов в истории человечества. Увеличение доли пожилых людей (в возрасте 60 лет и старше) сопровождается уменьшением доли молодежи (в возрасте до 15 лет). К 2050 году число пожилых людей в мире впервые в истории превысит общую численность молодежи. Что касается экономики, то старение населения скажется на экономическом росте, сбережениях, инвестициях и потреблении, рынках труда, пенсиях, налогообложении и трансфертах между поколениями. Что касается социальной сферы, то старение населения сказывается на состоянии здоровья людей и системы здравоохранения, составе семьи и образе жизни, жилищных условиях и миграции населения.

Мировой опыт свидетельствует, что профессиональные пенсионные системы наиболее эффективно функционируют в тех случаях, когда работодатели принимают активное участие в управлении финансовыми ресурсами. Это осуществляется либо непосредственно, в форме бухгалтерских резервов - либо опосредованно, в форме коллективного страхования жизни.

На протяжении последних десяти лет реформа пенсионной системы в нашей стране декларируется в качестве одной из первоочередных задач социальной политики. Это обусловлено тем, что существующая пенсионная система не удовлетворяет общество. Кроме того, в среднесрочной перспективе возможно нарушение ее финансового равновесия, прежде всего из-за изменения возрастной структуры населения, ухудшения количественного соотношения между занятыми и пенсионерами.

Однако необходимо отметить, что средний размер пенсии, выплачиваемой Пенсионным фондом Украины, является недостаточным для жизни человека преклонного возраста. При этом численность пенсионеров составляет более 14 млн. чел., что серьезно влияет на бюджет и инвестиционный потенциал нашей страны. Судя по мировому опыту, у нас есть только один путь: создание многоуровневой системы пенсионного страхования.

Согласно законодательству в Украине предусмотрена трехуровневая система пенсионного обеспечения:

Первый уровень - солидарная система общеобязательного государственного пенсионного страхования, которая базируется на принципах солидарности, субсидирования и осуществления выплаты пенсий и предоставления социальных услуг за счет средств Пенсионного фонда.

Второй уровень - накопительная система общеобязательного государственного страхования, которая базируется на принципах накопления средств застрахованных лиц в Накопительном фонде и осуществления финансирования расходов на оплату договоров страхования пожизненных пенсий и одноразовых выплат.

Третий уровень - система негосударственного пенсионного обеспечения, которая базируется на принципах добровольного участия граждан, работодателей и их объединений в формировании пенсионных накоплений с целью получения гражданами пенсионных выплат на условиях и в порядке, предусмотренном законодательством о негосударственном пенсионном обеспечении.

Как видно, первые два уровня пенсионной реформы являются обязательными. Что же касается третьего уровня, то для нашей страны это совершенно новое направление социальной и финансовой защиты населения. Однако в Украине сделаны уже очень важные шаги для реализации негосударственного пенсионного обеспечения. И в первую очередь – создана соответствующая правовая база.

Внутрішні та зовнішні складові економічної безпеки підприємства

Безкровна О. С., Воропай В. А., Мілай О. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Нехтування станом економічної безпеки може призвести до катастрофічних наслідків: занепаду галузей, банкрутства підприємств і, зрештою, підриву системи життєзабезпечення держави з наступною втратою її суверенітету.

Економічна безпека - це основа життєдіяльності суспільства, його соціально-політичної та національно-етнічної стійкості. Її забезпечення дозволяє досягти стабільного, ефективного економічного розвитку, сучасного оновлення виробництва, забезпечення раціональної та ефективної зайнятості, підвищення добробуту людей, їх соціальної захищеності, досягнення зовнішньоекономічного розвитку.

В умовах ринкових відносин, коли держава вже не несе відповідальності за результати фінансово-господарської діяльності підприємства, забезпечення економічної безпеки стає однією з найбільш важливих і актуальних проблем його життєдіяльності. В Україні розробка теорії економічної безпеки господарюючих суб'єктів перебуває лише на початковому етапі.

Найбільш поширеним є визначення економічної безпеки підприємства як стану ефективного використання його ресурсів (ресурсів капіталу, персоналу, інформації і технології, техніки та устаткування, прав) і існуючих ринкових можливостей, що дозволяє запобігати внутрішнім і зовнішнім негативним впливам (загрозам) і забезпечити його тривале виживання і стійкий розвиток на ринку відповідно до обраної місії.

Загрозами економічній безпеці є сукупність умов і чинників, які створюють небезпеку життєво важливим інтересам особистості, суспільству, підприємству, державі, ускладнюють або унеможливають реалізацію національних економічних інтересів. Вирізняють основні фактори ризику (загрози) економічній безпеці підприємства.

Основними внутрішніми загрозами слід вважати: персонал (співробітники, що свідомо обкрадають підприємство; свідоме передання конфіденційної інформації про підприємство третій стороні (шпигунство); працівник, який є неконтрольованим неформальним лідером у колективі; некомпетентність, низькі ділові та професійні якості співробітників; співвласників; власні зони вразливості (а саме ліва продукція, і різні порушення законодавства, помилки бізнес-схеми, що роблять її ненадійною тощо); службу безпеки (як приклад, її некомпетентність); особу керівника.

Одним із найбільш значущих внутрішніх джерел загрози економічній безпеці підприємства є сам керівник. Основні варіанти можливого негативного впливу керівника на підприємство: керівник відсутній з об'єктивної причини (хвороба), керівник відсутній вимушено (виїхав закордон, ховається); керівник робить управлінські помилки (нераціонально формує цінову політику, структуру підприємства); керівник добровільно усувається від керування підприємством, пускаючи все на самоплив; завдання навмисної шкоди підприємству. Найманий директор може навмисно нашкодити підприємству з різних причин: вороже ставлення до власника, перехоплення клієнтів

До зовнішніх загроз економічній безпеці належать: макроекономічні реалії (державна політика, правові норми, геополітичні процеси, інвестиційний клімат в країні); державні контрольні, регуляторні та правоохоронні органи; засоби масової інформації; кримінальне середовище; конкуренти.

Таким чином, економічна безпека являє собою універсальну категорію, що відображає захищеність суб'єктів соціально-економічних відношень на всіх рівнях, починаючи з держави і закінчуючи кожним її громадянином. Економічна безпека підприємства - це захищеність його діяльності від негативних впливів зовнішнього середовища, його спроможність швидко усунути різноманітні негативні фактори або пристосуватися до існуючих умов, що не позначаються негативно на його діяльності. Зміст даного поняття містить у собі систему засобів, що забезпечують конкурентостійкість і економічну стабільність підприємства, а також сприяють підвищенню рівня добробуту робітників.

Оценка системы показателей эффективности инвестиционной деятельности

Бершадская И. Н., ДУЭП, г. Днепропетровск, Украина

Сложность и многогранность инвестиционного процесса обуславливает необходимость детального изучения категории эффективности инвестирования. Основой статистического изучения эффективности инвестирования является решение методологических вопросов количественного определения и обоснования системы статистических показателей эффективности, базирующейся на соответствующей инвестиционной модели.

Для получения всесторонней оценки уровня эффективности инвестиционной деятельности и инвестиционного процесса необходимо разработать систему соответствующих показателей, основывающихся на критерии оптимальности, который рассматривается как достижение максимального результата на единицу инвестиционных вложений или как абсолютный минимум инвестиционных затрат на единицу инвестиционных доходов.

В контексте конкретных форм проявления эффективности инвестирования следует различать эффективность инвестиционной деятельности, как микроуровневую характеристику, и эффективность инвестиционного процесса, как обобщающее понятие, описывающее результаты инвестирования на мезо- и макро- уровнях, так как для описания каждой из этих категорий целесообразно применять разные инструменты финансовой статистики (рис. 1).



Рис. 1. Многоуровневая система показателей эффективности инвестирования

Следовательно, эффективность инвестиционной деятельности можно рассматривать как финансовый результат на единицу инвестиционных вложений, а эффективность инвестиционного процесса - как достижение определенного уровня социально-экономических показателей, характеризующих уровень развития экономики и общества в целом. Таким образом, при осуществлении оценки эффективности инвестирования следует использовать комплексную методику, включающую: 1) Эффективность инвестирования на микроуровне, рассчитанную на основании динамичных моделей оценки реальных и финансовых инвестиций; 2) Эффективность инвестирования на мезоуровне как отраслевую, региональную оценку, а также оценку финансовых инструментов на основании адаптивных моделей; 3) Эффективность инвестирования на макроуровне как общий результат инвестиционного процесса и его влияние на социально-экономическую сферу.

Мультивалютные депозиты как инструмент управления валютным риском

Бобыль В. В., Луцко С. В., ДИИТ, г. Днепропетровск, Украина

Известно, что банковские депозиты не воспринимаются большинством инвесторов в качестве высокодоходного финансового инструмента. Они больше подходят для сохранения, а не для активного приумножения капитала. Но все же не следует недооценивать данный банковский продукт. Ведь благодаря своей надежности, депозит является низкорискованным способом размещения денежных средств.

Отечественные кредитные учреждения предлагается достаточно большое количество депозитных продуктов. Минимальная сумма вклада, сроки и наличие пролонгации определяются банком самостоятельно и периодически меняются. Очевидно, что ставки по депозитам тем выше, чем продолжительней срок вклада и больше его сумма.

Таким образом, каждый потенциальный вкладчик стоит перед нелегким выбором: на какой срок оформить вклад, под какую ставку, с какой схемой начисления процентов и т.д.

Весьма принципиальным является вопрос выбора валюты депозитного вклада. Банковская практика свидетельствует, что при неблагоприятном изменении валютных курсов большая часть вкладчиков досрочно расторгают депозитные договора, теряя при этом начисленные проценты.

Уменьшить валютный риск вкладчиков можно с помощью относительно нового банковского продукта - мультивалютного депозита.

Главное преимущество мультивалютного вклада заключается в том, что в рамках одного договора одновременно открываются базовые счета в трех валютах: гривна, доллар США, евро. Срок всех трех счетов одинаков и соответствует сроку вклада. Средства клиента могут поступить на один или несколько из этих счетов в любой пропорции. При этом процентная ставка по каждой валюте устанавливается в день заключения вклада и в течение срока вклада не изменяется. В любой момент вкладчик может конвертировать все или часть средств на любом из базовых счетов в другую валюту. Конвертация производится на уже открытые счета в соответствующей валюте в рамках действующего договора. При конвертации дата окончания срока вклада не меняется, новые счета не открываются, процентная ставка не меняется.

Неоспоримым преимуществом является и то обстоятельство, что для проведения конвертации клиентам часто даже не требуется приходить в офис кредитной организации. У многих из них имеется развитая система интернет-банкинга, позволяющая осуществить конвертацию практически в режиме онлайн путем автоматизированной отправки в банк соответствующего распоряжения, которое без задержки принимается к исполнению.

Однако следует отметить и «отрицательные нюансы» для пользователей данного вида продукта, а именно:

- конвертация, как правило, осуществляется по внутреннему курсу, который ежедневно устанавливается каждым банком и значительно может отличаться от рыночного;
- за перевода денег из одной валюты в другую большинство банков взимает определенную комиссию, которая обычно составляет доли процента от размера средств, подлежащих переводу. Не исключено, что при проведении окончательных взаиморасчетов итоговая сумма может оказаться ниже планируемой.
- ставки по мультивалютным вкладам, как правило, на 2–3 процента ниже, чем по обычным депозитам.

Несмотря на это, мультивалютные вклады в периоды существенных колебаний валютного курса являются достаточно действенным инструментом уменьшения валютного риска вкладчиков.

Сек`юритизація банківських активів

Бобиль В. В., Сторожик Г. О., ДПТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Одним з варіантів вирішення проблеми банків щодо нестачі фінансових ресурсів є розвиток системи рефінансування банківських активів на основі сек`юритизації.

Базельський комітет розглядає сек`юритизацією як «структуровані угоди, в яких банки використовують кредитні деривативи для того, щоб передати кредитний ризик певного пулу активів третім особам, в тому числі страховим компаніям, іншим банкам і нерегульованим особам».

За своєю суттю, сек`юритизація знижує вартість позикових грошових коштів, «очищає» баланс кредитної організації, покращує її фінансові показники і є не чим іншим, як трансформацією неліквідних активів у ліквідні цінні папери.

Однак, більшість українських банків не поспішають реалізовувати сек`юритизацію своїх активів, що можна пояснити декількома причинами.

По-перше, нерозвиненою законодавчою базою. Нормативне регулювання сек`юритизації активів повинно відповідати правовому вирішенню питань з передачі прав вимог, корпоративному законодавству, законодавству щодо банкрутства, податкового і банківського законодавству тощо. На теперішній час операції сек`юритизації не є суб`єктом спеціалізованого українського законодавства, тому відсутня уніфікована документація оформлення подібних операцій. Чималі труднощі виникають і при їх обліку. Не встановлений правовий статус SPV, не розглянута специфіка оподаткування.

У Законі України «Про іпотечні облігації» вказаний тільки один механізм сек`юритизації – сек`юритизація іпотечних позик. Актуальним залишається питання розробки і впровадження закону, що регламентує усі форми сек`юритизації, а також внесення необхідних поправок в чинні законодавчі акти.

По-друге, в Україні відсутня ефективна ринкова інфраструктура. Недостатність ліквідних фінансових інструментів, негнучкість податкової системи, обмежена кількість кредитоспроможних учасників фінансового ринку - всі ці неринкові чинники заважають поширенню механізму сек`юритизації.

По-третє, низький рівень стандартизації кредитів. Вітчизняним банкам бракує алгоритму формування пулів з однорідних активів.

В - четверте, низький суверенний рейтинг України. У травні 2008 року міжнародне рейтингове агентство «Fitch Ratings» знизило прогноз рейтингу України з "позитивного" до «стабільного». У жовтні того ж року прогноз був ще раз зменшений з «стабільного» до «негативного». В обох випадках рейтинг був переглянутий у зв'язку з політичною невизначеністю, відсутністю постійно діючого законодавчого органа, високим рівнем інфляції та зростаючим дефіцитом платіжного балансу.

Крім того, головною проблемою щодо ефективності розвитку сек`юритизації активів є незадовільний рівень системи ризик-менеджменту у фінансових установах.

Сучасна фінансова криза довела необхідність розвитку локальної сек`юритизації. Для цього необхідна присутність на фінансовому ринку, у якості активних гравців, пенсійних фондів, страхових компаній та крупних корпоративних інвесторів, що також потребує відповідної зміни правового поля.

Наступний крок - це розробка та впровадження єдиних стандартів формування кредитних пулів, державний контроль за їх дотриманням.

Надалі необхідно розглянути схеми державної підтримки учасників іпотечного ринку, шляхи створення спеціалізованих фінансових установ як з кредитування, так і з мобілізації довгострокових ресурсів населення.

Всі ці комплекси необхідно проводити послідовно з урахуванням потреб сучасної економіки України.

Проблеми публічного розміщення акцій (ІРО) підприємствами України

Горб В. А., Якімова А. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Високі темпи глобалізації національних економік стимулюють розвиток світових ринків ІРО. До світових тенденцій у сфері ІРО можна віднести наступне: високі показники ліквідності; зростання конкуренції між світовими фондовими біржами; публічне розміщення акцій великих компаній на місцевих біржах; зростання кількості альтернативних джерел фінансування; посилення процесу зворотного акціонування компанії «від публічної до приватної».

Історія публічного розміщення акцій (ІРО) українських компаній дуже коротка. Її початок було покладено в 2005 рік, коли три підприємства України (Ukrproduct, Cardinal Resources та XXI Century Investments) вийшли на альтернативний майданчик Лондонської фондової біржі (AIM LSE) з обсягами залученого капіталу, відповідно, 6; 10,6 млн. англійських фунтів стерлінгів та 139 млн. доларів США.

Основною метою проведення ІРО є залучення суттєвого фінансового капіталу на довгостроковій основі. Наступна мета ІРО (на відміну від приватного розміщення) – це об'єктивна оцінка вартості підприємства, що дозволяє виключити маніпулювання цінами і ринком; усунути фактор монополізації ринку, здійснювати регулювання корпоративних відносин та вільний доступ інвесторів за умови високої якості конкуренції.

ІРО на внутрішньому ринку - це найдешевше джерело коштів, накладні витрати можуть становити 10-15 % від суми залученого капіталу. Й чим більша сума залучення, тим менша частка цих витрат. У середньому залучення коштів на біржі дешевше, ніж кредити на фінансування через облігації.

Мінімальна сума залучень, що робить вихід компаній на ІРО доцільним, складає 1 млн. доларів США. Верхня межа може бути на порядок вищою, особливо у разі виходу на американські біржі.

ІРО на закордонній біржі - це більш дорогий спосіб залучення інвестицій. Тому, якщо обсяг коштів, що плануються до залучення від ІРО, не перевищує 60-100 млн. доларів США, має сенс звернутися до інших джерел фінансування бізнесу, адже первинне розміщення акцій на зарубіжних майданчиках - це тривала, дорога і складна процедура.

Важливим моментом, який є обов'язковим для компанії, що планує здійснювати ІРО, є «публічність» - дієвий механізм детінізації української економіки, оскільки первинне розміщення акцій підтверджує, що корпоративне управління в компанії відповідає прийнятому стандарту, досягнута інформаційна прозорість і компанія має довгострокову стратегію розвитку бізнесу.

До плюсів публічної компанії можна віднести: отримання безстрокового фінансування; можливість фінансування у майбутньому; підвищення вартості цінних паперів компанії та попиту на них; диверсифікація інвестиційного портфелю акціонерів; дохід від приросту капіталу; отримання лістингу на фондовій біржі; покращення іміджу та корпоративної культури. Але поряд з цим є відчутні мінуси, серед яких можна виділити такі: ризик втрати контролю залежно від долі акцій на відкритому ринку; обмеження свободи дій керівництва; необхідність оприлюднення інформації про діяльність і власників; регулярна звітність; первинні та адміністративні витрати; очікування акціонерів тощо.

Обов'язковою умовою публічного розміщення цінних паперів українських компаній на закордонних, зокрема, європейських біржах, є процес переходу до міжнародних стандартів фінансової звітності (МСФО). Цей процес передбачає повний перегляд інформаційної стратегії; ключових показників діяльності в процесі прийняття управлінських рішень; оптимізацію інформаційних потоків та процесу обміну інформацією між підрозділами.

Страхование транспортных средств

Гребенник Т. А., ПГАСИА, г. Днепропетровск, Украина

Самое подходящее определение для страхования: «Лучше сделать на пару лет раньше, чем на пару минут позже».

В наше динамично изменяющееся время все меньше шансов удержать бизнес «на плаву», руководствуясь старым добрым «авось».

Как владелец транспортного средства вы являетесь владельцем объекта повышенной опасности. Безобидная, казалось бы, ситуация на дороге может привести к неожиданно серьезным последствиям. Например, неудачный маневр вашего автомобиля на трассе повлечет за собой ответный неудачный маневр соседнего транспортного средства. «Разбор полетов» доказывает вину вашего водителя. Теперь ваш ущерб ограничивается только вашей фантазией (скажем, может быть поврежден многомиллионный груз). Вы готовы к таким расходам? Если ответите утвердительно, тогда возникает второй вопрос: зачем? Не проще ли, выгоднее и эффективнее заключить договор страхования, что позволит спланировать свои финансовые потоки и наперед обезопасить себя от подобного рода «сюрпризов».

Прежде всего, хотелось бы отметить, что страхование транспорта - это комплексный термин, который подразумевает три вида страхования: страхование транспортных средств (КАСКО); страхование ответственности владельцев транспортных средств; страхование от несчастного случая водителя и пассажиров.

При выборе Страховщика следует обратить особое внимание на статьи договора страхования, в которых идет речь об исключениях из страхового покрытия и причинах отказа в выплате страховых возмещений. Излишне жесткие ограничения по данным статьям (например, в отношении нарушения правил дорожного движения или ночного хранения) могут снизить стоимость страховки, однако в дальнейшем затруднить получение возмещения, что поставит под сомнение целесообразность заключения договора.

Следует также заметить, что в договорах страхования, как и в других договорах, не существует односторонних обязательств.

Наверное, даже не стоит напоминать о необходимости внимательно читать договор страхования (а иногда и читать «между строк»), примеряя каждое условие «на себя».

Необходимость страхования в цивилизованном обществе не оспаривается. Рассудительность и внимательность помогут вам сделать правильный выбор и получить именно ту услугу, на которую вы рассчитываете.

Оцінка витрат при виборі методу ціноутворення на деповський ремонт пасажирських вагонів

Дзюба В. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

В цілому всі методи ціноутворення можна поділити на витратні та маркетингові. До витратних відносяться такі з них, як: метод середні витрати плюс прибуток; розрахунок ціни на підставі аналізу беззбитковості і забезпечення цільового прибутку; метод мінімальних витрат; метод ціноутворення із підвищенням ціни шляхом надбавки до неї; метод цільового ціноутворення та ін. Але в основі всіх витратних методів ціноутворення лежить базова величина витрат.

Державною адміністрацією залізничного транспорту Укрзалізниця, з метою застосування єдиних підходів галузевих господарств щодо формування фактичної вартості з виконання деповського ремонту об'єктів рухомого складу, рекомендовано застосовувати витратний метод ціноутворення.

Ціна на послуги деповського ремонту формується виходячи із витрат на ремонт і врахування прибутку, який розраховується на підставі встановленого Укрзалізницею відсотку рентабельності.

До складу витрат включаються витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи і інші прямі витрати, відповідну частину загальновиробничих, адміністративних та витрат на збут.

При визначенні ціни важливим є оцінка рівня витрат на виробництво та реалізацію послуг з ремонту. Як правило, із прямими витратами особливих проблем у визначенні розміру та достовірності не виникає. Разом з тим, калькуляція витрат може містити довільний розмір частини загально виробничих витрат, що робить основу ціни недостатньо достовірною. Мають місце також труднощі у їх розподілі на об'єкти витрат.

Діюча методика розподілу загальновиробничих витрат, які пов'язані із деповським ремонтом вагонів, передбачає такий розподіл здійснювати пропорційно фонду оплати праці, який нарахований за ремонт вагону. Але можливий розподіл загально виробничих витрат і пропорційно прямим витратам.

Проведені дослідження у Дніпропетровському вагонному депо показали, що різниця у розрахунках ціни послуг з деповського ремонту вагону, при застосуванні різних методів розподілу загальновиробничих витрат, може складати до 10 % їх загальної вартості.

Таким чином застосування нових підходів до оцінки витрат з ремонту забезпечить більшу достовірність їх формування і відповідно реальну ціну.

Визначення раціональних шляхів інвестування

Дребот Х. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Інвестиційна діяльність – це головна форма реалізації економічної стратегії підприємства, а її об'єми служать головним показниками темпів розвитку. Об'єми інвестиційної діяльності дуже нерівномірні у часі, як і нерівномірні грошові потоки інвестицій. Інвестиційна стратегія підприємства передбачає обґрунтування вибору інвестиційних проектів, а також їх постійний контролінг та організацію по адаптивній матричній структурі. Перед підприємством завжди постає питання: куди краще вкласти гроші, щоб понести найменші витрати, одержати максимальний дохід, та ще й у найкоротші строки.

Завжди існує така множина Ω , в якій елементи ω_n – об'єкти інвестування. Кожному ω_n відповідає своя функція витрат – $z(\omega)$ і прибутку – $p(\omega)$ на здобуття якого витрачається певний період часу – $t(\omega)$.

Підприємству потрібно знайти такий набір ω , щоб $A = \{A_k\}$ – набір ефективних і не порівнюваних варіантів, $A = \cup \Omega$; і задовольнялися умови:

- $Z(A) = \sum_{\omega \in A} z(\omega) \leq D$, (де D – наявні ресурси підприємства для інвестування);
- $P(A) = \sum_{\omega \in A} p(\omega) \rightarrow \max$;
- $T(A) = \max(t(\omega))_{\omega \in A} \rightarrow \min$;

Кількість можливих варіантів A (наборів об'єктів інвестицій) – 2^Q , де Q – кількість ω .

Для кожного T_n існує такий набір A_n , який є ефективним і незрівняним. Для вирішення такої задачі можна побудувати таблицю, де показати всі можливі варіанти і вибрати необхідні. На основі таблиці будується графік, на якому показують залежність прибутку від терміну проекту. Дана методика є досить наглядною, але водночас вона є дуже трудомісткою і громісткою. Адже з кожним новим ω_n кількість можливих варіантів збільшується на $2^n - 2^{n-1}$.

Звичайно можна застосувати програмне забезпечення (наприклад Maple), і все буде зроблено комп'ютером, а можна просто рішити задачу векторної оптимізації, що є набагато простіше і швидше.

Отже, алгоритм рішення задачі максимізації прибутку (P) при мінімізації витрат часу (T) і наявності певних ресурсів (D):

1. Множину $\Omega = \{\omega; i=1..n\}$ впорядковуємо так, щоб:
 $t(\omega_i) < t(\omega_j)$, ($i=j, i=\overline{1, n}$)
2. Формуємо ефективні і незрівнянні варіанти по правилу:
 $A_k = \{\omega_1, \omega_2, \dots, \omega_k\}$, $k=\overline{1, n}$;
3. Шукаємо такий номер k^* , щоб $Z(A_{k^*}) \leq D < Z(A_{k^*+1})$. Якщо в цьому співвідношенні отримаємо строго рівно ресурсам ($Z(A_{k^*}) = D$), то задача вирішена. В іншому випадку переходимо до пункту 4.
4. Множину A_{k^*+1} зменшуємо на таке ω , щоб дотримувалося обмеження по ресурсах ($Z(A_{k^*+1}) \leq D$), а прибуток ставав як можна більше (більше за прибуток від множини A_{k^*}).

Якщо після корекції множини (A_{k^*+1}) витрати будуть меншими ніж ресурси, то переходимо до наступного варіанту, якщо він є. Якщо такого варіанту немає, то задача закінчена.

Таким чином дана методика дозволяє швидко, без великих затрат часу і без застосування спеціального програмного забезпечення визначити найкращий з можливих наборів об'єктів інвестування, з урахуванням наявних ресурсів і пріоритетів підприємства.

Аналіз існуючих підходів та методів до оцінки економічного потенціалу

Железняк В. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

В сучасних умовах економічного розвитку України актуальним стає створення інформаційної бази для аналізу економічного потенціалу металургійних та машинобудівних підприємств, яка б дала можливість враховувати всю сукупність та ефективність використання їх економічних ресурсів.

Методи оцінки економічного потенціалу підприємства – це способи та прийоми, що використовуються в процесі оцінки економічного потенціалу підприємства та спрямовані на отримання конкретного результату.

Серед дослідників не існує єдиної думки стосовно питання вибору методів оцінки економічного потенціалу. Але основні підходи до оцінки економічного потенціалу поділяються на три загальні групи в залежності від їх базового критерію (див. рис. 1).

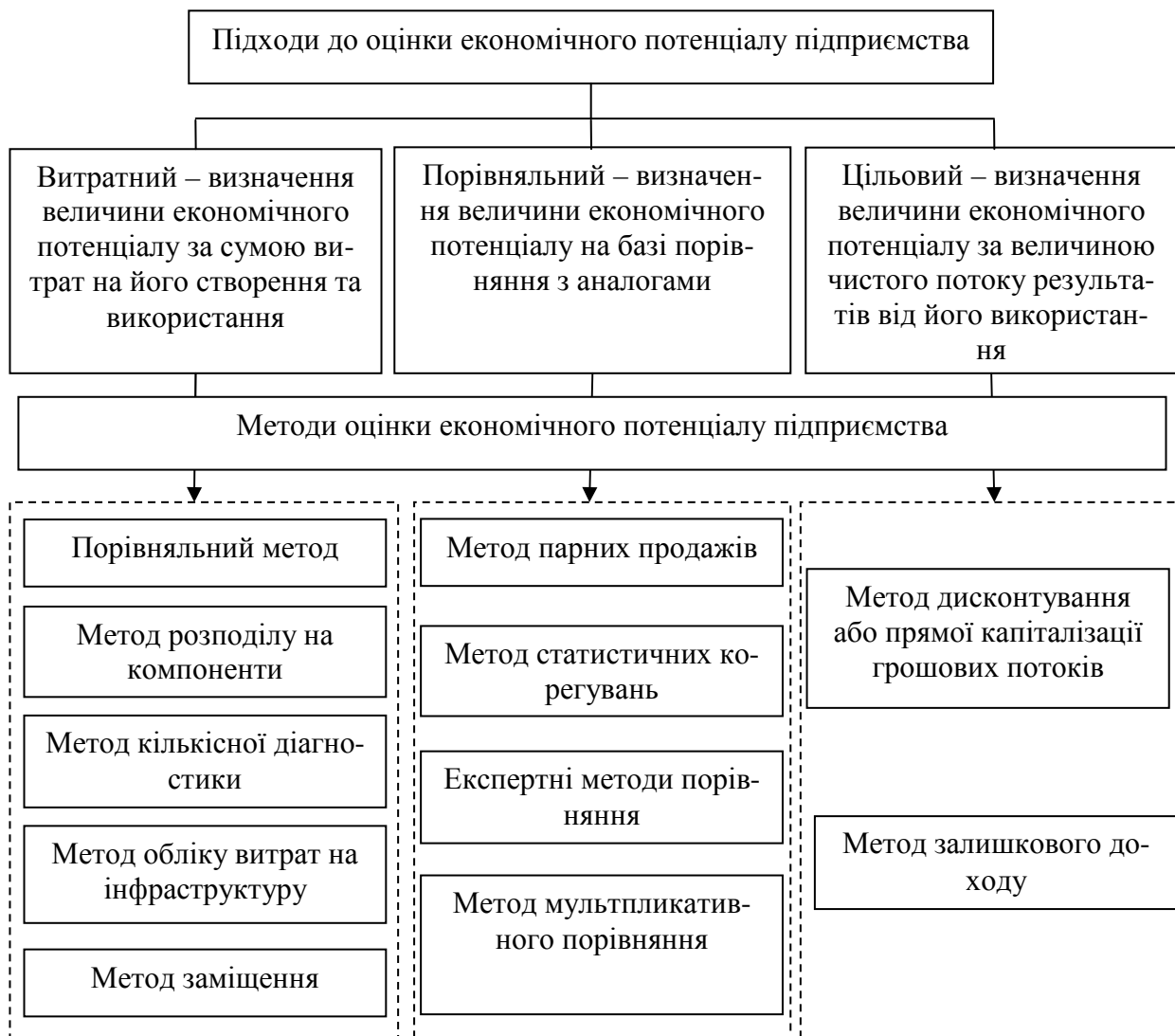


Рис. 1 Можливі підходи і методи для оцінки економічного потенціалу

При проведенні оцінки економічного потенціалу підприємства вибір методу оцінки має суттєве значення, оскільки від цього залежать результати вирішення конкретного завдання, що стоїть перед підприємством.

Розвиток оціночної діяльності в Україні

Жижко К. В., ДНУ, м. Дніпропетровськ, Україна

У світовій практиці теорії оцінки вартості підприємств та їхніх активів мають багатовікову історію. Зокрема, правила експертної оцінки підприємств за продажною ринковою вартістю були розроблені відомим німецьким ученим – математиком Г.Лейбніцем ще в XVIII столітті. Перші згадки про оцінку як метод бухгалтерського обліку і рекомендації щодо його використання в обліку у продажних цінах і за собівартістю з'явилися ще раніше – у XVI столітті в працях основоположників бухгалтерського обліку Л. Пачолі та А. ді Піетро.

У планово-регламентованій економіці оцінювання вартості як підприємства, так і бізнесу, було непотрібним, оскільки вони повністю належали державі, а тому лише на початку 90-х років у вітчизняній практиці у зв'язку з переходом до ринкових методів господарювання, почали застосовувати сучасні методи оцінки вартості майна для вирішення вказаних завдань.

Особливість сучасного етапу розвитку ринкової економіки в Росії, Україні та ін. країнах колишнього СРСР полягає в необхідності і важливості оцінки вартості промислового підприємства (компанії) для вирішення завдань інвестування в бізнес та залучення капіталу, а також при всіх трансформаціях: при покупках і продажах підприємства, його акціонуванні, злитті чи поглинанні і т. ін.

Перехід до ринкової економіки в країнах колишнього СРСР призвів до появи нової професії, що була затверджена урядами більшості країн СНД – експерт-оцінювач, оцінювач та ін. У зв'язку з постійнозростаючими потребами в новому виді послуг, розробляються законодавчі і методичні основи оціночної діяльності, урядами затверджуються стандарти оцінки. Оцінюючі дисципліни вводяться в навчальні плани провідних економічних навчальних закладів.

Цей факт на сьогоднішній день вже не викликає жодних сумнівів. Процес розвитку в пострадянських країнах ринкових стосунків зумовив появу потреби у фахівцях, які володіють навиками, що дозволяють забезпечити нормальне і повноцінне функціонування ринкових структур.

Якщо вітчизняні методики і стандарти лише розробляються і впроваджуються порівняно недавно, то міжнародний досвід в даному напрямі значно більший і переважає вітчизняний.

Стандартами, які представляють найбільшу методичну зацікавленість при розгляді оцінки бізнесу, це ті, що стали концентрацією американського досвіду – стандарти BSV (Business Valuation Standards) Американського Суспільства Оцінювачів (ASA – American Society of Appraisers). Де, наприклад, термінологія з оцінки бізнесу визначається стандартом BSV-I, прийнятим в 1988 році, і доповненнями до стандарту BSV-I, прийнятими в 1991 році.

Таким чином можна констатувати, що, не дивлячись на малий (порівняно зі світовим досвідом) досвід застосування оціночної діяльності і незначну нормативну базу, наша країна впевнено застосовує накопичений досвід і намагається наздогнати світових лідерів цієї галузі, використовуючи їхні методи і досвід.

Формування мережної структури комерційного банку

Каламбет С. В., Дил Д. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Поступова еволюція та поява нових форм організації фінансових систем є загальною тенденцією кінця XX - початку XXI ст., а виникнення мережних структур можна розглядати як альтернативний варіант економічної діяльності.

Ідея формування мережної структури в економіці була запропонована на початку 90-х років XX ст., але набула популярності після появи праць Мануеля Кастельса, який є автором концепції мережного суспільства. Концепція М. Кастельса розширила рамки теорії постіндустріального суспільства, що відрізняється від класичного індустріального капіталізму, як суспільства нового типу. М. Кастельс називає п'ять принципів мережної організації: масштабованість (мережа легко розширюється і скорочується залежно від обраної бізнес-стратегії); інтерактивність (оперативний зв'язок у реальному часі з постачальниками і споживачами продукції); гнучкість управління (збереження контролю над бізнес - проектом незалежно від розмірів мережі); брендинг (управління символічною цінністю бренда компанії); орієнтація на споживача.

В Україні проблему формування мережних структур стосовно економіки розглядали Г. В. Назарова та З. О. Луцишин.

Однак у цілому проблема формування мережної структури банківської системи розроблена недостатньо, а дослідження, присвячені впливу формування нової структури банківського сегменту фінансового ринку на його стабільність в Україні автору не відомі.

Мережна структура, на відміну від лінійної ієрархічної, є сукупністю взаємозалежних вузлів, що можуть бути рівнозначними (мережні структури, що не мають центру, наприклад у робочій групі рівноправних фінансових аналітиків) чи нерівнозначними (мережні структури, що мають центр, наприклад мережа філій великого банку в різних регіонах, і навіть, країнах світу). Мережну структуру організації комерційного банку (та економічних зв'язків між ними) можна назвати органічною на противагу механістичній лінійній моделі, оскільки мережні структури широко поширені в живій природі. Так Х. Інаока порівнює структуру економічних зв'язків банку та його фінансових потоків з структурою річкового басейну з численними притоками. До речі, можна зауважити, що з дослідженням мережних структур у живій природі і почалося вивчення цього явища в 70-ті роки XX ст., яке потім поширилося на соціальні й економічні явища.

Аналіз виникнення мережних структур в економічній діяльності сучасних компаній свідчить, що ці структури не створювалися навмисно, а виникли спонтанно в процесі адаптації до умов ринку. Зокрема, однією з таких структур заснованою на високих технологіях, є Інтернет.

Перевага мережних структур полягає в можливості утворення тимчасових зв'язків різного типу для виконання окремих завдань. При цьому мережні структури є не просто сукупністю філій чи дочірніх компаній, і не системою багаторівневого маркетингу, а принципово новим типом організації підприємства.

Зростання ролі мережних структур у банківському бізнесі обумовлений використанням інформаційних технологій. Так, завдяки здійсненню операцій через Інтернет вдалося домогтися значного зростання швидкості переміщення капіталу до об'єктів інвестування та зростання прибутковості операцій на фінансових ринках, зокрема у банківському секторі.

Поширення мережного принципу організації комерційних банків виявляється в зростанні кількості невеликих (за кількістю співробітників) відділень та філіалів, що потрібно для гнучкості та швидкої адаптації до змінних умов ринку, а також наближення постачальників послуг до їх споживачів. Такому поширенню локальних підрозділів фінансових установ сприяв розвиток інформаційних технологій, засобів зв'язку і створення локальних комп'ютерних мереж, що дало змогу оперативно обмінюватись інформацією і координувати їх роботу.

Управління інвестиційним портфелем підприємств залізничного транспорту

Каламбет С. В., Козій О. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Однієї з найбільш гострих проблем сучасної України залишається досягнення стабільного економічного росту. У числі факторів, що роблять безпосередній вплив на динаміку економічного розвитку, безсумнівно, належить інвестиційній сфері.

Інвестиції торкаються самих глибинних основ господарської діяльності, визначаючи процес економічного росту в цілому. У сучасній ситуації інвестиції виступають найважливішим засобом забезпечення умов виходу України зі стану хронічної економічної кризи.

В умовах ринкової економіки можливостей для інвестування досить багато. Разом з тим будь-яке підприємство має обмежені вільні фінансові ресурси, доступні для інвестування. Тому встає задача оптимізації інвестиційного портфеля.

Як правило, інвестор не вкладає вільні фінансові чи матеріальні кошти в одну справу, проект, акцію чи інший фінансовий інструмент, а вкладає в цінні папери різних підприємств, тобто формує інвестиційний портфель.

Таким чином, інвестиційний портфель - це цілеспрямована сформована сукупність всіх об'єктів реального і фінансового інвестування, якими володіє чи придбає акціонерне товариство (чи будь-який інший інвестор) для досягнення своєї мети.

Головна мета формування інвестиційного портфелю – забезпечення реалізації її інвестиційної стратегії шляхом відбору найефективніших і безпечних інвестиційних проектів та фінансових інструментів.

За останній час на залізничному транспорті майже в 10 разів скоротилися темпи оновлення основних виробничих фондів, загальний ступінь зносу основних фондів становить 56 %, у тому числі рухомого складу – 68 %. Потребує істотної модернізації інфраструктура залізниць.

Все це призвело до значного погіршення стану виробничо-технічної бази залізничного транспорту, згортання програм його економічного та соціального розвитку, створення суттєвої загрози надійному та безпечному функціонуванню залізниць. У цих умовах залізничний транспорт стає головним гальмом розвитку економіки України, що потребує термінового вирішення всіх питань по забезпеченню його інвестиційного розвитку.

Для підвищення інвестиційної привабливості галузі, що є важливим фактором отримання додаткових інвестицій необхідно:

- збільшити капіталізацію;
- створити стабільну та сприятливу для інвесторів законодавчу базу;
- підвищити інвестиційний рейтинг;
- забезпечити рентабельну діяльність залізничного транспорту.

Розвиток страхового ринку України

Каламбет С. В., Смолянська В. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Розвиток страхового ринку України став об'єктивною реальністю сьогодення. Постійно збільшується кількість його учасників (як страховиків так і страхувальників), розширюється асортимент послуг, які надаються споживачеві.

Важливе значення у з'ясуванні природи страхового ринку має чітке визначення сутності його «продуктивної» спрямованості. При цьому слід зазначити, що сьогодні відсутнє однозначне трактування цього чинника функціонування страхового ринку. На думку одних фахівців, страховики виробляють і продають страхові послуги, інших - страхові продукти. Більше того, існують точки зору, які чи ототожнюють поняття «страховий продукт» і «страхова послуга», чи відокремлюють кожне з них.

Тому, проаналізуємо методичні підходи до визначення поняття «страхова послуга», використовуючи праці різних вчених.

В фінансовій літературі є різні підходи до з'ясування сутності страхового продукту. Наприклад, одні фахівці стверджують, що базисом страхового продукту є ризикова компенсація з боку страховика.

Натомість існує думка, що страховий продукт є матеріальним, а послуга переважно наперед визначеним набором інформації, хоча й може бути реалізована також у матеріальній формі при настанні страхового випадку.

О. Зубець вважає, що «страховий продукт - це набір основних і допоміжних послуг», що надаються страхувальнику при укладанні договору страхування».

Р. М. Хайкін і В. В. Перемолотов підкреслюють, що страховий продукт «може позначати об'єкт - ідею, комплекс документів, над якими працює страхова компанія, які, проходячи етапи обробки спеціаліста, перетворюються в страхову послугу. Таким чином, продукт - це проміжна «сировина» для формування страхової послуги». Причому ці ж автори визначають, що «під продуктом страховки найчастіше розуміють той комплекс документації, який ліцензовано, плюс рекламні буклети для даного виду страхування. Стисло можна сказати, що продукт - це маркетинг поля, комерціалізація документації плюс система набору, підготовки агентів й управління агентською мережею. Якщо ж узагальненіше поглянути на ці дії, то їхню сукупність можна іменувати ще простіше - технологія продажу. Інакше кажучи, продаючи страхування, страховик виконує певну технологію - технологію страхування, яка і є страховим продуктом».

Унаслідок відсутності єдиного визначення поняття «страхового продукту» немає однакового трактування його особливостей.

З іншого боку, страхування можна віднести до послуг, оскільки, по-перше, воно має вартість (сплата премії) і споживчу вартість (страховий захист); а по-друге, є дією, що дає клієнтам компанії задоволення у вигляді стану захищеності; по-третє, є дією, що спричиняє певний корисний ефект - забезпечення захисту майнових інтересів фізичних, юридичних осіб і держави. По-четверте, у процесі страхування не створюється жодного матеріально-речового продукту. На цій підставі можна зробити висновок, що страхування повною мірою відповідає класичним визначенням послуги як такої.

Іноді страхову послугу характеризують як комплекс цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів громадян та юридичних осіб у разі настання певних подій (страхових випадків), визначених договором страхування або чинним законодавством.

Узагальнюючи, характеризуючи наведені підходи, можна виділити наступні особливості страхової послуги: нематеріальність послуги у більшості випадків; змінність послуги з часом; неможливість заощадження послуги; матеріалізація послуги за певних обставин; неможливість передачі послуги як власності; неможливість відокремлення послуги від її постачальника.

Управління залученими ресурсами комерційного банку, на прикладі депозитів

Карімова Ю. Р., Каламбет С. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Негативні явища в банківській системі України і світу зачепили більшість населення, яке жило в кредит і зіткнулося з проблемами, спосіб вирішення яких досі не знайдений. Паніка охопила всіх, у тому числі і менеджмент банків, який почав безапеляційно піднімати відсоткові ставки за кредитами, заморожувати депозити тощо. Це при тому, що в 2006-2008 рр. в українських банках спостерігалось постійне зростання обсягу коштів, залучених від населення. За 9 місяців 2008 року кошти фізичних осіб зросли на 24 % і становили 202 млрд. грн. і становили третину зобов'язань банків. У жовтні 2008 р. погіршення фінансової ситуації, а також зміни складу акціонерів багатьох банків спровокували масовий відтік депозитів і відповідно різке зменшення ресурсної бази банків.

Вклад (депозит) - це кошти в готівковій або у безготівковій формі, у валюті України або в іноземній валюті, які розміщені клієнтами на їх іменних рахунках у банку на договірних засадах на визначений строк зберігання або без зазначення такого строку і підлягають виплаті вкладнику відповідно до законодавства України та умов договору.

Депозитні операції відіграють значну роль у діяльності банку:

- депозитні операції є головним джерелом проведення активних і, насамперед, пасивних операцій. Від характеру депозитів залежать види кредитних операцій і, відповідно, розмір доходу банку;

- правильна організація депозитних операцій забезпечує ліквідність комерційних банків;
- депозитні операції сприяють прискоренню безготівкових розрахунків;
- ресурси, сформовані за рахунок депозитних операцій, зазвичай дешевші міжбанківських кредитів.

Водночас депозитні операції мають певні недоліки:

- операції щодо залучення коштів у вклади пов'язані зі значними маркетинговими зусиллями, грошовими і матеріальними витратами комерційних банків. Це не дає змоги комерційному банку в разі необхідності оперативного отримувати грошові кошти для проведення активних операцій, здійснення непередбачених платежів;

- мобілізація коштів у вклади (депозити) в більшості випадків залежить від вкладників, а не від комерційного банку, якому часто важко, а то й неможливо досягти додаткового залучення коштів;

- загальний обсяг тимчасово вільних грошових коштів у рамках окремого банку або району об'єктивно обмежений.

В 2009 році банки, які показали чистий відтік коштів фізичних осіб, в середньому втратили 27 % ресурсів, накопичених населенням. Чистий відтік коштів фізичних осіб із банківської системи становив 2,77 млрд. гривень. При цьому здійснювався перерозподіл ринку вкладів фізичних осіб – населення вилучило із банків 26,31 млрд. гривень, з яких 23,54 млрд. гривень населення поклало в інші банки.

В 2010 році ємкість ринку коштів фізичних осіб буде складати приблизно 225 млрд. гривень. Це з урахуванням 5 % росту за рахунок притоку коштів, які раніше населення зберігало у вигляді готівки, а також з урахуванням поточного обсягу ринку.

Підходи щодо проблеми підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України в умовах кризи

Кассір В. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Світова економіка зіткнулась із кризою, що свідчить про те, що стара фінансова модель виявилася неефективною, а в окремих випадках безпомічною, у відновлення якої вкладають величезні кошти. Криза – це об'єктивна закономірність, циклічності, що постійно змінюється, такий шлях цивілізований світ постійно проходить.

Нажаль, ці процеси мають вплив і на транспортний комплекс держави.

Транспортний комплекс є одним з головних секторів економіки держави, який забезпечує внутрішній і зовнішній транспортно-економічні зв'язки. Рівень розвитку транспорту визначає рівень розвитку цивілізації й тому роботу транспорту дуже часто називають «дзеркалом економіки», а вважаючи що більше 90 % вантажообігу (без трубопровідного транспорту) і 50 % пасажирообігу припадає на залізничний транспорт, то вказану назву можна надати залізничному транспорту з максимальною достовірністю.

Показники роботи залізничного транспорту свідчать про формування та наростання негативних тенденцій у реальному секторі економіки держави з жовтня 2008 року, коли середньодобове навантаження вантажів на залізницях України було знижено на 4,2 %. Сукупні втрати пред'явлення вантажів до перевезення у листопаді-грудні 2008 року знизили досягнуті раніше рекордні показники навантаження практично до рівня 2001 року. Темпи падіння навантаження у 2009 року по відношенню до 2008 року по залізницях України склали 24,4 %. Основну складову вантажообігу залізниць складають транзитні перевезення, питома вага яких у загальному вантажообігу досягає більше 70 %. Падіння обсягів вантажних перевезень відносно минулого року призвело до різкого зниження доходів, що потребувало термінового прийняття антикризових заходів.

Для реформування залізничної галузі потрібно значні кошти, якими держава не володіє. Тому основна увага приділяється питанню участі в реформах недержавних секторів економіки, що, по суті, є декларацією про приватизацію галузі. Реформування залізничного сектору буде проводитися в два етапи. На першому (підготовчому) в 2009 – 2010 рр. буде створено державне підприємство – ДП «Укрзалізниця», як єдиний суб'єкт господарювання із статусом національного перевізника вантажу і пасажирів на українському і міжнародному ринках транспортних послуг. Головна мета другого етапу, у 2010 -2015 рр. – є поява акціонерного держпідприємства – створення на його базі і інших підприємств, закладів і організацій галузі ГАК «Укрзалізниця» з формуванням на цьому етапі основних дочірніх і залежних підприємств з специфікою по видам економічної діяльності. Тобто, обидві вказані структури призначенні забезпечувати повний державний контроль над своєю галуззю.

Для успішної реалізації розробленого механізму підвищення ефективності функціонування галузі слід забезпечити наступні завдання: створити умови для подальшого розвитку конкурентного середовища на ринку перевезень вантажів, ремонту об'єктів інфраструктури та рухомого складу, обслуговування і перевезення пасажирів; підвищити якість та збільшити обсяги перевезень; удосконалити організаційну структуру галузі; розробити комплекс заходів з удосконалення тарифної політики; створити ефективну систему управління галуззю, адаптовану до ринкового середовища; удосконалити систему державного регулювання; підвищити інвестиційну привабливість галузі; забезпечити прозорість фінансової діяльності залізничного транспорту; запровадити заходи щодо підвищення мотивації праці.

Таким чином, розроблений механізм впровадження реформування залізничного транспорту з економічної точки зору є доцільним. Він дозволить забезпечити досягнення цілей реформування, а також вирішити головні проблеми залізничного транспорту України та прискорити розвиток галузі.

Обоснование размера прибыли получаемой производственными структурами

Колесников А. В., УкрГАЗТ, г. Харьков, Украина

Необоснованный размер прибыли, получаемый производственными структурами, способствует увеличению денежной массы, не подтвержденной размером произведённых материальных благ, что приводит к диспропорции между этими категориями и оказывает разрушающее воздействие на экономику, вступая в противоречия с экономическими законами, действующими на протяжении всей экономической цивилизации. Законы взаимодействия продуктивных сил производственных отношений, увеличение производительности труда, увеличения потребностей. Эта группа экономических законов приобретает на современном этапе особенное значение в связи с глобализацией мировой экономики и возрастающими производственными, торговыми и финансовыми связями.

Нерасчитанная прибыль вступает в экономическое противоречие со всеми основными законами экономической теории. Так в реальной экономике существует:

- предельный уровень налога – 10 % в доходе предприятия;
- предельный уровень заемных средств - до 70 % в капитале предприятия и иные ограниченные экономические параметры.

Из изложенного выше можно заключить:

1 Уровень прибыли не может быть безграничным, так как это нарушает основополагающий экономический закон спроса и предложения.

2 Это утверждение абсолютно истинно для любого типа рыночной структуры общества.

3 Анализ статистических данных производственных структур успешно функционирующих во времени, который проводился на протяжении десятков лет позволяет установить, закономерность о том, что средняя норма прибыли не должна превышать 21 % от затрат связанных с производством, обслуживанием и позиционированием блага и выражается неравенством:

$$Pr \leq \frac{21}{100} \cdot (VC + FC + N),$$

где:

Pr - прибыль функционирующей рыночной структуры;

VC - материальные затраты на производство блага и затраты на оплату труда;

FC - затраты связанные с обслуживанием производства;

N - обязательные платежи и налоги.

На основании предложенной технологии расчёта, граничащей с аксиомой, определяется количественная закономерность оптимальной прибыли для функционирующей рыночной структуры, создающей благо, что позволяет не нормировать произвольно, а рассчитывать искомую прибыль. Предельный уровень оптимальной величины прибыли для безопасной экономики должен быть меньше или равен 21 % от затрат связанных с производством, обслуживанием и позиционированием блага.

Кризис в Украине и неотложные меры для оживления экономики

Кондрашин А. В., Салига С. В., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Глобальный финансовый кризис застал Украину врасплох. Кабинет Министров еще в июле 2008 года не знал, как поступить с профицитом Государственного бюджета, а в сентябре в связи с резким сокращением металлургического и химического производства оцепенел в надежде на возрастающие потребности в металле и продукции химии на мировом рынке в ближайшее время.

Вступление Украины в ВТО в 2008 г. не позволило предприятиям металлургии, химии конкурировать на мировых рынках из-за высокой себестоимости производимой продукции. Цены на металлопродукцию на мировом рынке снизились до 30 %, а потребность сократилась до 20 %. На мировом рынке металлов остались Китай, Россия, из Украины - только «Криворожсталь». Ожидание возврата высоких цен на металлопродукцию и роста потребностей в металле на мировом рынке может затянуться на годы. Развитие внутреннего рынка тормозится резким сворачиванием строительства жилья из-за отсутствия достаточных средств у населения, массового сокращения рабочих мест в строительстве, металлургии, химии, в промышленности строительных материалов. Экономическая ситуация усугубляется высокой энергоемкостью металлургического, химического производства, жилищно-коммунального хозяйства. Опережающий рост импорта товаров и услуг по сравнению с ростом экспорта украинской продукции с 2005 г. должного внимания на привлек, все силы были направлены на наполнение государственного бюджета за счет возрастающих поступлений таможенных сборов и пошлин от импорта товаров. Многие годы Министерство финансов старалось не замечать огромного валютного потока в Украину в объеме 16-18 млрд. долл. США ежегодно, от нелегальных украинских «заробітчанин», численность которых в отдельные годы превышала 7 миллионов человек. С сентября 2008 г. валютный поток в страну от украинских нелегалов заметно сократился. Попытаемся представить систему неотложных мер для оживления экономики, учитывая, что экономический кризис в стране носит системный и долговременный характер.

Необходимые меры для оживления экономики:

1. Безотлагательная отмена налога на добавленную стоимость, начиная с целью оживления внутреннего рынка, снижения повсеместно цен на товары и услуги.
2. Сокращение государственного аппарата управления до уровня Японии, включая государственные администрации Президента Украины в районах, городах, областях не менее чем в 2,5-3 раза.
3. Для финансового наполнения Пенсионного фонда ввести единые нормы отчислений с заработной платы без ограничений в размере 33,2 % для государственных структур и коммерческих предприятий.
4. Ввести законодательно дополнительный налог в размере 18 % при перечислении валюты по импортным закупкам товаров, легковых автомобилей, при оплате услуг по отдыху за рубежом.
5. Создать антикризисную инвестиционную комиссию с целью рассмотрения каждого бизнес-плана металлургических, химических предприятий по модернизации для достижения конкурентоспособности продукции на мировом рынке и снижения энергоемкости производства не менее чем в 2-2,5 раза в течение двух лет.
6. Установить мораторий на повышение цен и тарифов сроком на три года на железнодорожные грузовые и пассажирские перевозки, на все виды энергоносителей.

Украина может преодолеть свой экономический кризис только при активной поддержке всего народа открытой программы антикризисных мер со стороны Кабмина и Верховной Рады. Парламент не может больше быть в стороне от проблем преодоления экономического кризиса, занимаясь разборками внутривластной борьбы за власть. Украина не имеет другого выхода, как консолидировать все здоровые силы на разрешение проблем экономического кризиса.

Підприємництво сьогодні

Корнілова О. В., Шило Л. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

На сьогоднішній день підприємництво займає істотне місце в ринковій економіці. Пройшовши довгий шлях розвитку, ця форма діяльності зарекомендувала себе як досить сильний інструмент впливу на ринок і на економіку в цілому.

Сьогодні саме з підприємництвом держава пов'язує надію на швидкі позитивні структурні зміни в економіці, вихід з економічної кризи та створення умов для розширення впровадження ринкових реформ. Як зазначено в прийнятому Верховною Радою законі «Про державну підтримку малого підприємництва», воно розглядається як «провідна сила в подоланні негативних процесів в економіці та забезпеченні сталого позитивного розвитку суспільства, як одна із сфер забезпечення зайнятості населення, запобіганню безробіттю та створення нових робочих місць». Великою мірою роль підприємництва полягає у вирішенні питання зайнятості, що проявляється, насамперед, у здатності малого та середнього бізнесу створювати нові робочі місця і поглинати надлишкову робочу силу. Особливо це стосується нинішнього стану справ в Україні. Адже в той час, коли йде процес скорочення робочих місць на великих підприємствах, малі фірми не тільки зберігають, але й створюють нові робочі місця.

Підприємництво має великий вплив на економіку. Бізнес створює такі економічні умови, без яких неможлива висока ефективність ринку. У розвинених країнах доходи від підприємництва займають майже половину всіх надходжень в економіці, але в інших країнах підприємці часто стикаються з нечесною конкуренцією з боку крупного бізнесу.

Аналіз стану малого підприємництва показує, що бізнес в Україні перебуває на початковому етапі розвитку і характеризується високим ступенем неефективності. За теперішньої ситуації розвиток бізнесу в Україні повинен стати вирішальним чинником для вдосконалення економічних механізмів: цей напрямок потребує ефективної державної підтримки, яка повинна бути спрямована на створення позитивного економічного та правового клімату. І це особливо потрібне тому, що бізнес пов'язаний із значним ризиком. Як свідчить статистика, тільки 5 % з числа новостворених підприємств в Україні можна вважати успішними. 35 % зникають вже протягом першого року діяльності. Решта 60 % ледве зводять кінці з кінцями. В Японії 7 із 10 підприємств припиняють свою діяльність протягом перших п'яти років. Жорстока конкуренція, нестача початкового та обігового капіталу, підвищена чутливість до зовнішніх факторів можуть обернутись для будь-якої фірми крахом. Тому згубним для підприємництва є відсутність знань і досвіду в галузі фінансів, права, недостатня компетентність в управлінні фірмою.

Для розвитку підприємництва істотне значення має розуміння того, що не будь-яка нова справа є підприємництвом. Підприємництво, в першу чергу, пов'язане з ефективним використанням всіх чинників виробництва в цілях економічного зростання і задоволення потреб окремих громадян і суспільства в цілому.

Розвиток підприємництва - важлива економічна і політична проблема. Необхідна цілісна системна методологія розвитку підприємництва. Справа зовсім не в бюджеті і навіть не в податках. Справа в свободі, в правах, у відношенні держави до підприємництва.

Підвищення доходів залізниць шляхом раціонального розподілу доходних надходжень від перевезень

Лоза І. П., Привалова Л. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Однією з важливих умов зміцнення економіки залізниці є правильний, раціональний розподіл доходних надходжень та збільшення їх доходів. Для цього керівництво залізниць зобов'язане забезпечувати зростання обсягів і підвищення якості послуг, що надаються населенню, підприємствам і організаціям, а також повне використання всіх джерел доходів і контроль за повнотою їх надходження.

Зараз, як відомо, майже всі залізниці є збитковими. Це зумовлене падінням обсягів перевезень (здебільшого вантажних) через економічну кризу, бо підприємства - клієнти знизили також обсяги виробництва своєї продукції. Ще однією з головних причин виникнення кризового стану залізничного транспорту України є сформована невідповідність обсягів фінансування нормативним вимогам процесів простого відтворення основних виробничих фондів та нестача інвестицій, що стримують інноваційно-інвестиційний процес розвитку залізниць. Отже, внаслідок зниження роботи залізниці знижуються і доходні надходження. Тому головним завданням фінансово-економічних структур є необхідність правильно їх розподіляти між залізницями, а залізниці – між структурними підрозділами з тим, щоб забезпечити ефективну роботу.

Неабияку роль у розподілі доходних надходжень від перевезень відіграє держава та зокрема Укрзалізниця. Об'єктивна необхідність державного регулювання діяльності залізничного транспорту обумовлюється як накопиченим власним досвідом господарювання, так і зарубіжними підходами до реформування галузі.

Існуючий розподіл доходних надходжень не дає змоги бачити реальні грошові надходження на залізниці, бо механізм розподілу сьогодні такий, що усі надходження акумулюються на розподільчому рахунку Укрзалізниці і тільки мала їх частина перераховується на рахунок певної залізниці. Враховуючи той факт, що держава майже не виділяє ніяких коштів для фінансування залізниць, оновлення рухомого складу, основних фондів залізниці вимушені здійснювати за свій рахунок, але їх катастрофічно не вистачає.

Тому раціональний розподіл доходних надходжень від перевезень є дуже актуальним, враховуючи сучасний економічний стан залізничного транспорту і галузі в цілому.

Враховуючи те, що в процесі перевезень вантажів приймають участь одна або декілька залізниць України, а при перевезенні пасажирів ще і залізниці інших країн, виникає потреба розподілу доходних надходжень між залізницями та іншими учасниками перевізного процесу.

Доходами від перевезень є грошовий вираз обсягу реалізованої транспортної продукції. Їх наявність є однією із необхідних умов госпрозрахункової діяльності підприємства. Доходи від перевезень використовуються на відшкодування експлуатаційних витрат та утворення прибутку. Порядок формування та обліку доходів від перевезень на залізницях, дирекції залізничних перевезень та галузевих лінійних підприємств різний.

На сьогоднішній день загальнодержавна оцінка результативності роботи рухомого складу та інфраструктури залізниці при виконанні пасажирських та вантажних перевезень в умовах адаптації залізничних підприємств до умов ринкової економіки повинна виконуватись тільки в грошовому вимірнику.

Суворий облік доходів - одна з найважливіших умов економічного зростання і процвітання будь-якого підприємства.

Реформування залізниць навіть в умовах зниження обсягів перевезень потребує значних капітальних вкладень для підтримки їхньої працездатності. У цих умовах великого значення набуває проблема формування доходів залізниць та удосконалення їхньої фінансової системи, раціональний розподіл доходних надходжень.

Обґрунтування вибору методики оцінки лізингу рухомого складу залізничного транспорту

Лук'янова О. М., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Найбільш відповідальним та вирішальним етапом при прийнятті рішення суб'єктами господарювання щодо оновлення основних засобів виробництва на основі лізингу є загальна оцінка його економічної ефективності. На сьогоднішній день у різних джерелах інформації представлений ряд методик оцінки економічної ефективності лізингу, які розрізняються кількістю вихідних даних, ступенем складності розрахунків, кінцевими показниками, що є критеріями оцінки ефективності.

У зв'язку із цим виникає нагальна потреба вирішення відразу двох завдань:

- диференціювати методики оцінки економічної ефективності лізингу;
- провести порівняльний аналіз, тобто не тільки зіставити методики, визначити їхні переваги та недоліки, але дати оцінку якості розглянутих методик.

Для систематизації всієї сукупності існуючих методик був використаний прийом класифікації, який передбачає подання різних методик оцінки економічної ефективності лізингу, виділених по одному критерію. У якості такого критерію виступає правило моделювання грошового потоку.

Даний критерій дозволив розчленувати відомі методики на дві групи:

- 1) методики оцінки економічної ефективності лізингу, засновані на моделюванні грошових потоків на основі витрат, пов'язаних винятково з фінансуванням активу;
- 2) методики оцінки економічної ефективності лізингу, засновані на моделюванні грошових потоків шляхом розрахунку чистих доходів.

У кожній із зазначених груп існують методики, що відрізняються за критерієм, на підставі якого проводиться вибір того або іншого методу фінансування реальних інвестицій. Засобами оцінки виступають різні показники. Основними показниками щодо розглянутих методик, що дозволяють зробити оцінку, є: NPV – показник або чиста приведена вартість (Net Present Value); IRR – показник або внутрішня норма прибутковості (Internal Rate of Return); еквівалентний кредитний аналіз або еквівалентна позика (ЕП).

До переваг першої групи методик можна віднести: використання відносно мінімальної кількості вихідних даних (досить інформації про актив, що здобувається, і режим оподаткування лізингоотримувача); зрозуміла послідовна процедура розрахунку в силу того, що методики першої групи не досить деталізовані.

До недоліків можна віднести: імовірність виникнення ризику неотримання податкової економії; допущення про повне фінансування.

До загальної переваги методик другої групи можна віднести найбільшу деталізацію, що забезпечує більш точну оцінку ефективності того або іншого методу фінансування. Методики даної групи можуть використатися для ухвалення остаточного рішення про вибір методу фінансування, тому як з їхньою допомогою можна врахувати особливості діяльності лізингоотримувача.

До загального, але незначного, недоліку другої групи методів можна віднести абсолютне значення критерію, на основі якого здійснюється оцінка.

Таким чином, в результаті диференціації методик оцінки ефективності лізингу, виявлені достоїнства й недоліки обох груп дозволять лізингоотримувачу вибрати потрібну методику оцінки економічної ефективності лізингу рухомого складу залізничного транспорту.

Іноземні інвестиції як спосіб реформування залізничного транспорту

Ляшенко І. О., Сначов М. П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Залучення іноземних інвестицій - пріоритетний напрямок розвитку економіки України, який в умовах економічної кризи потребує особливої уваги з боку держави. Для виходу на світові ринки необхідні значні капітальні вкладення, але ситуація ускладнюється тим, що проблема інвестування вирішується в умовах не лише економічної, а й політичної кризи в Україні. Тому при практично повній відсутності власних коштів велике значення мають іноземні інвестиції. Однак за оцінками внутрішніх й іноземних суб'єктів інвестицій Україна залишається не перспективною для залучення капітальних інвестицій.

Аналіз фінансових ринків показує, що світовий капітал знаходиться в активному пошуку нових місць свого застосування, які забезпечать високий рівень прибутку капіталу. За останні роки певну зацікавленість інвесторів викликав транспорт та зв'язок. Приток капіталу у цей вид економічної діяльності до початку кризи поступово зростає і в загальному обсязі збільшився майже в 3 рази. За останні п'ять років, в період з 2003 по 2008 роки, у наземний транспорт України (в т.ч. і залізничний) як вітчизняними, так і іноземними інвесторами було вкладено 33,6 млн. грн., що сприяло загальному збільшенню перевезень на 5,4 %.

Від об'єму капітальних вкладень у залізничний транспорт залежить науково-технічний прогрес галузі. При цьому, головне - це поліпшення технічного стану основних виробничих фондів (в 2009 році їх знос був на рівні 84 %, коли норма становить не більше 50 %) та підвищення рівня технологічних процесів. Це дозволить зберегти конкурентоспроможність залізничного транспорту у порівнянні з іншими видами транспорту.

Вигідне географічне положення, помірні кліматичні умови, багатогалузева національна економіка, а також широкий обсяг внутрішніх споживчих ринків є серйозним потенціалом для розвитку транспорту України. Україна розташована на пересіченні шляхів Росії з Європою, що визначає її високий транзитний потенціал як держави та відіграє важливу роль у міжнародних транспортних зв'язках, які формують напрямок міжнародної торгівлі.

Укрзалізниця працює в форматі, що виконує функції державного управління і не є господарюючим суб'єктом, а це в Європі не практикується уже давно. Тому структура Укрзалізниці залишається єдиною і останньою пострадянською структурою неринкового типу, що стає серйозною перешкодою для іноземних інвесторів.

Останні роки залізничний транспорт кредитувався Європейським банком реконструкції і розвитку, що в попередні роки вже дало певні позитивні результати. Зупинка кредитування Укрзалізниці може грожити дефолтом системи, адже потребується термінове оновлення основних виробничих фондів. За підрахунками експертів модернізація Укрзалізниці вимагає близько 80 млрд. грн., що при кредитуванні під 6-8 % річних може скласти значні суми.

На даний час потреба у фінансуванні Укрзалізниці більш як утричі перевищує кредитні можливості галузі. Тому вигідним варіантом вирішення цієї проблеми може стати випуск облігацій Укрзалізницею, як суб'єктом господарювання, для задоволення довготермінових капітальних потреб. Але облігації є альтернативним способом фінансування відносно акцій, які дають змогу налагоджувати безпосередні стосунки з інвесторами.

Важливість припливу іноземних інвестицій - не тільки в збільшенні обсягів залучених капіталів. Разом з ними приходить корпоративна культура і новий сучасний менеджмент. Інвестиції ідуть безпосередньо в реальний сектор економіки, сприяють диверсифікації експорту, створенню додаткових робочих місць і, на відміну від іноземних кредитів, не збільшують заборгованість країни, тим самим зменшуючи відтік валюти за кордон.

Якщо найближчим часом Україна не зуміє створити інвестиційно-привабливий клімат, то на так необхідну нам економічну реструктуризацію у нас підуть десятиліття. Розвиток інвестиційної діяльності в Україні зробить поштовх для нашої держави. Це стане перспективою розвитку майбутнього життя країни, та надійною опорою для економіки.

Дослідження історичних закономірностей світових фінансових криз та наслідків для світового господарства

Миргородська Я. П., Каламбет С. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Поняття криза (від грецьк. *krisis* – рішення, поворотний пункт, результат) – неминучий супутник, фаза життєвого циклу будь-якої системи, у тому числі фінансової (банківської).

Фінансова криза – різке погіршення стану фінансового ринку внаслідок реалізації накопичених ризиків під впливом внутрішніх і зовнішніх чинників, що спричинили порушення його функціонування, зниження цінкових показників, погіршення ліквідності й якості фінансових інструментів, банкрутство учасників.

Фінансова криза, яку переживає світ, восьма за останніх сто років. Не зайве згадати сім попередніх.

1. Причиною першої кризи стала Перша світова війна (1914 – 1918 рр.).

2. Після Першої світової уряди докладали зусиль для повернення економіки на довоєнний рівень. Однак не пройшло і двох років, як вибухнула нова криза (1920 – 1921 рр.). Причини: масова демобілізація й відсутність робочих місць, низька зарплата, занадто довгий робочий день.

3. Криза 1929 р. за глибиною й масштабами не має аналогів. Вона охопила найрозвинутіші країни, тривала 4 роки, але особливо вразила економіку США, одержавши назву Великої депресії.

4. Глобальна енергетична криза, підняття цін на нафту на 70 %.

5. Чорний понеділок (19 жовтня 1987 р.) став початком нової глобальної кризи. В один день вартість акцій на Нью-Йоркській фондовій біржі упала на 22,6%, індекс Dow Jones установив рекорд одноразового падіння на 508 пунктів.

6. Основним епіцентром нової кризи стали країни Південно-Східної Азії (1997–1998 рр.).

7. Економічна криза 1998 р. в Росії (чи дефолт).

Соціально-економічна ситуація, що склалася в Україні починаючи з 4 кварталу 2008 року, безумовно, пов'язана зі світовою економічною кризою. На сьогодні сформувалося три напрями, за якими світова криза здійснює вплив на економіку України.

1. Циклічне уповільнення світової економіки, що в цілому може скоротити попит на експортну продукцію, а отже, експортну виручку і далі за ланцюжком призвести до зменшення надходжень до державного бюджету, девальвації гривні і зниження заробітної плати.

2. Паніка на фінансових ринках, банкрутство великих інвестиційних банків, різке зростання ставок Лібор.

3. Обвал котирувань на світових фондових ринках, який призвів до різкого падіння вартості акцій українських компаній.

Для зменшення гостроти фінансової кризи необхідно вжити таких заходів:

- НБУ повинен застосовувати різноманітні механізми «кредитування надзвичайного стану» і виконувати для банків роль кредитора «останньої інстанції»;

- у випадку розгортання повномасштабної фінансової кризи уряд за підтримки урядів основних міжнародних кредиторів України має ініціювати процес реструктуризації зовнішніх боргів корпоративних позичальників шляхом їх пролонгації на 3 – 4 роки за ставками, під які було надано первісні позики;

- основними завданням управління державним боргом України на 2009 – 2010 роки мають стати активізація співробітництва з МФО та відродження внутрішнього ринку державних цінних паперів.

Фінансова складова економічної безпеки підприємства

Мілай О. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Проблеми економічної безпеки підприємства та фінансової безпеки як однієї з основних її складових розглядаються представників вітчизняної економічної науки порівняно недавно. Чинником виникнення та постійного посилення уваги до цих проблем є трансформаційна криза української економіки, яка охопила всі сфери і стала суттєвою перешкодою на шляху забезпечення сталого розвитку економіки та суспільства.

Основні аспекти визначання сутності поняття економічної безпеки, фінансової безпеки як її складової, системи критеріїв і параметрів досліджено у наукових працях вітчизняних та зарубіжних вчених: О. І. Барановський, Ф. І. Євдокімова, М. М. Єрмошенка, С. М. Ілляшенка, Н. В. Куркіна, В. І. Мунтіян та інші.

Зараз багато українських підприємств працюють у нестабільному економічному та суспільно-політичному середовищі, переживають глибокий спад виробництва і знаходяться в критичному стані або в стані банкрутства. Тому економічна безпека підприємства (в частині її складової фінансової безпеки) має відіграти виняткову роль у подальшій діяльності підприємств.

Економічна безпека підприємства - це такий стан корпоративних ресурсів (ресурсів капіталу, персоналу, інформації і технологій, техніки та устаткування, прав) і підприємницьких можливостей, за якого гарантується найбільш ефективне їхнє використання для забезпечення стабільного функціонування та запобігання внутрішнім і зовнішнім негативним впливам (загрозам).

Фінансова безпека може бути визначена як стан найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів, виражений у найкращих значеннях фінансових показників прибутковості і рентабельності бізнесу, якості управління та використання основних і оборотних коштів, структури його капіталу, норми виплат за цінними а також курсової вартості його цінних паперів як синтетичного індикатора поточного фінансово-господарського становища і перспектив її технологічного та фінансового розвитку.

Основною метою фінансової безпеки підприємства є гарантування його стабільного та максимально ефективного функціонування сьогодні та високий потенціал розвитку в майбутньому за умови його здатності протистояти існуючим і виникаючим небезпекам та загрозам, які здатні завдати фінансової шкоди підприємству, небажано змінювати структуру капіталу, примусово ліквідувати підприємство тощо.

Функціонуючи в умовах невизначеності, підприємства стикаються із різними небезпеками, з яких найбільшу загрозу несуть саме фінансові небезпеки. Джерелами загроз фінансової безпеки підприємства можуть бути такі чинники, як зміни механізмів економічних і, насамперед, фінансових відносин міжнародними і міждержавними угодами, змінами економічних і фінансових механізмів у державі, природними явищами, спекуляції цінними паперами, агресивним надбанням акцій фірми конкурентами, ціновою конкуренцією суперників, шахрайствами з боку окремих підставних фірм тощо.

Індикаторами фінансової безпеки підприємства є граничні значення таких показників: коефіцієнта покриття, коефіцієнта автономії, рівня фінансового коефіцієнта забезпеченості відсотків до сплати, рентабельності активів, рентабельності власного капіталу, середньозваженої вартості капіталу, показника розвитку компанії, показників темпів зростання прибутку, обсягу продажів, активів, співвідношення оборотності дебіторської і кредиторської заборгованості тощо.

Отже, забезпечення фінансової безпеки є однією з пріоритетних задач керівництва підприємства. Однак, недосконалість фінансового ринку, законодавчої бази та специфіка функціонування української економіки ще більше загострюють проблеми забезпечення фінансової безпеки і виділяють її як важливу складову в системі економічної безпеки підприємства.

Управление дебиторской задолженностью

Нечепоренко Ф. Ф., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Как известно, важнейшим видом оборотных активов является дебиторская задолженность. Её природа определяется в значительной степени действующим порядком расчётов за произведенную продукцию, выполненные работы и оказанные услуги.

Таким образом, неоплаченные счета следует рассматривать как коммерческий кредит.

Комплексный подход к характеристике дебиторской задолженности заключается не только в рассмотрении её оборота, но и как обеспечении собственных краткосрочных займов. Когда клиенты оплатят свои счета, предприятие сможет направить полученные денежные средства для погашения такого займа. Такая оценка дебиторской задолженности позволяет дать наиболее точное определение ее качества.

Общая формула дебиторской задолженности такова: дебиторская задолженность на конец периода будет равна сумме дебиторской задолженности на начало периода и объему реализации в данном периоде минус оплату. Если предположить, что процент взыскания выручки денежными средствами является неизменным, а величина оплаты включает полное погашение на начало периода, то при росте объемов реализации получим сопряженный рост дебиторской задолженности. Таким образом, снижение в абсолютном измерении дебиторской задолженности возможно лишь при положительном значении величины (оплата минус объем реализации в данном периоде).

Управление дебиторской задолженностью условно можно разбить на пять этапов, перечисленных ниже:

- определение условий реализации. Это означает время, которое может быть предоставлено покупателю для оплаты счетов, возможность предоставления скидки за своевременную оплату и ее величина;
- определение свидетельств платежеспособности контрагента;
- классификация клиентов по степени платежеспособности. Для этого, как правило, используется «кредитная история» по каждому конкретному клиенту, а при ее отсутствии – анализ его финансовых отчетов;
- определение величины коммерческого кредита по каждому клиенту, разработка рискованной стратегии, предполагающей выбор либо в пользу абсолютной надежности, отвергающей работу с сомнительными контрагентами, либо принятие риска появления сомнительных долгов в качестве платы за расширение круга постоянной клиентуры;
- разработка политики взыскания платежей по истечении срока исполнения обязательств партнера. Речь идет о методике отслеживания платежей и принятия мер по отношению к постоянным дебиторам.

Наиболее действенный способ побудить покупателя оплатить счета до истечения срока оплаты – предоставление «скидок за своевременную оплату» при выполнении определенных условий. Например, покупатель получает 2 % - ю скидку при оплате в течение 30 дней и должен полностью расплатиться за 60 дней, т.е. платит 98 % первоначальной суммы счета. Если покупатель принимает данную схему оплаты, то он осуществляет финансовое вложение с доходностью $\{1+(100-98)/98\}^{12} = 1,27$, т.е. 27 % годовых. Как вариант данного способа можно рассматривать добавление к цене «платы за обслуживание» в случае поздней оплаты.

Таким образом, при умелом и адаптированном к текущим реалиям сочетании инструментов работы с дебиторской задолженностью можно достигнуть приемлемого уровня ее прогнозируемости и сбалансированности, что является залогом устойчивого финансового состояния любой системы управления.

Управління витратами у системі стратегічного управління підприємством

Оваденко Н. В., Овсак О. П.

Актуальність теми. Актуальність проблеми управління витратами підприємства полягає в тому, що перспективи розвитку підприємства в умовах посилення конкуренції та зниження норми прибутку значною мірою залежать від поведінки витрат та управління ними.

Мета. Розкриття місця і ролі стратегічного управління витратами у загальній системі стратегічного управління господарською діяльністю підприємства.

Виклад матеріалу. В даний час не всі вітчизняні підприємства приділяють належну увагу саме управлінню витратами у системі стратегічного управління, і, як наслідок, це призводить до фінансових проблем і навіть до банкрутства підприємств. Тому для підвищення шансів підприємства на виживання необхідний грамотно організований та ефективно здійснюваний процес стратегічного управління витратами

Метою стратегічного управління витратами є довгострокове забезпечення економічної ефективності підприємства за умов впливу зовнішніх і внутрішніх чинників на рівень і поведінку витрат. В першу чергу необхідно провести аналіз формування цінності кінцевого продукту для споживача та проаналізувати витрати на його створення. На основі цього аналізу можна виявити шляхи економії або мінімізації чи оптимізації витрат.

Оскільки за сучасних умов господарювання мінімізація витрат є не завжди доступним й доцільним варіантом їх зниження, тому ставиться акцент на оптимізації витрат.

Оптимізація витрат підприємства має спрямовуватись на вирішення питань:

- оцінки обґрунтованості абсолютної величини витрат;
- її відповідності плановим величинам;
- оцінки факторів формування величини та структури витрат;
- своєчасне виявлення резервів зменшення витрат;
- виявлення та обґрунтування механізмів мобілізації таких резервів

Стратегічне управління витратами повинно охоплювати такі складові як: облік та аналіз витрат підприємства; формулювання стратегічних альтернатив та вибір стратегії; планування та прогнозування рівня витрат; оптимізація та контроль процесу формування витрат; виявлення відхилень від планових показників та ідентифікація причин таких відхилень; пошук та кількісна оцінка резервів зменшення витрат; контроль виконання та коригування розроблених планів.

Головне місце в системі стратегічного управління витратами також займає процес стратегічного планування і прогнозування. Планування витрат на довгостроковий період передбачає досягнення їх оптимального рівня, внаслідок чого можливе зниження витрат та використання резервів з метою здобуття конкурентної переваги. Процес прогнозування в системі стратегічного управління витрат дає змогу виявити існуючі проблеми і базується на аналізі господарської діяльності підприємства. Однак, вітчизняні підприємства для прийняття рішень про майбутнє організації або зовсім не застосовують прогнози, або застосовують їх незначною мірою, тому і терплять крах під впливом будь-якої, навіть незначної загрози.

Управління витратами в системі стратегічного управління широко застосовується у господарській практиці підприємств економічно розвинутих країн, тому українським підприємствам було б доцільно адаптуватись до розвитку ринку та використовувати стратегічне управління витратами, що забезпечить не тільки зниження витрат, але й зростання рентабельності виробництва, підвищення конкурентоспроможності та розвитку підприємства на ринку. Кожне підприємство має дбати про перспективи розвитку і знижувати в довгостроковому періоді витрати, з метою оптимізації їхнього рівня. Вміння планомірно і раціонально керувати витратами в періоди погіршення кон'юнктури ринку підвищує шанси підприємства на виживання.

Деякі напрями оптимізації витрат на підприємствах залізничного транспорту

Пашнюк А. А., Сначов М. П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

На сьогодні конкуренція залізниць з іншими видами транспорту за обсяги перевезень, розширення сфери автомобільного транспорту у вантажних перевезеннях, а також зростання цін на всі види ресурсів висувають на перший план проблему оптимізації витрат.

Вивченню теорії витрат з давніх часів приділяли важливе значення вітчизняні і зарубіжні вчені. Результатом вивчення витрат різними фахівцями сучасності є виникнення синтетичної галузі знань – управління витратами, яка ґрунтується на теорії економіки підприємств, управлінського обліку, менеджменту, аналізу, бюджетування і контролінгу діяльності.

Оптимальне управління витратами – це процес підготовки, ухвалення і виконання рішень, спрямованих на зменшення витрат на одиницю обсягу перевезень.

У системі управління витратами можна виділити такі основні функції: своєчасний і повний облік витрат, калькулювання собівартості перевезень, комплексний аналіз причин формування витрат та їх змін, обґрунтоване планування витрат, стимулювання працівників до зменшення витрат, стимулювання споживачів з метою залучення їх на залізничний транспорт, постійний контроль за рівнем витрат, економічно раціональна організація експлуатаційної роботи.

Об'єктом управління витратами в розгорнутому вигляді є сукупність витрат, згрупована для розв'язання задач управління. На залізниці витрати мають деякі особливості, серед яких доцільно виділити наступні: спільність - більшість витрат пов'язується не з конкретними перевезеннями, а із забезпеченням усього перевізного процесу; необхідність - з точки зору забезпечення економічної цілісності і безпеки країни деякі витрати є необхідними; різноманітність - у здійсненні перевізного процесу беруть участь різні галузеві господарства, рівень витрат яких залежить від технології їх роботи та інших факторів; суперечливість - деякі з витрат впливають не тільки на прибуток самого залізничного транспорту, але й на фінансовий результат роботи його клієнтів; динамічність - витрати на перевезення вантажів і пасажирів перебувають у постійній динаміці; взаємозв'язок - витрати галузових господарств впливають одні на інші, тому зміна витрат одного з господарств може призвести до зміни витрат у інших господарствах залізниці.

Велика кількість дослідників наголошую, що для ефективного управління витратами та прийняття обґрунтованих управлінських рішень на залізничному транспорті необхідно застосовувати елементи управлінського обліку, зокрема, метод «директ-костинг» Цей метод заснований на поділі витрат на постійні та змінні (на транспорті використовуються терміни «незалежні» та «залежні»), який передбачає, що собівартість враховується і планується тільки в частині змінних витрат. Постійні ж витрати збираються на окремих рахунках та із заданою періодичністю списуються безпосередньо на рахунки фінансових результатів. Усе це дає можливість калькулювати і планувати не тільки повну собівартість, але і собівартість в частині змінних виробничих витрат.

На залізничному транспорті на сьогодні визнається тільки повна собівартість перевезень. Саме тому для використання методу «директ-костинг» на залізниці необхідно обґрунтовано підійти до визначення залежності витрат від обсягу роботи. Такий поділ застосовується на залізницях при калькулюванні собівартості перевезень за номенклатурою витрат. Тобто по кожному господарству визначено перелік статей номенклатури витрат, які зараховуються до «залежних» та «незалежних» витрат по відношенню до обсягу перевезень.

Впровадження методу «директ-костинг» на залізницях дозволить отримувати більш аналітичну інформацію для наступних операцій: визначати точку беззбитковості та запас фінансової міцності роботи залізниці та її окремих підрозділів, здійснювати порівняльний аналіз прибутковості різних центрів відповідальності залізниці, здійснювати гнучку тарифну політику, спрямовану на збільшення рентабельності перевезень.

Півняк Ю. В., Вариленко К. В., ДІТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Нова система економічних і соціальних відносин, зумовлених переходом до ринку, породжує об'єктивну потребу у розвитку страхування як засобу захисту виробництва, майна, добробуту громадян. Страховий ринок є однією з найважливіших складових фінансової безпеки. Без розвиненого страхового ринку неможливо забезпечити поступальний соціально-економічний розвиток держави, безпечне функціонування суб'єктів господарювання, підвищення добробуту населення, убезпечення різних сфер його життєдіяльності.

Ознайомившись з розвитком ринку страхових послуг в сучасних умовах, можна зробити висновок, що сьогодні в Україні страховий ринок перебуває лише в стадії становлення, а його розвиток супроводжується проблемами економічного, нормативно-правового, організаційно-методологічного, інформаційно-аналітичного, кадрового і технологічного характеру.

Важливим елементом, ядром страхового ринку є страхова компанія - організація, яка згідно з отриманою ліцензією бере на себе зобов'язання за певну плату відшкодувати завданий страховим випадком збиток або виплатити страхову суму страхувальникові або іншим особам, вказаним у договорі. Страхова компанія діє на страховому ринку як самостійна, економічна одиниця, якій притаманні техніко-організаційна єдність та економічна відособленість. Завдяки цьому вона має можливість самостійно укладати договори зі страхувальниками та реальне право взаємодіяти з посередниками та іншими суб'єктами на страховій арені.

Страхова компанія завжди повинна слідувати за зміною ризику в тих чи інших галузях, вести відповідний статистичний облік, аналізувати та обробляти інформацію. Спираючись таким чином на отримані дані, страховики роблять оцінку ризиків, що являє собою аналіз усіх ризикових обставин, які характеризують показник ризику. Така оцінка поділяється на якісну, при якій визначають можливі види ризику і фактори, що впливають на рівень ризику при виконанні певного виду діяльності, та кількісну, до якої відносять статистичний метод оцінки, метод експертних оцінок та аналоговий метод.

Як і будь-яке підприємство, страхова компанія потребує використання у своїй роботі економіко-математичних моделей для з'ясування поведінки та тактики своїх клієнтів. На основі цього розробляється власна поведінка компанії, удосконалення її. Визначаються кращі умови взаємодії страхової компанії з клієнтами, в результаті яких, страхова компанія досягає мети – прибутку. Для дослідження співпраці страхових компаній з клієнтами, визначення кращих умов страхування використовують закон спадної граничної корисності. Розглянувши теорему про рівновагу особи, яка страхується, її наслідки та умови прибутковості страхової компанії, ми можемо дослідити, яким чином впливають параметри на взаємодію страхової компанії та її клієнта.

Прибутковість страхової компанії та привабливі умови страхування для клієнта можливі лише тоді, коли умови взаємно вигідні, як для продавця, так й для покупця ризику.

Аналіз взаємодії страхової компанії та її клієнта показує, що клієнт страхової компанії зацікавлений в її процвітанні, а страхова компанія не може функціонувати, не створивши вигідні умови для клієнтів.

Специфіка функціонування страхової компанії в рамках промислово-фінансової групи полягає в страхуванні ризиків пріоритетних проектів групи. Це полягає в тому, що ці проекти мають довгий термін реалізації та високу наукоємність, що визначає специфічний характер додаткових ризиків.

Однією з проблем у страхуванні промислових підприємств стала глобальна світова криза, яка вплинула на економіку України. Роботодавці для збереження своїх підприємств змушені мінімізувати витрати шляхом скорочення штатної чисельності працівників, зменшення кількості робочих днів та фонду заробітної плати, як наслідок, це призводить до заборгованості із заробітної плати і відповідно із сплати страхових внесків до Фонду соціального страхування від нещасних випадків на виробництві та професійних захворювань України.

Роль іноземних інвестицій в економічному розвитку України

Саверський О. А., Чабаненко М. В., ДІТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Стратегія економічного зростання України та її регіонів передбачає проведення на інноваційній основі глибоких структурних перетворень в економіці країни, формування ринкового середовища на засадах конкурентних відносин у всіх сферах економічної діяльності, що потребує відповідних інвестицій.

В Україні проблеми регулювання процесів іноземного інвестування розглянуті в наукових дослідженнях: В. Бесєдіна, О. Гаврилюка, М. Герасимчука, М. Денисенко, О. Колосова, В. Федоренка, А. Філіпенка та ін.

Вони розглядають іноземні інвестиції як додатковий капітал залучений у країну для виробництва товарів та послуг, реалізації певних програм, – це надходження в державу нових технологій та застосування нових методів в управлінні.

Фактор, який у першу чергу привертає увагу іноземних інвесторів, – це стан інвестиційного клімату тієї країни, в економіку якої вони планують свої капіталовкладення.

Поняття «інвестиційний клімат країни» являє собою систему правових, економічних і соціальних умов інвестиційної діяльності в країні.

Для покращення інвестиційного клімату на державному рівні на сьогоднішній день інвестиційну діяльність в Україні регулює цілий ряд нормативних документів: Закони України «Про інвестиційну діяльність», «Про режим іноземного інвестування», «Про захист іноземних інвестицій в Україні».

В Україні іноземних інвесторів приваблює вигідне географічне розташування країни, численне населення, кваліфікована робоча сила, високий потенціал розвитку сільського господарства й промисловості, великий запас корисних копалин, розвинена інфраструктура залізничного, водного й автомобільного видів транспорту, великий експортний потенціал.

В Україні найбільший обсяг прямих інвестицій, під якими розуміють вкладення капіталу, яке забезпечує контроль інвестора над підприємствами.

Загальний обсяг прямих іноземних інвестицій в Україну, на 1 січня 2010р. становив 40,0 млрд. дол. США. Інвестиції надійшли зі 125 країн світу. Майже половина загального обсягу інвестицій належить інвесторам трьох країн: Кіпру (21,5 %), Німеччини (16,5 %) та Нідерландів (10,0 %).

Для належного надходження інвестицій в економіку країни вона повинна гарантувати їх прибутковість і захищеність.

Інвестор, маючи намір вкласти капітал із розрахунком на майбутні доходи, має бути впевненим у стабільності та надійності запланованих операцій, він може прийняти наявні «правила гри», навіть і недосконалі, проте не такі, що постійно змінюються. В Україні найбільш негативними факторами, що впливають на ставлення інвесторів є: політична нестабільність, неперіоритетні напрями розвитку економічної політики, нестабільна законодавча база.

Основним завданням для нашої держави на сучасному етапі розвитку є створення сприятливого інвестиційного клімату для вітчизняних та іноземних інвесторів, як основи матеріального зростання суспільного багатства.

Світова практика переконує, що без широкого залучення іноземного капіталу неможливо структурно перебудувати економіку країни.

Коли інвестор буде впевненим у завтрашньому дні, коли він отримає прибуток від інвестицій, тоді можна чекати на значний їх приплив в Україну.

Роль інвестицій в реалізації інноваційних проектів на підприємствах залізничного транспорту

Синікова О. М., Диколенко О. Г., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Інвестиції відіграють важливу роль у функціонуванні підприємств будь-якої галузі, зокрема залізничної. Від того наскільки ефективним та своєчасним буде процес залучення інвестиційних коштів, значною мірою залежить реалізація інноваційних проектів.

На сьогоднішній день залізнична галузь України потребує термінового оновлення не тільки основних фондів, а й технологічних процесів. Вирішення цих проблем не можливе без залучення та реалізації інноваційних проектів.

До інновацій на залізничному транспорті відносяться створення, виробництво і вживання нових, реконструкція або модернізація існуючих засобів праці (рухомого складу, устаткування, машин, споруд, передавальних пристроїв і т. ін.), предметів праці (матеріалів, палива, енергії) і споживання (продукції для задоволення потреб населення), технологічних процесів, способів і методів організації виробництва, праці і управління.

Інновації мають забезпечувати випуск продукції (освоєння обсягів перевезень, виконання робіт, наприклад, з ремонту рухомого складу, шляхів сполучення, машин і механізмів, надання послуг пасажиром і т. і.), як найповніші і якісно задовольняючої потреби народного господарства і населення; сприяти досягненню щонайвищого техніко-економічного рівня виробництва, рішенням соціальних, екологічних і інших найважливіших задач розвитку залізничного транспорту.

Головним економічним показником роботи підприємств в умовах ринкової економіки є прибуток, зростання якого забезпечується як збільшенням обсягів і поліпшенням якості продукції (перевезень), так і скороченням експлуатаційних витрат. Це визначає доцільність вдосконалення техніки і технології виробництва, прискорення науково-технічного прогресу, що є основними джерелами зниження собівартості і поліпшення якості продукції і перевезень (робіт, послуг) на залізничному транспорті.

Таким чином, реалізація інноваційних проектів значною мірою має поліпшити роботу як окремих підрозділів залізниці, так і галузі в цілому. Однак, для цього необхідно залучення додаткових коштів. На сьогодні інвестиційна програма залізниць формується у вигляді переліку заходів, які включаються до плану капітальних вкладень на підставі подання окремих служб і главків. Таке положення не дозволяє визначити найбільш пріоритетні інноваційно-інвестиційні проекти та ефективно спрямовувати обмежені інвестиційні ресурси. При відборі інвестиційних проектів на рівні залізниці показники ефективності інвестицій не мають вирішального значення. Для більш ефективного здійснення інноваційно-інвестиційних проектів необхідно:

- змінити та адаптувати нормативну базу відносно залучення та використання інвестиційних коштів;

- надати більше простору для функціонування інвестиційних та інноваційних компаній;

- забезпечити гарантії повернення вкладених інвестором коштів;

Реалізація всіх цих заходів значною мірою поліпшить інноваційно-інвестиційний клімат як галузі, так і держави, та надасть їм більшої інвестиційної привабливості.

Отже, в цілому підвищення інвестиційної привабливості України надасть змогу залучати додаткові кошти, які необхідні для реалізації інноваційних проектів не тільки залізничної галузі, а й економіки в цілому.

Проблеми та перспективи розвитку страхового ринку України

Твардовська Л. М., Доценко А. С., ДПТ, м. Дніпропетровськ, Україна

На сьогодні актуальною є проблема активізації діяльності страхових компаній та розвиток страхового ринку в Україні. У сучасній економіці страхування та його особливості визначається своїми суспільними призначеннями, які постають перед країною, наявністю ризиків.

Метою розвитку страхового ринку є підвищення рівня страхового захисту майнових інтересів фізичних та юридичних осіб, формування ефективних ринкових механізмів залучення інвестиційних ресурсів у національну економіку за рахунок забезпечення ефективного функціонування ринку страхових послуг з урахуванням міжнародного досвіду, застосування сучасної ринкової інфраструктури та фінансових інструментів.

Становлення страхового ринку України відбувається під впливом чинників, які умовно можна поділити на ті, що гальмують розвиток страхування, і ті, що стимулюють його.

До чинників першої групи можна віднести недосконалість страхового законодавства, фінансово-економічну нестабільність країни, відсутність державної цілеспрямованої політики щодо розвитку страхування та низьку страхову культуру населення. Серед проблем, які гальмують розвиток страхового ринку України, слід назвати й недостатнє використання страховими компаніями інвестиційних можливостей через брак надійності інвестицій.

Стимулювання розвитку страхового ринку потребує удосконалення системи оподаткування страхової діяльності (перестрахування).

Таким чином, для забезпечення подальшого розвитку національного страхового ринку необхідно:

1) удосконалити правові засади захисту прав споживачів страхових послуг, а саме: удосконалити порядок ліцензування діяльності страховиків, підвищити вимоги до джерел формування статутного капіталу страховиків, удосконалити проведення аналізу статистичної інформації із страхування та звітності страховиків і страхових посередників;

2) сприяти розвитку довгострокового страхування життя, участі страховиків у системі недержавного пенсійного забезпечення та врегулювання діяльності страховиків у сфері обов'язкового медичного страхування;

3) підвищити рівень капіталізації страховиків, їх фінансової надійності та платоспроможності;

4) забезпечити розвиток страхового посередництва, діяльності актуаріїв та аварійних комісарів;

5) підвищувати рівень страхової культури населення;

6) удосконалити податкове законодавство щодо страхування;

7) формувати системи кадрового та наукового забезпечення страхового ринку.

8) забезпечити ефективне державне регулювання і нагляд в сфері страхування з урахуванням міжнародно визнаних принципів та стандартів, рекомендованих Міжнародною асоціацією органів нагляду за страховою діяльністю.

Однією з необхідних передумов розвитку страхового ринку України є відновлення довіри до страхової галузі. Ось чому слід проводити роз'яснювальну роботу серед населення про потребу й економічну доцільність страхування, інформувати про стан страхового ринку і державний контроль за його діяльністю, а також упроваджувати нові привабливі для населення види фінансових послуг, наприклад, отримання кредитів під заставу страхових полісів; про потребу формування фінансово стійких страхових компаній, розширення переліку страхових послуг, розвитку законодавчої та вдосконалення нормативної бази страхування, активізації ролі держави і її органів у зміцненні страхового ринку України.

Щодо проблем викладання та застосування Фінансового аналізу як складової економічного аналізу

Твардовська Л. М., ДНУЗТ, Петрова Л. В., НМетАУ, м. Дніпропетровськ, Україна

Проблеми викладання фінансового аналізу також і других видів економічного аналізу полягає у тому, що є багато протиріч в визначенні функцій, методів та методологій. Справжнім аналізом на практиці до 90-х років ніхто не займався. На думку багатьох фахівців, його, по суті, було замінено контролем. Припинялася роль комерційних розрахунків та аналізу балансу й посилювався аналіз відхилень фактичних показників від планових, аналітична робота на підприємствах підмінювалася контролем.

Економічний аналіз, з переходом до ринкової економіки, був поділений на фінансовий, управлінський (виробничий) аналіз, стратегічний аналіз. Такий поділ був зумовлений і тим, що у цей же період проходило реформування системи бухгалтерського обліку. Він також був розділений на фінансовий і управлінський. Крім цього, на теорію і практику застосування фінансового аналізу вплив оказують законодавчі та нормативні акти, що регулюють фінансові відносини.

Формування ринкових відносин потребувало більш детального вивчення та діагностування становища підприємства для прийняття управлінських рішень. Суб'єкти, котрі мають прямі інтереси до результатів діагностики стану підприємства, бажали отримати повну інформацію для прийняття економічно обґрунтованих рішень в управлінні ресурсами підприємства.

Висока потреба у результатах діагностики діяльності та фінансового стану підприємства, сам механізм діагностики для вітчизняної науки є відносно новим, тому певна частина методичних підходів і нормативів запозичена у світовій учбово-аналітичній практиці.

Діагностика підприємства має декілька складових, але основними є визначення результатів діяльності підприємства за певний період та фінансова діагностика. Вивчення фінансового стану підприємства є заключним етапом. При цьому потрібно аналіз проводити в межах розумної достатності, а саме вибирати ті показники, які є інформаційною основою для прийняття управлінських рішень.

При викладанні «Фінансового аналізу» або його здійсненні у практичній діяльності потрібно знати і вміти використовувати данні фінансового обліку та такі види звітності як «Баланс» - форма 1, «Звіт про фінансові результати» - форма 2, «Звіт про рух грошей» - форма 3, «Звіт про власний капітал» - форма 4 та інші, оскільки це основа для проведення діагностики.

Фінансовий аналіз виступає як спосіб накопичення, трансформації і використання інформації фінансового характеру, необхідного для оцінки поточного і перспективного фінансового стану підприємства. Він є складовою частиною економічних і фінансових наук, має свій предмет та об'єкт дослідження.

Фінансовий аналіз для управлінського персоналу підприємства та фінансових робітників і спеціалістів є важливим інструментом визначення фінансового стану, виявлення резервів росту рентабельності, підвищення ефективності фінансово-господарської діяльності та вихідною відправною точкою прогнозування, планування, управління економічними обертами.

А для того, щоб підприємство мало можливість виживати в умовах жорсткої конкурентної боротьби і при цьому бути прибутковим, керівництву необхідно володіти методикою фінансового аналізу, мати інформаційну базу для його проведення, а саме найголовніше кваліфікованих аналітиків для реалізації цих методик на практиці. Тому усі навчальні заклади, які готують фахівців з фінансів, на практичних заняттях повинні навчити їх методичним підходам щодо здійснення фінансового аналізу.

Державний аудит та шляхи його вдосконалення

Твардовська Л. М., Шеїн А. В., ДІТ, м. Дніпропетровськ, Україна

В умовах формування ринкових відносин та різноманітності форм власності виникла необхідність удосконалення функцій управління процесом виробництва, що викликало потребу створення госпрозрахункових органів фінансового контролю - аудиту. Розвитку аудиту сприяло також розмежування функцій та інтересів підприємців, коли власник для керівництва своїми підприємствами почав наймати спеціальний апарат управління.

Фінансовий контроль держави - одна з найважливіших функцій державного управління, спрямована на виявлення відхилень від прийнятих стандартів законності, доцільності й ефективності управління фінансовими ресурсами та іншою державною власністю, а за наявності таких відхилень - на своєчасне вжиття відповідних коригувальних і запобіжних заходів. Від ефективності державного фінансового контролю залежить економічне, і, значною мірою, політичне благополуччя нації. Відповідно до Закону України «Про державну контрольно-ревізійну службу в Україні», державний аудит – форма державного фінансового контролю який спрямований на сприяння бюджетним установам, державним підприємствам, а також суб'єктам господарювання у статутному фонді яких частка державного майна перевищує 50 відсотків, у запобіганні фінансовим порушенням, ефективному використанню бюджетних коштів, державного і комунального майна, правильності ведення бухгалтерського обліку та складання достовірної фінансової звітності.

Для ефективного здійснення фінансового контролю необхідні критерії, своєрідні еталони, з якими в ході контролю порівнюється діяльність, що перевіряється. Для фінансового контролю такі критерії визначаються фінансовим законодавством і іншими нормативними актами, що регламентують фінансову діяльність. Зокрема, такі критерії містяться, насамперед, в Конституції України, в Законах України «Про державну податкову службу в Україні», «Про державну контрольно-ревізійну службу в Україні», «Про аудиторську діяльність» та в ряді інших, а також в указах Президента України, постановах Кабінету Міністрів України, наказах та інструкціях міністерств і відомств.

Система органів державного фінансового контролю в Україні перебуває на стадії формування. Хоч основні її елементи вже склалися і діють, вдосконалюючи свою внутрішню структуру та уточнюючи своє місце в загальнодержавній системі контролю взагалі.

Особлива роль в здійсненні державного фінансового контролю належить спеціалізованим органам державної виконавчої влади по управлінню фінансами, для яких сама фінансова діяльність є основною. Головним завданням Контрольно-ревізійної служби є здійснення аудиту за використанням коштів і матеріальних цінностей, їх зберіганням, станом і достовірністю бухгалтерського обліку і звітності в міністерствах, відомствах, державних комітетах, фондах, бюджетних установах, а також на підприємствах і в організаціях, які одержують кошти з бюджетів всіх рівнів чи державних валютних фондів.

Планом заходів Головкиру України визначені пріоритетні завдання державної контрольно-ревізійної служби на 2010 рік: здійсненню контрольних заходів у МОЗ, Мінпромполітики, МінАПК, МНС та інших міністерствах, Антимонопольному комітеті, Держагентстві з інвестицій та інновацій, Служби автомобільних доріг, удосконалення організаційно-методологічного забезпечення діяльності органів ДКРС, а саме:

- подальший розвиток моніторингу державних закупівель та аудиту окремих господарських операцій суб'єктів господарювання;
- посилення контролю за виконанням місцевих бюджетів;
- забезпечення і підвищення якості ревізійних дій;
- удосконалення та подальший розвиток інспектування;
- продовження реформування державного внутрішнього фінансового контролю.

Наступним кроком для вдосконалення державного управління стане розвиток та впровадження державного аудиту.

Економічна розвідка в умовах науково-технічного прогресу

Хорошун Н. В., Воропай В. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Безпека підприємництва – це сукупність організаційно-правових, режимно-охоронних, технічних, технологічних, економічних, фінансових, інформаційно-аналітичних та інших методів, спрямованих на усунення потенційних загроз та створення умов для забезпечення ефективного функціонування суб'єктів підприємницької діяльності відповідно до їх цілей та завдань.

Сьогодні в багатьох державах, в тому числі і в Україні, досить нове для практики наших політичних та управлінських структур поняття «економічна безпека» застосовується в досить широкій інтерпретації. Це цілком нормально і пояснюється тією обставиною, що економічна безпека країни в її науковому сенсі є синтетичною категорією політекономії і політології, а в політичній практиці визначається відповідно до конкретно-історичних умов та перспектив розвитку.

Необхідно одразу розмежувати поняття розвідка і промислове шпигунство. Вони різняться між собою за змістом, хоча мають спільну мету. Так, метою як конкурентної розвідки, так і промислового шпигунства є одержання інформації, яка б дала змогу здобути конкурентну перевагу на ринку. Головною відмінністю між конкурентною розвідкою та промисловим шпигунством є методи й способи отримання інформації. Все, що використовується розвідником, є законним.

Промисловий шпіонаж, навпаки, передбачає нелегальні методи й технології. Служба конкурентної розвідки користується тільки відкритими джерелами, оскільки робота розвідника — інформаційно-аналітична, тобто збирання й обробка різних даних, що впливають або можуть вплинути на розвиток бізнесу.

Шпигунство (від німецького дієслова *shrahen* – вистежувати) – це професійна діяльність з метою одержання інформації, що надає одержувачеві істотні переваги в політиці, економіці та інших сферах діяльності – явище настільки ж давнє, як і сама цивілізація.

За даними фахівців, в Україні найпоширенішим з усіх технічних способів зняття інформації є негласне підключення до телефонних ліній. Прослуховування телефонів популярне через простоту й дешевизну. Нині відомо чимало методів «сканування» телефонних переговорів — від простих, як, наприклад, перехоплення сигналу радіотелефонів, до таких дорогих і технічно складних, як високочастотне нав'язування.

Існують зовнішні пристрої, при використанні яких навіть відключений мобільний телефон (якщо з нього не виймуть акумулятор) можуть активувати і «змусити» його передавати розмову власника та й усі розмови в приміщенні, де перебуває цей телефон.

Інформаційна безпека виступає невід'ємною частиною політичної, економічної, оборонної та інших складових національної безпеки. Об'єктами інформаційної безпеки вважаються інформаційні ресурси, канали інформаційного обміну та телекомунікації, механізми забезпечення функціонування телекомунікаційних систем і мереж та інші елементи інформаційної інфраструктури країни, тому виникає необхідність розробки пакету нормативних документів з усіх аспектів використання засобів обчислювальної техніки для оброблення та зберігання інформації обмеженого доступу; комплекс державних стандартів із документування, супроводження, використання, сертифікаційних випробувань програмних засобів захисту інформації; банк засобів діагностики, локалізації та профілактики вірусів, нові технології захисту інформації з використанням спектральних методів, високотехнологічні та надійні криптографічні методи захисту інформації тощо.

На жаль, сьогодні в Україні економічна й науково-технічна розвідка, як і вся наша держава, переживає не найкращі часи. На сьогодні в Україні немає навіть державної доктрини забезпечення власної економічної безпеки, а безпеки підприємництва й поготів. В усьому іншому світі для захисту своїх економічних інтересів прийнято використовувати всі можливості держави.

Основні напрямки оптимізації запасів в сучасних умовах

Черевко А. В., Сначов М. П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Одне з центральних місць в системі управління поточними активами кожного суб'єкта господарювання займають питання управління запасами, які полягають в оптимізації розміру і структури запасів, мінімізації пов'язаних з ними витрат та забезпеченні ефективного контролю за їх рухом. Від оптимальності запасів залежать усі кінцеві результати діяльності підприємства, вирішення цієї проблеми тісно пов'язане з підвищенням платоспроможності та ліквідності підприємств, що є надзвичайно важливим для їх ефективного функціонування, подальшого розвитку та розвитку економіки України в цілому.

В сучасних умовах система функціонування структурних підрозділів залізниць України супроводжується безперервним кругообігом ресурсів, значне місце в яких займають запаси. Але, на складах підприємства запасів не повинно бути у надмірній кількості, так як їх надлишок веде до збільшення витрат на зберігання, втрат, пов'язаних з «замороженням оборотних коштів», вкладених у запаси, до морального зносу запасів, а також втрат при зберіганні запасів як в кількості, так і в якості. З іншого боку, дефіцит запасів здатен порушити безперервність виробничого процесу, визвати простої в роботі обладнання, що в кінцевому результаті призводить до збільшення собівартості продукції. Це свідчить про необхідність деякого оптимального для підприємства обсягу запасів.

Для оптимізації запасів, ефективного їх використання, мінімізації витрат, пов'язаних з їх утриманням, розроблені різні моделі оптимізації запасів. Метою кожної з них є знаходження оптимальної величини запасів, при якій витрати на їх підтримання були б мінімальними, а кількість запасів – достатньою для стабільної роботи суб'єкта господарювання.

Для оптимізації запасів широко застосовується АВС-аналіз, сутність якого полягає в упорядкуванні запасів за ступенем їх значимості для підприємства та для клієнтів. При цьому для оптимізації запасів класу С широко використовується класична модель, яка називається «економічно обґрунтований обсяг замовлення» (EOQ модель). В основі цієї моделі лежить визначення оптимальної величини замовлення, при якій загальні затрати на виконання замовлення і зберігання запасів будуть мінімальними через знаходження рівноваги між вартістю зберігання та оформленням замовлення запасів. Найбільш розповсюджені системи управління запасами, що засновані на використанні моделі EOQ є засіб червоної лінії та двохсекторний засіб. Суть засобу червоної лінії полягає в фіксації граничного кордону, нижче якого рівень запасів не повинен опускатися, а при двохсекторному засобі запаси розміщуються в двох секторах – робітничому і резервному і наступне замовлення робиться після того, як один із секторів спустошується. Останніми роками розвиток комп'ютерних технологій зумовив застосування підприємствами різних спеціальних програм в управлінні запасами. Так, більшість західних компаній застосовують програмні засоби класу MRT (Material Requirements Planning) – планування потреби в матеріалах та технології SIC (Statistical Inventory Control) – статистичний контроль запасів. Відносно новим підходом до управління запасами, є принцип управління Just-In-Time (саме вчасно), згідно з яким підприємство координує виробничий процес з постачальниками таким чином, аби сировина і матеріали прибули саме тоді, коли вони необхідні для виробництва, при цьому він розміщує замовлення у постачальників набагато частіше, і доставка запасів може здійснюватись щоденно або навіть погодинно.

На сьогоднішній день проблема оптимізації запасів є дуже актуальною для підприємств України в цілому та для структурних підрозділів залізниць зокрема. Знаходження ефективних шляхів оптимізації запасів та їх адаптація до специфіки функціонування підприємств дозволить суттєво зменшити витрати, підвищити ефективність виробництва та забезпечити отримання максимального прибутку.

Особенности развития системы электронных платежей в современных условиях хозяйствования

Чорная О. Е., Андреев В. В., ДУЭП, г. Днепропетровск, Украина

С развитием электронных технологий (что значительно влияет на снижение скорости обработки и передачи информации, затрат на хранение данных) роль платежных систем измеряется в глобальных масштабах и лишь растет. Для облегчения расчетов между продавцом и покупателем, а также для проведения других расчетов между отправителем и получателем денежных средств были созданы посредники - платежные системы.

Количество процессинговых компаний, систем расчетов картами, клиринговых систем составляет сотни. Участники платежных систем поручают им в ответ на запросы от других участников списывать средства. Это происходит аналогично проведению операций по карте или счету банком-эмитентом от имени владельца счета.

Платежные системы можно разделить по следующим группам:

- системы расчётов электронными деньгами в Интернет (AlertPay, Click2Pay, Google Checkout, Liberty Reserve, Moneybookers, PayPal, Liqpay);
- процессинговые компании в Интернете (UKRPAYS, PayOnline System, United Card Service);
- системы расчётов по банковским картам (VISA, MasterCard);
- системы передачи финансовых данных (SWIFT);
- клиринговые системы (EURO 1, CLS).

Прохождение платежей через платежные системы может "создавать" дополнительные комиссии, например при оплате за покупку на аукционе eBay гривневой украинской картой согласно законодательству Украины, правилам ПС VISA и PayPal денежные средства могут быть конвертированы следующим образом: гривны - доллары США - гривны - доллары США, в связи с чем получателем будет получена сумма, отличная (меньше) от отправленной покупателем.

В последнее время, в связи со всеобщим увеличением доверия покупателей к сети Интернет, растет количество и доля платежей через Интернет. Речь идет как об использовании онлайн банкинга и переводе с реальных счетов на реальные, так и о переводе виртуальных средств в синтетических платежных системах без наличия реальных средств, с использованием так называемых электронных денег.

Электронные деньги эмитируются организациями, перечень которых регламентируется законодательством страны, в которой эти организации находятся. В Украине выпускать электронные деньги могут только банки, в ЕС - специальные учреждения - Институты электронных денег (ELMI). Электронные деньги чаще всего являются неперсонализированными, принадлежат лишь эмитенту и передаются в пользование участникам. Одной из проблем платежных систем, в особенности - виртуальных, - является защита данных и криптография. Отсутствие достаточной безопасности часто является препятствием для развития систем.

Электронные деньги отличаются друг от друга способом пополнения и обналичивания средств. Некоторые системы производят такие операции на своих ресурсах (PayPal, Яндекс.Деньги), другие - пользуются для этих целей услугами третьих лиц, часто в оффшорных зонах (Liberty Reserve).

К основным недостаткам электронных денег относятся проблемы с безопасностью хранения и передачи данных, а также отсутствие соответствующих правовых норм в большинстве стран мира.

Электронные деньги обладают множеством преимуществ, в том числе: скорость обращения, высокая точность и делимость денег, сохраняемость, портативность, низкая стоимость эмиссии.

Инвестиционная политика ЕБРР и ее особенности в период кризиса в Украине

Чорная О. Е., Литвин А. Г., ДУЭП, г. Днепропетровск, Украина

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) является международным финансовым учреждением, которое финансирует проекты в 29 странах от центральной Европы до Средней Азии. Владельцами ЕБРР являются 61 страна и две международные организации. В Украине Банк работает с апреля 1993 года и на сегодняшний день является крупнейшим финансовым инвестором в стране.

ЕБРР осуществляет проектное финансирование банков, предприятий и компаний, а также работает с государственными организациями в целях поддержки процессов приватизации и их структурной реорганизации, а также совершенствования коммунального хозяйства. Собственный капитал составляет около € 20 млрд., общий объем обязательств на конец 2009 г. составляет € 36.9 млрд

Во всех своих инвестиционных операциях ЕБРР придерживается таких принципов:

- способствовать становлению в стране полноценной рыночной экономики, т.е. обеспечивать эффект воздействия на процесс перехода;
- брать на себя риски в целях оказания содействия частным инвесторам, но при этом, не вытесняя их с рынка;
- применять рациональные принципы ведения банковской деятельности.

С помощью своих инвестиций ЕБРР содействует:

- проведению структурных и отраслевых реформ;
- развитию конкуренции, приватизации и предпринимательства;
- укреплению финансовых организаций и правовых систем;
- развитию необходимой инфраструктуры для поддержки частного сектора;
- внедрению надежно работающей системы корпоративного управления, в том числе и в целях решения природоохранных проблем.

В ответ на глобальный экономический кризис, ЕБРР повышает свои инвестиции и работает над развитием широкого диапазона инициатив по улучшению экономической ситуации в странах операций.

В 2009г. в Украине, экономика которой пострадала от финансового кризиса особенно сильно (падение ВВП в 2009 г. составило 14 %, внешний долг достиг 80 % от ВВП страны, госдолг – 28 %) ЕБРР взял около € 1,5 млрд. новых обязательств в банковском секторе (самая большая доля – прилбл. € 870млн., или 57 %), транспорте и коммунальной инфраструктуре, энергетике и инфраструктуре, в промышленном секторе. Таким образом, к концу года инвестиционный портфель Банка в стране приблизился к € 4,8 млрд

В условиях кризиса в 2009 г. ЕБРР в Украине:

- участвует в оказании интенсивной и гибко координируемой международной помощи для выполнения стоящих перед страной задач; тесно сотрудничает с правительством, парламентом и НБУ для внедрения изменений в антикризисный закон № 1533-VI;
- разработал план реализации инициированного Евросоюзом реформирования газовой отрасли в целом и НАК Нафтогаз в частности.
- помогает реформированию энергетической отрасли вместе с Мировым банком и ЕИБ;
- обеспечивает корпоративный сектор финансированием для развития жизнеспособного бизнеса, предоставляет уже существующим клиентам дополнительные кредитные линии для пополнения оборотных активов;
- активно предоставляет кредиты и инвестиции в акционерный капитал компаниям, как частного, так и государственного секторов экономики;
- осуществляет поддержку банковского/финансового сектора, участвуя в рекапитализации украинской банковской системы.

Антикризисное управление банковской системой Украины

Чорная О. Е., Пищук Е. А., ДУЭП, г. Днепропетровск, Украина

Банковское дело является особым видом предпринимательства, исходя из специфичности функций, рискованности, открытости и зависимости от конъюнктуры рынка, требует особого подхода в управлении, применения профилактических и превентивных мер по недопущению кризисных ситуаций.

Основной причиной ухудшения состояния банковской системы в настоящее время стал мировой финансовый кризис, который дестабилизировал экономическое развитие Украины в целом, которая довольно динамично развивалась до второй половины 2008 года. Но с кризисом значительно снизилось качество кредитного портфеля, и увеличился отток депозитов физических лиц. В целом влияния мирового финансового кризиса на банковскую систему привело: к снижению качества банковских активов; потере доверия со стороны вкладчиков; существенному падению курса национальной валюты; снижению ликвидности; ухудшению показателей капитализации банков; сокращению ресурсной базы банков; росту процентных ставок; увеличению объемов невозвращенных валютных кредитов. Все это привело к тому, что возникла необходимость в разработке мероприятий по повышению эффективности антикризисного управления банковской системой, потому что предотвращение банковских кризисов является одной из приоритетных задач в управлении коммерческими и центральными банками и международными финансовыми организациями. Осознание угроз, которые несут в себе банковские кризисы для экономики, стало стимулом для развития и совершенствования антикризисного управления.

Основное место в осуществлении антикризисного управления принадлежит центральным банкам страны. Антикризисные мероприятия Национального банка Украины направлены на: обеспечение стабильности национальной денежной единицы с помощью инструментов процентной и валютной политики (золотовалютные резервы); сохранение устойчивости банковской системы, путем поддержки ликвидности отдельных банков, проведение диагностического обследования банков относительно их платежеспособности в условиях кризиса; снижение ажиотажного спроса на иностранную валюту со стороны населения путем внедрения валютных аукционов для заемщиков; снижение спекулятивного давления на валютный рынок с помощью инструментов административного влияния.

Банки в свою очередь также должны разработать стратегии своего посткризисного развития, при этом предусмотреть адекватные системы управления рисками, прибыльностью, ликвидностью и капиталом.

Но, как и любой процесс все требует постоянного совершенствования и преобразования. Крайне актуальна проблема ликвидации определенного разрыва между теоретическими обоснованиями и основными процедурами практического применения базовых элементов механизма антикризисного управления, формирование эффективной системы банковского менеджмента.

Підходи щодо забезпечення економічної безпеки залізниці

Чорновіл О. В., Воропай В. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Розвиток ринкових відносин і необхідність створення передумов для інтеграції України в європейське економічне співтовариство, потреба підвищення конкурентоспроможних українських товарів і конкурентостійкості вітчизняних підприємств вимагають зміцнення національної економічної безпеки і принципово нового підходу до питань забезпечення економічної безпеки підприємств (ЕБП).

В умовах нестабільності економічних процесів, які відбуваються в Україні, глибокої кризи, що охопила всі сфери економіки, діяльність усіх підприємств піддається безлічі внутрішніх і зовнішніх негативних впливів, які утруднюють забезпечення їхньої економічної безпеки (ЕБ). Проблема забезпечення економічної безпеки є актуальною і для залізничного транспорту – одної з базових галузей економіки України, зокрема, для українських залізниць, які працюють під час кризи.

Аналізом вітчизняного і закордонного досвіду з методів вимірювання ЕБП встановлено, що запропоновані українськими і російськими вченими системи індикаторів економічної безпеки підприємства, безумовно, мають велику цінність, але не дають можливості оцінити забезпечення ЕБП в цілому і порівняти різні підприємства за цією ознакою.

Вплив чинників, як внутрішніх, так і зовнішніх, на ЕБП, відображається в зміні величин показників діяльності підприємства. Отже, рівень економічної безпеки підприємства може бути виражений через залежність від базових показників його діяльності.

Після визначення рівня економічної безпеки підприємства, розробляється система заходів для збереження досягнутого рівня ЕБП (якщо він прийнятний або вище), та для підвищення рівня ЕБП (якщо він знаходиться в зоні ризику).

Забезпечення економічної безпеки підприємства — постійний циклічний процес. Для його виконання необхідна система організації, проведення і контролю заходів по досягненню прийнятного рівня економічної безпеки.

Вся система заходів, у тому числі і по забезпеченню економічної безпеки, які здійснюються на підприємстві, має своєю метою збереження його місії при обов'язковому досягненні високих виробничо-фінансових і соціальних результатів. Тому першим етапом у процесі забезпечення ЕБП є попередня оцінка рівня економічної безпеки підприємства і перевірка, чи немає загроз реалізації його місії.

Оскільки, діяльність підприємства спрямована на одержання максимального прибутку при забезпеченні прийнятного рівня економічної безпеки, тому стратегічне і тактичне планування виробничо-фінансової діяльності підприємства здійснюється виходячи з відповідних планів забезпечення ЕБП, на підставі оцінки рівня ЕБП згідно з розробленою методикою.

Для реалізації схеми забезпечення економічної безпеки на підприємстві створюються служби ЕБП, які покликані аналізувати дії всіх підрозділів та надавати необхідну інформацію керівництву залізниці для координації дій всіх підрозділів по забезпеченню економічної безпеки підприємства. До складу служби ЕБП входять підрозділи, діяльність яких необхідна для забезпечення ЕБП. Вони виконують свої функції під керівництвом своїх начальників, а нові функції, пов'язані із забезпеченням економічної безпеки – під оперативним керівництвом начальника залізниці або особи, якій надані відповідні повноваження, знаходячись, таким чином, у подвійному підпорядкуванні.

Необхідність оцінювання трудового потенціалу на сучасних підприємствах

Шило Л. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Нагальна потреба зміни елементів управлінської культури у ХХІ столітті вимагає вдосконалення професійної підготовки персоналу всіх рівнів, підвищення їх кваліфікації, а також зростання ефективності його роботи. Виникає необхідність оцінювання персоналу що потребує визначення змісту поняття «трудова потенція».

До наукового обігу категорія «трудова потенція» увійшла на початку 60-х років минулого століття. Дослідженню проблеми трудового потенціалу присвячені праці таких українських вчених як: В. Авдєєнко, А. Бондар, В. Гуменюк, М. Долішній, Т. Кір'ян, В. Котлов, Е. Лібанова, І. Маслова, М. Меншиков, О. Федонін та ін.

Трудова потенція – це інтегральна характеристика кількості, якості і міри сукупної здатності до праці, якою визначаються можливості окремої людини, різних груп працівників і працездатного населення в цілому по участі в суспільно корисній діяльності.

Трудова потенція має кількісну і якісну характеристику.

Кількісно він визначається величиною трудових ресурсів і робочого часу, який може бути відпрацьований в той або інший період.

Якість трудового потенціалу характеризується чотирма основними складовими:

- фізичною – це показник ефективної працездатності, стану здоров'я;
- інтелектуальною – це показник системи знань і досвіду підготовки кваліфікованих кадрів (освітній і кваліфікаційний склад трудових ресурсів);
- соціальною – це показник соціального, психологічного і морального стану суспільства (соціальне середовище, справедливість і захищеність);
- техніко-технологічною – цей показник залежить від технічної озброєності підприємства.

Окрім того, трудова потенція можна визначити як сукупність різних якостей людей, що зумовлюють їх працездатність, або можливі кількість і якість праці, які має в своєму розпорядженні суспільство при даному рівні розвитку науки і техніки. Розрізняють трудова потенція людини, підприємства, покоління і країни. Трудова потенція людини (як окремої особи) визначається як сукупність його різних якостей: його фізичні, розумові та інтелектуальні можливості. Трудова потенція підприємства – гранична величина можливої участі працівників у виробництві з урахуванням їх психофізіологічних особливостей, рівня професійних знань і накопиченого досвіду.

Трудова потенція – це ресурсна категорія. Він включає джерела, засоби, ресурси праці. Як головний показник обсягу застосовується чисельність, а як показник використання – людино-рік. Проте ряд дослідників як загальний показник пропонує використовувати людино-годину, оскільки середньоспискова чисельність підприємств при неповній зайнятості не може бути еталоном при оцінюванні величини потенціалу (15% – величина відпрацьованих людино-годин середньоспискової чисельності).

При цьому можна виділити сумарну величину робочого часу, що використовується і в який входять три показники: число годин, на яке скорочується тривалість робочого дня; число днів додаткових відпусток; число днів по загальній захворюваності.

Вони відображають три головні якості:

- а) здорове життя;
- б) рівень знань;
- в) рівень життя.

Таким чином, трудова потенція можна визначити як трудові ресурси в якісному вимірі.

Методологічні підходи до управління виробничими запасами в структурному підрозділі залізниці

Шульга А. В., Лотиш Р. Б., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Мета управління виробничими запасами – забезпечити в потрібний момент потрібну кількість сировини і матеріалів для виробництва запланованої продукції. Від того, як буде вестись управління запасами, значною мірою залежать фінансові результати діяльності підприємства. Так, якщо підприємство має запаси менші ніж необхідно, то можливі зупинки виробництва, з впливаючими при цьому наслідками. При запасах більших за необхідні вивільняються з обороту грошові кошти, які могли б бути вкладені в інші проекти, внаслідок чого підприємство втрачає прибуток, який могло б отримати.

Важливим моментом в управлінні виробничим запасами є оцінка витрат щодо виконання замовлень та витрат на їх зберігання. Якщо ми розглянемо взаємодію даних витрат, то виявимо, що вони мають тенденцію компенсувати один одного. Так, при збільшенні обсягу замовлення зменшуються витрати на його виконання, але водночас збільшуються витрати, пов'язані зі зберіганням ресурсів. При зменшенні обсягу замовлення, навпаки, збільшуються витрати на річний обсяг ресурсів та зменшуються витрати на їх зберігання. Саме тому важливим моментом управління виробничими запасами є визначення та дотримання їх оптимальної величини, за якої витрати були б мінімальними.

Через велику кількість вже існуючих класичних систем і моделей управління цілий ряд підприємств, в тому числі і підприємства залізничного транспорту, у процесі формування виробничих запасів стикаються з проблемою вибору найбільш ефективної, доцільної системи, яка б чітко поєднувалась із особливостями їх господарської діяльності.

Класичні моделі управління запасами зводяться до розрахунку основного параметра – оптимального розміру замовлення. Найбільш популярною системою розрахунку даного параметра вважається модель економічного розміру замовлення (Economic Order Quantity Model). Незважаючи на популярність даної моделі, її недоцільно застосовувати в структурному підрозділі, оскільки модель базується на ряді припущень та обмежень, зокрема це : рівень попиту постійний протягом планового періоду, але в сучасних кризових умовах, що склалися в Україні, крива попиту різко коливається, що призводить лише до умовного припущення застосування даної моделі; ціни на закупівлі постійні - припущення не актуальне для українських підприємств, оскільки високий рівень інфляції може призвести до додаткових фінансових витрат, так як ціна на момент закупівлі може збільшитись у порівнянні з плановою ціною. У структурному підрозділі актуально застосовувати ABC – аналіз, суть якого полягає в тому, що в залежності від вартості закупівлі, всі запаси поділяються на 3 групи: А,В,С. Даний аналіз дасть змогу визначити, яким видам запасів приділяти найбільше увагу. Для отримання додаткової інформації про матеріали, що використовуються на підприємстві, ABC – аналіз доцільно комбінувати із XYZ – аналізом, в якому використовується єдиний параметр – характеристика потреби в запасах.

Удосконалюючи класичну модель управління запасами, пропонуємо підприємствам застосовувати модель планування потреби в ресурсах (MRP – Material and Manufacturing Resource Planning). В основі даної моделі лежить поняття залежності від попиту. Для ефективного застосування моделі MRP потрібно точні специфікації матеріалів по кожному готовому продукту. Логіка MRP дозволяє одночасно визначати, скільки продукції та коли треба замовляти. В даній системі спочатку визначають кількість готової продукції, що планується до випуску, а потім визначають потребу в сировині і матеріалах, і тоді роблять відповідне замовлення. Даний метод, на нашу думку, є найкращим для структурного підрозділу залізниці, враховуючи особливість його діяльності, оскільки він, перш за все передбачає використання істинної інформації, а не припущення, як у моделі – EOQ, і опирається на кінцевий результат діяльності, по якому формується потреба в запасах.

Оптимізація використання основних засобів на підприємствах залізничного будівництва

Шумляев Б. О., Костенко О. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Проблема оптимізації використання основних засобів є центральною для підприємств залізничного будівництва в період впровадження в Україні цивілізованих ринкових відносин. Маючи ясне уявлення про роль основних засобів у процесі будівництва, чинниках, що впливають на використання основних засобів, можна виявити методи та напрями, за допомогою яких можна оптимізувати використання основних засобів та виробничих потужностей підприємства, що забезпечує зниження витрат виробництва і зростання продуктивності праці.

Головною ознакою підвищення рівня ефективного використання основних засобів підприємств залізничного будівництва є зростання обсягу виробництва продукції. Кількість же виробленої продукції за наявного розміру виробничого апарату залежить, з одного боку, від фонду часу продуктивної роботи машин та устаткування протягом доби, місяця або року, тобто від їхнього екстенсивного завантаження, а з іншого — від ступеня використання знарядь праці за одиницю часу (інтенсивного навантаження).

Великим резервом збільшення продуктивної роботи виробничого устаткування є максимально можливе скорочення його простоїв. На підприємствах залізничного будівництва, що працюють за методом «вікон», тобто є підприємствами з дискретною діяльністю, кількість не використовуваного протягом доби устаткування нерідко досягає 15-20 % загального його парку, а внутрішньо змінні простої становлять 10-15 % робочого часу. Це спричиняється: неузгодженістю пропускної спроможності окремих ділянок; незадовільною організацією технічно-профілактичного обслуговування та ремонту устаткування; браком робітників; перебоями в забезпеченні робочих місць матеріалами, електроенергією, комплектуючими виробами, оснащенням, пристроями, підйомно-транспортними засобами тощо.

Вирішальне значення для підвищення рівня інтенсивного використання основних засобів має своєчасна заміна та модернізація фізично спрацьованого й технічно застарілого устаткування. Для підтримання порівняно високого технічного рівня виробництва на підприємствах залізничного будівництва треба щорічно замінювати 4-6 % і модернізувати 6-8 % діючого парку машин, устаткування та інших видів знарядь праці. Значного підвищення інтенсивного навантаження устаткування на підприємствах можна досягти завдяки застосуванню прогресивних форм і методів організації виробництва, що уможливають використання високопродуктивного автоматизованого устаткування.

Досить істотні резерви ліпшого екстенсивного та інтенсивного використання основних засобів можна реалізувати за допомогою освоєння у стислі строки проектних показників, введення в дію нових технологічних агрегатів, ліній, устаткування, адже середній фактичний період освоєння виробничих об'єктів на підприємствах, що займаються залізничним будівництвом, становить 5-6 років.

Для підвищення ефективності використання основних засобів потрібно провести заміну і модернізацію застарілого обладнання, використовуючи нові види верстатів і машин (автоматичні, напівавтоматичні, а також з програмним управлінням), які забезпечують високу досконалість та економічність технологічних процесів. Звичайно ж, такі серйозні зміни не можуть відбуватися без стороннього інвестування, адже, особливо в тяжкий період світової фінансової кризи, підприємства залізничного будівництва потребують фінансування.

Отже, одними із головних факторів підвищення ефективності основних засобів є їх оновлення та технічне вдосконалення, а також провадження досягнень НТП, що дають змогу підвищити рівень механізації та автоматизації виробництва, продуктивності праці робітників, сприяють економії матеріальних витрат, підвищують культуру та безпеку виробництва.

Секція 5

Математичне та комп'ютерне моделювання економічних процесів на транспорті

Індуктивне представлення економічних мереж

Андрющенко В. О., Ільман В. М., Шинкаренко В. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Серед великого різноманіття задач економіки особливе місце займають задачі транспорту. Це задачі різновидів раціональних перевезень, прибутковості вантажних і пасажирських потоків, ефективності ремонту і обслуговування рухомого складу то що. В більшості своїй такі задачі розв'язуються на графах за машинними алгоритмами.

Зрозуміло, що безпосередня машинна обробка графів можлива для відносно простих графів – дерев. Частково проблему обробки і представлення графів можна вирішити за допомогою матриць суміжностей і інших. Але в реальності транспортні мережі можуть представлятися мультотграфами, які в загальному вигляді не вдається представити матрично. Тому виникає необхідність розробити уніфіковану модель представлення мультотграфів, за якою можливо створити відповідні конструктивні структури даних для розв'язання економічних задач на графах.

Розробка моделі конструювання мультотграфічних об'єктів виконується на довільному символічному універсумі за індуктивними схемами у три етапи. На першому етапі будується клас мультотмножин. На наступному – формується ієрархія мультотмножинних об'єктів (необхідних або довільних) і на останньому етапі розробляється власна модель генерації мультотграфу.

Під мультотмножинним об'єктом розуміється частково упорядкована гібридна множина, яка складається з мультотмножини (множини, у якій елементи можуть повторюватися) і деякого взагалі незв'язаного списку. Складова множинного об'єкту – список задається ім'ям, необов'язково унікальним і деяким унікальним місцем у списковій послідовності.

Клас мультотмножин формується за допомогою конструктивної схеми-генератора, котра є універсальною в тому розумінні, що дозволяє задавати звичайні множини, мультотмножини, списки та комбінації мультотмножин і списків. Розглянуто деякі алгебраїчні властивості класу мультотмножин, множинних об'єктів цього класу та префіксних підмножин і операції над ними.

Етап ієрархічного підпорядкування множинних об'єктів класу мультотмножин для формування навантажених станів мереж передбачає попереднє визначення двох класів відношень і множини характеристик-навантажень цих станів. Один з класів відношень використовується для формування необхідної кількості рівнів мережі, підпорядкування рівнів, можливих зв'язків тощо; другий – застосовується при формуванні навантажень станів. Реалізацією цього етапу є клас множин-станів, котрі генеруються за допомогою схеми формування рівнів і схеми приписування ваг станам мереж. Здійснено аналіз цього класу і його можливості та розглянуті властивості об'єктів класу.

Мультотграфи мереж генеруються розробленою формальною схемою, яка діє на класові мультотмножин-станів, на класі багатовимірних умов-зв'язків і на характеристичних множинах зв'язків, тобто схема-генератор формує мультотграф у вигляді множинної структури, компонентами якої є об'єкти класу множин станів і підмножини об'єктів цього класу з визначеними характеристиками ваг-зв'язків між вказаними об'єктами.

Конструкції розроблених генераторів утворені складними формальними структурами з застосуванням логічно-граматичних простих, гомоморфним підстановок та іншого.

Запропонована формальна модель є уніфікованою, тому що дозволяє формувати будь які сімейства графів-мереж з «закріпленими» і «не закріпленими» вершинами, лінійними і нелінійними зв'язками тощо. На моделі утвореного сімейства мультотграфів є можливість ставити і розв'язувати нові задачі керування економічними процесами на транспорті.

К вопросу экономико-математического моделирования расписания движения пассажирских поездов

Блохин Е. С., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

В докладе исследована задача автоматизированного моделирования расписания движения пассажирских поездов (РДПП) с учетом нечетких и статистических факторов, целью которого является технологический и экономический анализ эффективности «кольцевания» некоторых графиков движения пассажирских поездов на полигоне железных дорог Украины. Формирование такого расписания, обеспечивающего совмещение и реализацию нескольких графиков движения пассажирских поездов с помощью вагонов одного состава, в определенной степени ослабляет проблему старения парка пассажирских вагонов.

В настоящее время парк пассажирских вагонов Укрзализныци в значительной степени выработал свой ресурс, требует различных видов ремонтов и обновления [1]. Наряду с этим в соответствии с действующей технологией и расписанием движения [1] пассажирские вагоны (ПВ) более 40 % времени простаивают. Как показано в [1] в отдельных случаях простои ПВ могут быть существенно сокращены за счет «кольцевания графиков» нескольких поездов. Для исследования этой возможности в общем случае и предлагается применить автоматизированное нечетко-статистическое моделирование расписания движения пассажирских поездов. В рамках разрабатываемой информационно-планирующей модели учитываются возможности выбора и оценки значений следующих характеристик РДПП: интервалы времен отправления – прибытия поездов (значит и средней скорости в различные периоды суток), интервалы времени на подготовку поезда, когда нормативные требования характеризуются нечеткими, лингвистическими переменными [2], варианты кольцевания поездов из действующего расписания движения, возможность изменения курсирования поездов (например, через сутки), различная структура поезда для различных периодов года и др.

Основной задачей создания модели РДПП является выработка возможных вариантов объединения поездов из расписания для их обслуживания одними и теми же вагонами, оценка степени удовлетворения нормативным и другим качественным требованиям таких вариантов модифицированного расписания, оценка возможности сокращения простоев вагонов, а значит экономии ПВ, в различных вариантах реализации РДПП. Использование моделей и методов как имитационного, так и нечеткого и статистического моделирования в нашем случае обусловлено тем, что отмеченные выше параметры и характеристики РДПП контролируются автоматизированными системами пассажирских перевозок Укрзализныци. По ним могут быть построены статистические зависимости между переменными, и в то же время они отражают качественные оценки свойств РДПП параметрам, которые являются отличными от статистических закономерностей.

Разработаны модели и автоматизированные процедуры формирования вариантов, использующие аппарат нечетко-статистическое моделирование и управление на основе данных наблюдений, ориентированные на задачу совершенствования расчета расписания движения пассажирских поездов, когда принимаются во внимание нечеткие и статистические факторы планирования. Создание системы автоматизированного экономико-математического моделирования РДПП позволит исследовать возможности по выработке вариантов «кольцевания» поездов для их обслуживания одними и теми же вагонами. В конечном счете это позволяют сократить количество используемых пассажирских вагонов, обеспечивая потребности пассажиропотоков. При этом предлагается усовершенствованный метод формирования нечетко-статистического управления с использованием отношения У. Шарпа.

К вопросу анализа и оперативного прогнозирования свойств вагонопотоков методом Т. Демарка

Клименко И. В., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Оперативное прогнозирование вагонопотоков является одним из важных этапов управления на железнодорожном транспорте. Свойства вагонопотоков описываются сложными, неструктурированными временными рядами, для анализа и прогнозирования которых требуются специальные методы и средства. Существует множество методов и приемов расчета для прогнозирования показателей, характеризующих деятельность железнодорожного транспорта. Некоторые из них активно применяются на практике, свойства других не изучены не достаточно.

В докладе исследуется возможность использования метода Т. Демарка для анализа и прогнозирования параметров вагонопотоков. В настоящее время этот метод широко используется в техническом анализе биржевых процессов, временные ряды которых имеют сложную, нерегулярную структуру.

Столь же сложным, с точки зрения оперативного прогнозирования, является прогнозирование параметров вагонопотоков по стыкам железнодорожных полигонов. Пример временного ряда перехода грузовых вагонов по стыкам представлен на рис. 1.

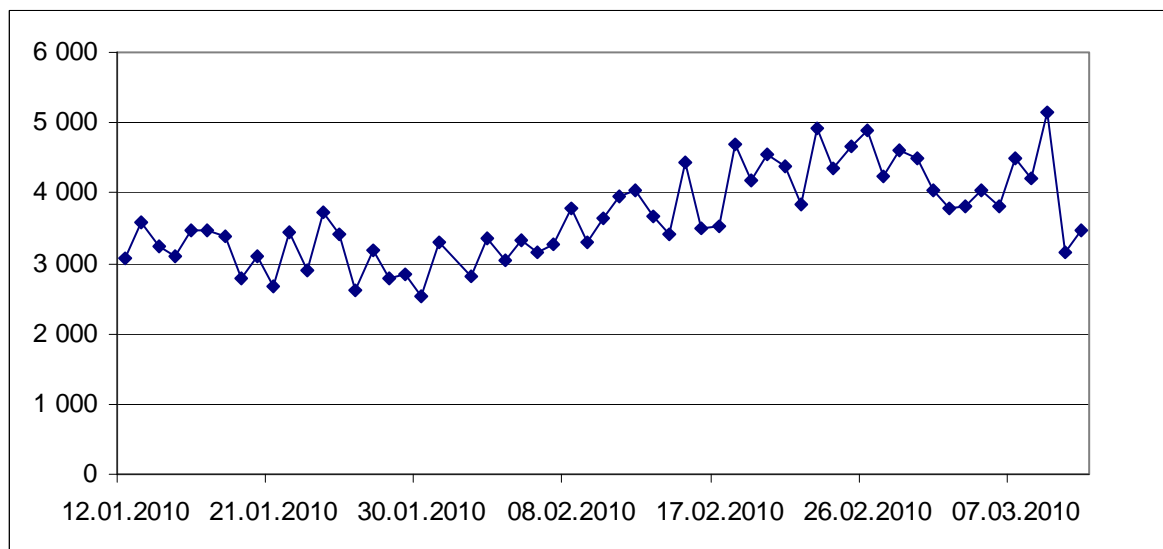


Рис.1. Передаче вагонов по стыковым станциям железных дорог

Специфика метода Т. Демарка не позволяет непосредственно применить его для прогнозирования параметров вагонопотоков, так как нет возможности выделить те же характеристики временного ряда, что и в биржевых рядах. А именно:

- цена открытия биржи(U_o);
- цена закрытия биржи(U_z);
- максимальная цена за период(U_{max});
- минимальная цена за период(U_{min});

Используя эти параметры, строится прогноз на следующий период по уравнениям вида

$$X = (U_o + U_z + U_{max} + U_{min}) / 2 ;$$

$$Y_{min} = X - U_{max} ;$$

$$Y_{max} = X - U_{min} .$$

В докладе выполнены исследования по адаптации методики Т. Демарка для оперативного прогнозирования параметров вагонопотоков, представленных рядами, подобными рис. 1.

Об использовании R/S-анализа для исследования свойств вагонопотоков

Крамаренко Г. А., ДУЭП, Нечай А. В., Скалозуб В. Вл., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

В докладе рассматривается задача совершенствования методов оперативного прогнозирования параметров вагонопотоков (технологических, экономических и др.) на основе статистического анализа свойств соответствующих временных рядов, рис. 1. Возможность улучшения прогноза ожидаемых значений исследуемых величин связывается с решением задачи классификации процессов, представленных рядами наблюдений. Для такой классификации уровня стохастичности временного ряда используется показатель Херста, по значениям которого процессы разделяются на детерминированные, случайные и хаотические детерминированные. В последнем случае процесс содержит «память» о прошлых наблюдениях, о прошлом поведении ряда, причем не краткосрочную, а долгосрочную. Эта дополнительная информация может быть использована в процедурах оперативного прогнозирования ожидаемых значений уровней ряда.

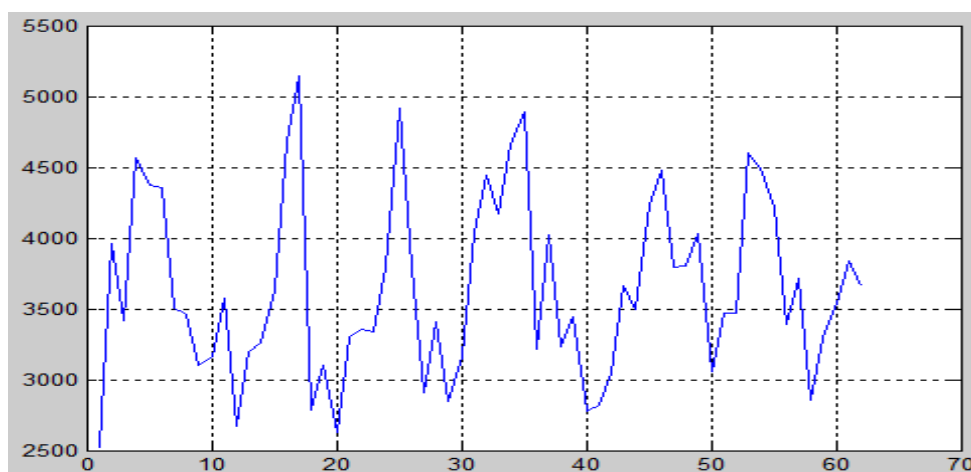


Рис. 1 График по суточной передаче вагонов по стыкам полигонов

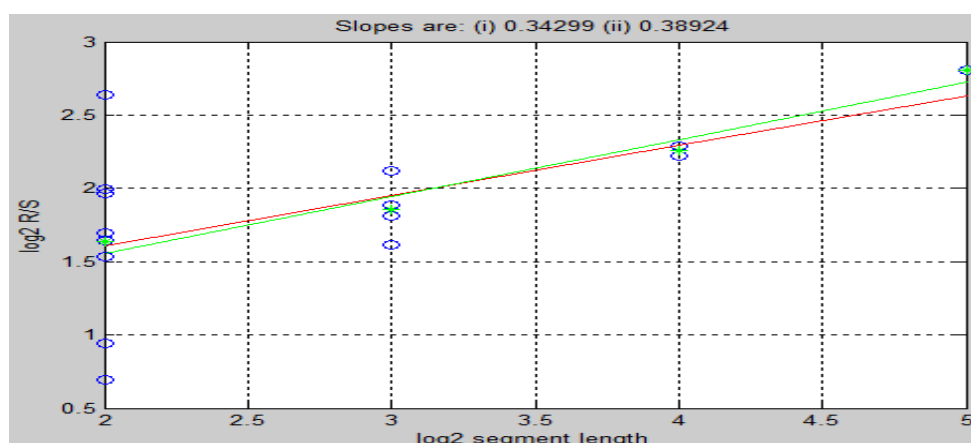


Рис. 2 График расчета показателя Херста для процесса передачи вагонов по стыкам

На рис. 2 представлен пример расчета коэффициента Херста для ряда рис. 1, значение которого H оказалось в диапазоне от 0.343 до 0.389, то есть $H < 0.5$. В связи с этим наблюдения ряда рис. 1 не являются независимыми, а «хранят память» о предыдущих значениях. Поскольку $H < 0.5$, то этот ряд является антиперсистентным (отрицательно коррелированным), поэтому следует ожидать изменений наблюдаемой тенденции изменения значений ряда. Более точный анализ статистики Херста позволяет получить ее кусочно-линейную аппроксимацию, на основе чего устанавливается потенциально возможная глубина прогноза выявленных тенденций поведения исследуемых процессов.

Створення інформаційно-освітнього порталу на сайті ВНЗ як основний напрямок підвищення якості підготовки фахівців

Лоза С. П., Донецький інститут залізничного транспорту, м. Донецьк, Україна

Сучасні інформаційні технології змінюють навколишній світ у приголомшливому темпі. Зміни стосуються всіх областей нашого життя: роботи, навчання, суспільних відносин, але, насамперед, освіти. Освіта розглядається як одна з провідних складових, що прискорюють технологічний розвиток.

Живучи в інформаційному суспільстві, ми постійно зустрічаємося з потоком інформації, який необхідно профільтрувати і вибрати з нього найбільш цінне. Це відбувається, оскільки знання в ХХІ столітті є «стратегічним багатством», а уміння надає конкурентні переваги на ринку праці. Тому в ХХІ столітті освіті ставиться величезний виклик – сформувати компетентну людину, що вміє шукати і перетворювати інформацію, має бути знайомою з новими технологіями і вирішувати за їх допомогою проблеми.

Сьогодні рівень розвитку інформаційних технологій і електронних ресурсів, зокрема тих, що доступні через світову мережу Інтернет, ставлять нові задачі перед усіма вищими навчальними закладами. Саме тому, на сучасному етапі розвитку інформаційних технологій, особливу увагу необхідно приділяти удосконаленню структури сайту ВНЗ та створенню дистанційного інформаційно-освітнього порталу, який дозволить суттєво підвищити якість підготовки фахівців за всіма спеціальностями за рахунок покращення рівня забезпеченості студентів навчально-методичними матеріалами у вигляді електронних навчальних курсів.

Сайт будь-якого ВНЗ є його обличчям у всесвітній мережі Інтернет. На сторінках сайту майбутні абітурієнти мають отримувати інформацію, яка необхідна для ознайомлення з порядком підготовки та подання документів для вступу у ВНЗ, з правилами прийому, із загальною інформацією щодо напрямків і спеціальностей підготовки. Не менш цікавою для них буде і загальна інформація про інститут, історію його виникнення і перспективи розвитку, особливості навчання на тій чи іншій спеціальності. Для батьків, зацікавлених у якісній освіті та подальшому працевлаштуванні своїх дітей, буде цікавою інформація про дисципліни, які вивчаються студентами обраної ними спеціальності, а також перелік посад, що зможе обіймати випускник після закінчення ВНЗ.

Однак, першочергове значення має створення на сайті дистанційного інформаційно-освітнього порталу, який дозволить суттєво покращити організацію індивідуальної та самостійної роботи студентів. Однією з основних можливостей поліпшити рівень забезпечення студентів літературою є розміщення на сайті електронних навчально-методичних підручників, посібників і методичних вказівок. Особливої уваги заслуговує необхідність розробки електронних курсів з основних профільюючих дисциплін. Електронними курсами можуть користуватися студенти обох форм навчання. Такі курси зручні у користуванні, оскільки забезпечують скорочення часу на пошук і збирання необхідної інформації. Розміщення електронних курсів на сайті інституту дозволить викладачеві задіяти домашні комп'ютери студентів у навчальний процес, а також повніше використати можливості сучасної електронно-обчислювальної техніки.

При навчанні з використанням електронних курсів студент може вибрати бажаний навчальний матеріал, змінювати послідовність вивчення з урахуванням своїх індивідуальних можливостей. Крім того, в електронний курс можна включати елементи самоконтролю у формі тестування з базових тем, що дозволить студенту самостійно визначити свій рівень знань з вивчених тем і обрати наступний етап навчання: повернутися до повторення попередніх тем чи продовжувати вивчення далі. Електронні курси сприяють набуттю студентами не тільки теоретичних, а й практичних навичок, оскільки тут є можливість використання значної кількості прикладів з поясненнями, що дуже важливо на заняттях.

Модель організаційно-економічної системи індикативного управління регіональним інноваційними проектами

Савчук Р. В., НМетАУ, м. Дніпропетровськ, Україна

Розробка організаційно-економічної моделі індикативного управління інноваційною діяльністю починається з визначення системи індикаторів, за допомогою яких можна формалізувати процес управління регіональним інноваційним розвитком, потім визначаються інструменти, за допомогою яких можлива реалізація того чи іншого регіонального індикатору, уточнюються результати, які необхідно отримати на кожному етапі системи індикативного управління. Перелік функцій управління і специфіка об'єкту дослідження обумовлюють добір індикаторів, призначених для оцінки ефективності виконання кожної функції відповідно до поставленої мети. Об'єктом дослідження виступають регіональні інноваційні проекти, а предметом дослідження є методи, моделі і технології управління цими проектами на регіональному рівні. Результатом роботи системи індикативного управління інноваційними проектами вважається визначення стратегії управління кожним проектом і оцінка регіонального інноваційного потенціалу.

Розгляд процесу управління класично починається з функції планування, призначеною для визначення найкращої траєкторії функціонування об'єкту дослідження.

Планування для регіональних інноваційних проектів значною мірою відрізняється від функції планування для конкретного виробництва. Основна задача органів регіональної влади - спонукати суб'єкти господарювання до розробки інноваційних ідей, що відповідають визначеним регіональним пріоритетам. На етапі планування важливо спрогнозувати кількісний і якісний склад проектів, що будуть запропоновані до розгляду. Функцію прогнозування можливо надати у вигляді моделі ранжирування

Нехай X – множина інноваційних проектів, що можуть бути надані до розгляду у плановому періоді, а P – відношення суворої переваги, що визначається у відповідності до імовірності підготовки проекту на період планування. Розподіл ймовірностей на множині X доцільно визначати методами експертного опитування.

Функція обліку одна з найважливіших, її виконання призводить до формування інформаційної бази даних, що необхідна для всіх інших функцій управління. Обробка облікової інформації заключається в узагальненні даних, їх стисканні відповідно регіональному рівню управління. Процедура узагальнення, стискання даних у часі і у просторі адекватно формалізується у вигляді моделі класифікації.

Дані обліку використовуються для реалізації функцій аналізу, основна задача якого оцінити проблемну ситуацію на підставі облікових даних і віднести її до заздалегідь визначених агрегованих класів. Таким чином функцію аналізу можна надати у вигляді моделі класифікації. В цьому випадку за X приймаємо множину всіх класів проектів, отриману після класифікації на етапі обліку. У відповідності до визначеного відношення подібності множина X розбивається на агреговані класи $X_1.X_2...X_n$.

Основна задача регулювання – обрати найкраще управлінське рішення для кожного інноваційного проекту з урахуванням інтересів всіх суб'єктів інноваційного регіонального середовища. Для цього проекти кожного агрегованого класу необхідно діагностувати на ступінь відповідності колу інтересів суб'єктів господарювання і регіону у цілому. Для вирішення цієї задачі доцільно використовувати моделі розпізнавання образів.

Після змістовного визначення функцій управління регіональними інноваційними проектами доцільно зробити деякі узагальнення відносно добору індикаторів кожної функції і відповідних інструментів, розробка і подальше використання яких дозволять отримати бажані результати згідно запропонованого організаційно-економічного механізму управління регіональними інноваційними проектами. Це дозволить отримати схему процесу управління у послідовності розкриття етапів індикативного управління інноваційною діяльністю на регіональному рівні.

Аналіз моделей вибору оптимального варіанту управління майновими ризиками

Савчук Л. М., Аберніхіна І. Г., НМетАУ, м. Дніпропетровськ, Україна

Розкриття структури і складу витрат підприємства при проведенні майнового захисту дозволяє перейти до розгляду питання встановлення ефективних способів організації управління майновими ризиками. Слід зазначити, що дане питання вже розглядалося в ряді робіт. Авторами А. А. Зерновим, А. Н. Зубець, Є. І. Третьаковою обґрунтовано характер залежності некомпенсованого збитку від повноти майнового захисту підприємства. Ця залежність має нелінійний характер, що пов'язано з впливом страхування на непрямі витрати та ліквідацію наслідків прояву ризиків. Дослідник Л. В. Нечипорук при оптимізації умов страхування пропонує врахувати вплив франшизи на остаточну суму виплат. Науковець Д. Ю. Федотов на умовному прикладі розглянуто фінансову корисність страхових операцій для страхувальника на основі порівняння витрат на придбання страхових продуктів з номінальною фінансовою вигодою, що отримує страхувальник від організації майнового захисту. О. І. Бірючев розглянув вплив безумовної франшизи на середній розмір страхового відшкодування і як наслідок зменшення розміру страхового тарифу. Цей вплив оцінено за допомогою гамма-розподілу:

$$1) \text{ залежність середнього відшкодування від франшизи: } \int_0^{D_{\max}} f(D) \cdot dD = 1,$$

$$\int_0^{D_{\max}} D \cdot f(D) \cdot dD = Y_0, \text{ де } Y_0 - \text{математичне очікування;}$$

$$\begin{aligned} \bar{S}_b(F) &= \int_F^{D_{\max}} (D - F) \cdot f(D) \cdot dD = \\ &= \int_F^{D_{\max}} D \cdot f(D) \cdot dD - F \cdot \int_F^{D_{\max}} f(D) \cdot dD; \end{aligned}$$

$$2) \quad f(D) = \frac{\lambda^\alpha}{\Gamma(\alpha)} D^{\alpha-1} e^{-\lambda D}, D > 0, \text{ де } \Gamma(\alpha) - \text{класична гамма-функція:}$$

$$\Gamma(\alpha) = \int_0^\infty t^{\alpha-1} e^{-t} dt, \text{ при } \alpha=2, \Gamma(\alpha)=1 \text{ і } f(D) = \lambda^2 D e^{-\lambda D};$$

$$3) \quad f(D) = \frac{4}{Y_0^2} \cdot D \cdot \exp^{\frac{-2}{Y_0} \cdot F};$$

$$4) \quad \bar{S}_b(F) = F \cdot \exp^{\frac{-2}{Y_0} \cdot F} + Y_0 \cdot \exp^{\frac{-2}{Y_0} \cdot F}$$

Водночас вирішення поставленої проблеми не мало остаточного характеру, або визначалося для специфічних умов, або розглядалося на умовному визначенні корисності страхових методів відшкодування ризиків, або ґрунтувалося на не цілком коректному застосуванні методу Хаустона, оскільки цей метод більшою мірою розглядає ефективність використання комерційного страхування для відшкодування ризиків на підприємстві, а самострахування описано як менш доцільний спосіб їх відшкодування. У дослідженні питання встановлення ефективних способів організації управління майновими ризиками підприємства пропонується вирішувати шляхом розробки відповідних оптимізаційних процедур. Оптимізація майнового захисту підприємства в даному випадку визначає вибір більш ефективної моделі зниження витрат, пов'язаних з майновими ризиками для конкретних умов чи об'єктів ризиків окремого підприємства.

Автоматизація управління в умовах багатократної невизначеності параметрів економічних систем

Скалозуб М. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Характерною ознакою складних систем, до яких відносяться економічні системи транспорту, являються умови невизначеності щодо станів, зовнішніх впливів, величин параметрів ін. Завдання управління такими системами ускладнюється тим, що на практиці одночасно існують невизначеності різних типів – статистичні, нечіткі, інтервальні тощо. У роботі досліджуються задачі математичного моделювання і управління складними економічними процесами або об'єктами з такими властивостями, коли одночасно мають місце кілька різних видів невизначеності: випадковість, неточність, нечіткість, їх комбінації. У більшості випадків моделювання та управління здійснюється на основі моделей, однорідних щодо виду невизначеності величин, або шляхом переходу до них. У роботі пропонуються засоби розвитку моделей і процедур управління, що коректно використовують по можливості всі наявні дані, отримані з декількох джерел або в різній формі. Отримано удосконалення методів і засобів управління в умовах неоднорідної та багатократної невизначеності.

Представлено процедуру формалізації умов моделювання систем при різних типах невизначеності параметрів, поданих індексом невизначеності, удосконалено існуючі методи нечіткого управління та створено відповідні програмні засоби для середовища моделювання нечітких систем MATLAB.

Формування математичної моделі, що представляє багатокomпонентну невизначеність різних видів, – індекс достовірності, запропоновано виконувати у вигляді середнього геометричного оцінок нормованих мір невизначеностей окремих компонентів.

Виконано модифікацію процедури нечіткого управління Такагі-Сугено на основі індексу невизначеності, як міри багатократної невизначеності, а також метод управління з використанням відношення У. Шарпа. Приведено приклади вирішення завдань управління при неоднорідній невизначеності:

- процедури кластеризації складних систем з урахуванням умов багатократної невизначеності даних, модифіковані для урахування багатьох різноманітних показників на основі міри Журавльова (абсолютне зважене значення; зважене значення, нормоване за середнім; зважене значення, нормоване за максимальним);
- удосконалення процедур оцінки фрактальної розмірності металу на основі використання групи методів розрахунків.

Показники відстаней між об'єктами для процедур кластеризації багатосторонні, мають різні міри та точність. Тому виконувався аналіз кожного із них окремо, а суттєві розбіжності у значеннях узагальнювались використанням вагових коефіцієнтів, що встановлюються експертними методами (метод аналізу ієрархій Т. Сааті).

Для програмної реалізації виконано модифікацію функцій компонентів Fuzzy Logic Toolbox системи MATLAB.

Було розроблено декілька спеціалізованих програм, щоб оптимізувати системи нечіткого виводу, а також системи виводу із багатократною невизначеністю, які створюються експертом або генеруються системою MATLAB при екстракції із даних. Створені функції дозволяють змінювати вагу правил системи нечіткого (а також із багатократною невизначеністю) виводу, а також редагувати вид функцій приналежності певної вхідної величини, функцій інших типів невизначеності, на основі пошуку найменшої неув'язки системи.

Створено бібліотеку спеціалізованих функцій для моделювання і управління в умовах неоднорідної невизначеності параметрів складних систем, а також оптимізації систем виводу із багатократною невизначеністю.

Проблемы экономико-математического и компьютерного моделирования процессов железнодорожного транспорта

Скалозуб В. В., Нечай В. Я., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

В докладе исследованы современные проблемы развития компьютерных информационных технологий применительно к задачам повышения экономической и технологической эффективности железнодорожного транспорта Украины. Рассмотрены примеры нового или усовершенствованного решения ряда задач в области экономики транспорта.

В настоящее время актуальной задачей экономико-математического моделирования железнодорожного транспорта является автоматизированное планирование расписания движения пассажирских поездов (РДПП) с целью технологического и экономического анализа эффективности «кольцевания» пассажирских поездов на полигоне железных дорог Украины. Формирование такого РДПП, обеспечивающего совмещение и реализацию нескольких графиков движения пассажирских поездов с помощью вагонов одного состава, в определенной степени ослабляет проблему старения парка пассажирских вагонов. В рамках разрабатываемой информационно-планирующей модели учитываются возможности выбора и оценки значений таких характеристик РДПП, как интервалы времен отправления–прибытия поездов (средняя скорость в различные периоды суток), время на подготовку поезда, когда нормативные требования характеризуются нечетко, варианты кольцевания поездов из действующего расписания движения, возможность изменения курсирования поездов, различна структура поезда для различных периодов года и др. При этом также предлагается усовершенствованный метод формирования нечетко-статистического управления с использованием отношения У. Шарпа, учитывающий многократную неопределенность условий планирования и различные типы неопределенности (статистическая, интервальная, нечеткая и др.).

Важное значение имеют разработки средств автоматизации анализа сложных динамических процессов (технологических, финансово-экономических, эксплуатационных и др.) на основе данных АСУ железнодорожного транспорта. Накапливаемая в базах данных и знаний АСУ информация о базовых событиях различных процессов дает возможность решения важных проблем мониторинга, анализа и прогнозирования (оперативного, краткосрочного и др.) свойств этих процессов. В докладе приводятся разработанные на кафедре компьютерных информационных технологий ДНУЗТ совместно с ПКТБ АСУ ЗТ формы отображения результатов эксплуатации вагонных парков как логистико-технологических и логистико-экономических диаграмм. Первые из них представляют в обобщенном виде технологический аспект процессов грузовых перевозок, а вторые – отображают затраты на каждую составляющую. Графическая форма интегрирования данных дает исчерпывающую информацию об эксплуатации вагонных парков, которая может быть использована для управления.

Накапливаемые в АСУ данные, по сути, являются временными рядами сложной структуры, которые содержат свойства всех технологических, финансовых и других процессов. В работе выполнены исследования возможности применения для анализа временных рядов, в частности объема вагонопотоков по стыкам полигонов, новых статистических методов, которые еще не достаточно использованы для рассматриваемых процессов. К ним относятся показатель Херста, оценивающий стохастичность ряда наблюдаемых данных и наличие в нем долговременной «памяти», а также метод Т. Демарка, используемый для оперативного прогнозирования биржевых процессов. Рассмотрены вопросы адаптации указанных методов с учетом свойств временных рядов, характерных для железнодорожного транспорта.

В докладе представлены пути решения некоторых проблем кооперативного управления вагонными парками различных форм собственности с учетом экономических и технологических рисков, которые предполагают формирование и реализацию задач оптимального планирования и распределения ресурсов. Обсуждаются проблемы совершенствования АСУ Укрзалізнички с целью повышения эффективности железнодорожного транспорта Украины.

Развитие электронного документооборота Укрзализныци

Цейтлин С. Ю., ПКТБ АСУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Развитие глобальных коммуникаций в деловой и повседневной жизни привело к появлению новой области взаимоотношений, предметом которых является электронный обмен данными. В таком обмене данными могут принимать участие органы государственной власти, коммерческие и некоммерческие организации, а также граждане в своих официальных и личных отношениях.

Проблема сохранения электронных документов от копирования, модификации и подделки требует для своего решения специфических средств и методов защиты. Одним из распространенных в мире средств такой защиты есть Электронная цифровая подпись (ЭЦП), которая с помощью специального программного обеспечения подтверждает достоверность информации документа, его реквизитов и факта подписания конкретным лицом.

При подписании электронного документа его начальное содержание не изменяется, а добавляется блок данных, так называемая электронная цифровая подпись.

Согласно требованиям действующего законодательства, с момента создания (обретение юридической силы) электронные перевозочные документы передаются на оперативное хранение, которое обеспечивается Программно-аппаратным комплексом архива электронных документов (ПАК АЭДО) Укрзализныци.

Сохранение электронного перевозочного документа в ПАК АЭДО выполняется при его создании и выполнении каждой операции обработки, которая сопровождается наложением электронной цифровой подписи.

Электронный перевозочный документ сохраняется в ПАК АЭДО на протяжении срока, определенного законодательством.

После исчерпания срока хранения электронный перевозочный документ уничтожается на основании акта уничтожения.

Важно отметить, что внедрение электронного документооборота требует от отрасли пересмотра многих нормативных актов и инструкций. В настоящее время в Укрзализныци ведутся работы по внедрению электронного документооборота в пассажирском хозяйстве, офисном документообороте и информационном обеспечении грузовых перевозок.

Так как в перевозочном процессе участвуют с одной стороны железная дорога, а с другой – грузоотправители и грузополучатели, то и работа с клиентами должна строиться по-другому. Для крупных клиентов, которые имеют собственные развитые АСУ, имеют или готовы иметь собственные ЭЦП и архивы готовых документов и, что очень важное, применение электронного документооборота с которыми даст львиную долю экономического эффекта от внедрения такого документооборота в грузовые перевозки, очень актуальной и абсолютно важной есть проблема создания и внедрения единого типового технологического процесса обмена электронными документами в процессе грузовых перевозок. Такой технологический процесс должен отвечать действующему хозяйственному праву и устанавливать типовой интерфейс (стандарт) информационного обмена между автоматизированными системами двух сторон перевозочного процесса - железной дороги (перевозчика) и клиента (пользователя этой услугой). Принятие такого стандарта позволит обеим сторонам развивать собственные АСУ в направлении внедрения эффективного электронного документооборота.

Повышение экономической эффективности железнодорожного транспорта Украины на основе развития информационных технологий

Цейтлин С. Ю., ПКТБ АСУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Разработка и внедрение единой информационной системы АСК ВП УЗ (Е), описывающей все информационные составляющие перевозочного процесса, позволила собрать в едином комплексе все составляющие, влияющие на эффективность перевозочного процесса (нормативные, плановые данные, фактическое выполнение перевозки) и создала предпосылки для проведения анализа всех ресурсов перевозочного процесса по всем его составляющим с учетом расходной и доходной части.

Более детальный подход к событиям позволяет сделать перевозочный процесс не только более документированным и наиболее информационно полным, но и изменить многие устоявшиеся представления о документообороте и источниках информации. Так практически на повестке дня стоят вопросы формирования вагонного и натурного листа по базе перевозочных документов, автоматическое формирование маршрута машиниста, переход к пономерному учету вагонов на подъездных путях.

Объединение информационных ресурсов позволило поставить задачу о прогнозировании на основе планов и имеющихся ресурсов различные варианты фактического выполнения плана с оптимизацией по различным критериям и выбором наиболее пригодного.

К основным задачам автоматизации перевозочного процесса относятся:

- Задачи создания нормативной базы перевозочного процесса;
- Развитие информационных технологий, обеспечивающих эффективное использование вагонных парков на базе пономерного учета и более детального учета операций о состоянии вагонов;
- Повышение эффективности информационных технологий за счет стыковки автоматизированных систем с системами железнодорожной автоматики;
- Создание автоматизированных рабочих мест – одно из важнейших направлений эффективности информационных технологий;
- Комплексный подход к созданию АСУ локомотивного хозяйства с учетом всех составляющих перевозочного процесса (эксплуатационная работа, ремонты, учет работы бригад, учет топлива и электроэнергии);
- Создание электронного документооборота как предпосылка обеспечения максимальной достоверности и оперативности в информационном обеспечении перевозочного процесса и автоматизации коммерческого хозяйства.
- Создание единой системы для восточных и западных пограничных переходов с учетом взаимодействия с информационными системами стран СНГ и третьих стран;
- Создание единой системы расчета кассово-финансовой отчетности по доходам от тарифа и дополнительных сборов с учетом детализации тарифной составляющей, а также оперативного сальдо клиента.

В настоящее время важным является наработка научно-обоснованных методик и рекомендаций, позволяющих на основе собранных данных информационных систем разработать механизм получения решения в разных технологических системах перевозочного процесса и выбрать из них наиболее эффективное.

Логистико-экономический мониторинг эксплуатации вагонных парков компаний операторов железнодорожного транспорта Украины

Чередниченко М. С., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Актуальность задачи повышения экономической эффективности управления вагонными парками операторских компаний связана с все возрастающей ролью компаний операторов на рынке транспортных услуг.

Утвержденная Кабинетом Министров Украины концепция государственной программы реформирования железнодорожного транспорта направлена на решение задач по разделению функций государственного и хозяйственного управления, изменению форм собственности предприятий и развитию конкурентного сектора. Это соответствует процессам глобализации мировой экономической системы, в частности, развитию транспортных коридоров и расширению межгосударственных хозяйственных связей при перевозках. Данные Государственного комитета статистики свидетельствуют о непрерывном росте операторской деятельности. При этом парк собственных вагонов составляет более 50 тысяч, или 27 % от численности общего вагонного парка (ВП) железных дорог Украины.

Современное управление ВП компаний операторов должно базироваться на постоянном экономическом и технологическом анализе эксплуатации собственных вагонов. Для этого необходимо создание удобного механизма мониторинга эксплуатации вагонных парков, использующего оперативные данные АСУ грузовых перевозок Укрзализныци. В докладе представлены результаты разработки информационного обеспечения компаний операторов, обеспечивающего следующее.

1. Использование данных реального масштаба времени о процессах грузовых перевозок, накапливаемых в хранилищах АСУ железнодорожного транспорта Укрзализныци.
2. Оптимизацию эксплуатации вагонных парков по экономическим показателям.
3. Возможность расчета экономических показателей использования подвижного состава, который выполняется на номерных данных о вагонах.
4. Возможность оценки действий диспетчерского персонала.
5. Возможность выделения кольцевых маршрутов и отображения грузовых и порожних вагонопотоков на полигоне по заданным параметрам.
6. Представление информации в интуитивно понятной форме для анализа и принятия решений.

Для реализации указанных требований был разработан метод анализа в форме логистико-экономических и логистико-технологических диаграмм. Логистико-экономический мониторинг эксплуатации ВП операторских компаний дает возможность получить распределение затрат на различные составляющие, соответствующие процессу перевозки, за заданный период. При этом можно оценить экономическую эффективность реализации различных этапов эксплуатации вагонных парков на полигоне курсирования. Мониторинг позволяет установить характер эксплуатации вагонных парков – сетевой или на кольцевых маршрутах – с разложением составляющих затрат. Результаты мониторинга эксплуатации вагонных парков в форме диаграмм используются также для решения задач оценки потребного собственного парка вагонов, для расчетов оценок технологических рисков, при решении задачи кооперации вагонных парков и других.

На рисунке 1 представлен пример логистико-экономической диаграммы, эксплуатации вагонных парков оператора. Диаграмма представляет собой граф, вершинами которого являются станции участвующие в погрузке и выгрузке. Дуги диаграммы отражают вагонопотоки (груженые и порожние) между станциями. Дуги обоих типов, порожние (пунктир) и груженые, нагружены информацией о количестве рейсов и среднем времени рейса данного типа. При необходимости более детального анализа экономических процессов строятся так называемые параметризованные диаграммы с расширенным набором атрибутов, вынесенных в отдельные таблицы, характеризующие грузовые и порожние рейсы. Также возможен расчет

основных эксплуатационных показателей работы ВП для каждой диаграммы. Это позволяет, например, рассчитать оборот вагона не только для железной дороги и Укрзализныци в целом, а для конкретного полигона и вагонопотоков. Такие возможности анализа дают новый уровень прогнозирования и планирования работы ВП.

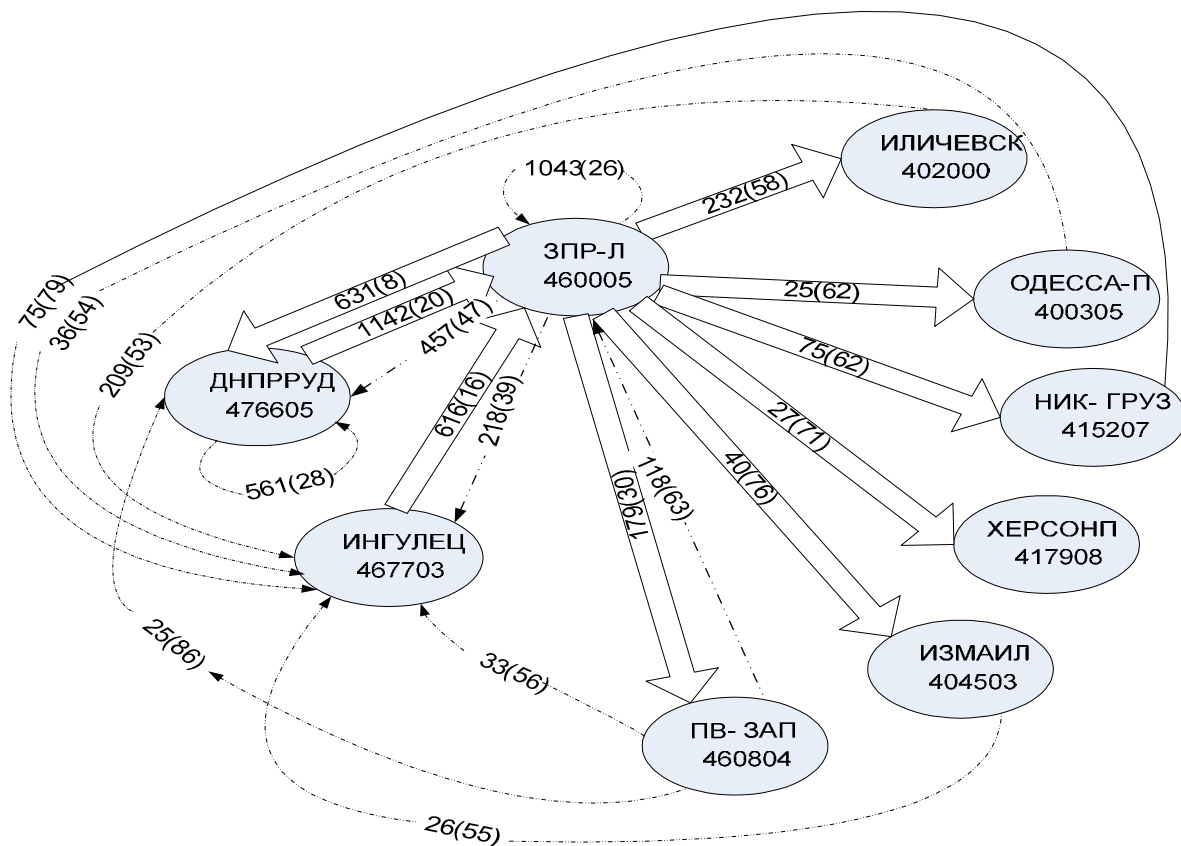


Рис.1. Пример логистико-экономической диаграммы эксплуатации вагонных парков

Покажем и возможность выделения кольцевых маршрутов, рисунок 2, где представлен маршрут, на котором показано движение груженых вагонов со станции Запорожье -Левое (ЗПР-Л) на ст. Ильичевск (этап 1), возврат порожних вагонов на ст. Ингулец (этап 2) и перемещение порожних вагонов на ст. Ингулец со ст. ЗПР-Л (также этап 2); на ст. Ингулец выполняется погрузка вагонов назначением на ст. ЗПР-Л (этап 3) и выгрузка вагонов с подачей под погрузку на ст. ЗПР-Л (этап 4) с дальнейшим их направлением на ст. Ильичевск (этап 1)

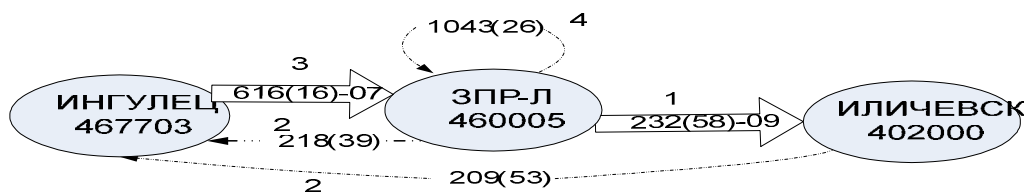


Рис. 2. Пример кольцевого маршрута

В докладе обсуждаются перспективы использования логистико-экономического мониторинга, как одного из направлений по разработке и усовершенствованию методик экономического анализа эксплуатации вагонных парков компаний операторов.

Автоматизация планирования кооперативных попутных перевозок

Юрков С. И., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

В 2007 году в мире насчитывалось более 500 млн. легковых автомобилей. За год они проезжают 5 трлн. километров. Средняя загрузка автомобиля в США – 1,5 пассажира. Предположим, что все легковые автомобили имеют четыре посадочных места. Тогда получим, что более 60 % бензина в США расходуется безрезультатно.

Согласно данным Государственного комитета статистики Украины в 2009 году автомобильным транспортом было перевезено 4013 млн. пассажиров (примерно половина всех пассажирских перевозок за год), пассажирооборот по автомобильному транспорту составил 55 млрд. пассажирокилометров. За тот же период автомобильным транспортом перевезено 140 млн. тонн грузов при грузообороте 34 млрд. т. км.

По данным российского аналитического агентства «АВТОСТАТ» на начало 2009 года в Украине насчитывалось чуть более 7,5 млн. частных легковых автомобилей. Очевидно, что большая часть сосредоточена в крупных городах. Статистика по загрузке частного транспорта в Украине отсутствует, однако личные наблюдения подтверждают, что статистика из США актуальна и для Украины. Увеличим цифру до 2 пассажиров на автомобиль, чтобы оценить снизу. Разделив пассажирооборот на среднюю загрузку, получим, 36 млрд. км – суммарный пробег частного легкового транспорта за год. С другой стороны, предположив, что только третья часть парка легковых автомобилей активно используется, вычислим средний пробег одного автомобиля за год – 15 тыс. км. Полученная цифра совпадает с различными опросами и экспертными оценками. Это означает, что вычисленная цифра суммарного пробега достоверна.

Аналогично, для оценки снизу, возьмем средний расход топлива равным 5 литров на 100 км и стоимость 1 литра равной 6 грн. Получим, что на покупку бензина тратится примерно 10 млрд. грн в год. Теперь предположим, что каким-то образом удалось увеличить среднюю загрузку автомобиля с двух до трех пассажиров. При таком же пассажиропотоке расходы на топливо составят 5,5 млрд. грн в год.

Если расходы на топливо в равной доле распределены между пассажирами, то добавив одного, каждый владелец автомобиля получает экономию более 2 тыс. грн за год поездок.

В развитых странах с середины 70-х практикуется так называемый carpooling, когда владельцы различных транспортных средств поочередно подвозят друг друга, например, на работу. Недостаток здесь — необходимость длительного поиска подходящего партнера, ограниченность области поиска, отсутствие гибкости в изменении графика. С повсеместным распространением интернета задача упростилась — данные могут собираться на специализированных сайтах в виде объявлений. Однако и это недостаточно гибкий вариант. Полным решением является онлайн служба, которая автоматически находит подходящие автомобили, позволяет не только с помощью компьютера, а и с помощью мобильных устройств добавлять и обрабатывать заявки от водителей и пассажиров. В англоязычной литературе за такой организацией планирования закрепилось название dynamic ridesharing. Попытки организации таких систем проводились в США, Мексике, Ирландии, Франции, Италии, Нидерландах и Германии.

В условиях, когда необходимо сокращать выбросы CO₂ в атмосферу (частный транспорт – один из основных генераторов CO₂), когда цены на нефть растут, реализация способа, с помощью которого удастся занять хотя бы одно из свободных мест в легковых автомобилях, приведет к колоссальной экономии. Побочным положительным эффектом будет уменьшение количества автомобилей на дорогах, как следствие, сокращение количества пробок и аварий, улучшение экологической ситуации.

Секція 6

**Університетська економічна освіта в
умовах глобалізації**

Обучение деловому иностранному языку на экономических факультетах

Бацко Л. Н., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Деловой иностранный язык – это не только язык (вокабуляр, грамматика, функции), но и содержание (финансы, учёт, управление, маркетинг), и навыки общения (разговоры по телефону, написание писем, составление контрактов, проведение встреч, переговоров, презентаций, выставок), и обеспокоенность о культурной компетенции своего социального и делового поведения. Так как деловой иностранный язык с его коммуникативной и тематической направленностью отражает все сферы международной деловой деятельности, преподавателям иностранного языка нужно отвечать на запросы сегодняшнего дня и адаптироваться к нуждам и потребностям студентов экономических специальностей.

Выпускники ВУЗов, придя на работу, обнаруживают, что мало хорошо говорить на иностранном языке. Необходимо знать, как вести разговор по телефону и писать деловые письма. А для этого необходимо знать определенные правила письма и говорения, и уметь хорошо пользоваться этими знаниями.

Более сложные мероприятия, такие, как встречи, переговоры, презентации, требуют больших навыков, чем просто понимание иностранной речи и умение бегло говорить. Эффективность коммуникации, высокая производительность являются главными задачами. Наш мир всё больше становится деловым. И потребности разных категорий служащих требуют разных подходов к изучению иностранных языков.

Работникам низшего звена будут полезны навыки ведения телефонных разговоров, написания деловых писем и других документов. Менеджерам и руководителям пригодятся знания о проведении презентаций, встреч, а также навыки решения различных проблем в разнообразных деловых ситуациях (анализ, дискуссия, доклад).

Овладение широким диапазоном делового общения поможет выпускникам экономических факультетов получить высокий старт в бизнесе.

Потребности будущих специалистов перестраивают отношения «студент – преподаватель» в партнерство, повышая мотивацию обучения. Другим принципом является целенаправленность.

Любая учебная деятельность (чтение, письмо, говорение, аудирование) становится более целенаправленной, заставляя студентов решать задачи средствами иностранного языка, черпая пищу для ума из деловой документации, публикаций в средствах массовой информации, объявлений, рекламы, записей переговоров, содержащих исходную информацию о корнях задачи, которую необходимо решить. И большое разнообразие индивидуальной и групповой деятельности (дискуссии, презентации, встречи, переговоры и т.д.) предполагает, что учащиеся найдут решение данной задачи и сумеют представить её в определённой устной или письменной форме (письмо, доклад, презентация и т.п.).

Перечисленные принципы ведут учащегося от языковой точности к коммуникативной эффективности.

К концепции личностно-ориентированного образования в высшей школе

Власова О. П., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

В русле общих евроинтеграционных процессов последних десятилетий высшее образование в нашей стране, как известно, также претерпевает радикальные изменения, выразившиеся в мероприятиях так называемого Болонского процесса. В Украине, как отмечают исследователи, реформирование высшей школы осложняется тем, что оно происходит на фоне изменений общественной психологии, системы жизненных ценностей и ориентиров, эволюции морально-этической парадигмы в обществе и т.п. Следует заметить, что о роли преподавателя в мировоззренческом, философском плане много писалось во все времена; сейчас этот вопрос чаще всего поднимается в связи с обсуждением репрезентации общечеловеческих, политико-экономических, социальных ценностей и роли университетских преподавателей, интеллектуалов в такой репрезентации.

Когда в конце XX в. в результате социально-экономических преобразований в нашей стране практика образования потребовала пересмотра традиционных парадигм образования, а именно, отхода от формально-образовательной парадигмы, то новые тенденции стали развиваться, как известно, в контексте личностно-ориентированного образования. Любая образовательная парадигма, как отмечается, охватывает и содержание обучения, и его формы, и их акторов – преподавателей и студентов, но акценты в различных парадигмах расставлены по-разному. Например, классическая парадигма была ориентирована на развитие логических способностей, воспитание моральных и эстетических чувств, восприятия прекрасного и гармоничного; прагматико-прикладная парадигма была нацелена на изучение природно-естественных и математических дисциплин и т.д. Переход же к личностно-ориентированному образованию предполагает, в первую очередь, изменение роли ученика (студента) в учебной деятельности: обучаемый рассматривается как главный субъект учебной деятельности. Следует сразу же отметить многоаспектность взаимодействия субъекта и социума (в данном случае – социума учебной деятельности). В традиционных теориях эта концепция социализации всегда выстраивается на основании модели «субъект – социальная среда», в которой первый элемент (субъект) усваивает и осваивает социальные нормы поведения в процессе взаимодействия с другими субъектами той или иной социальной группы (Луман Н., Парсонс Т.), в данном случае – это как студенты, так и преподаватели. При этом зачастую упускается из вида, что качественное обучение возможно, только если преподаватель выполняет роль организатора, помощника, консультанта, если он/она педагог, стимулирующий развитие самостоятельности, рефлексии обучаемого. Общеизвестно, как много в образовательном процессе зависит от личности учителя, как важны его профессиональные знания и умения, его общая культура, качества характера, его отношение к работе и к своим ученикам (студентам). При этом гуманизация образования является одним из ключевых понятий наряду с ролью человеческого фактора в обучении, причем не только по отношению к ученику, но и к учителю, что, как представляется, усложняет модель личностно-ориентированного образования, лишая её линейности и абсолютной прозрачности. Все это означает как высокую профессиональную подготовку преподавателя, его личную культуру, так и определенную социально-психологическую характеристику личности преподавателя, проявляющуюся в его социальной жизнедеятельности, во всех формах поведения преподавателя.

Гендер и проблемы образования в современном обществе

Власова Т. И., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

В течение последней четверти XX в. ученые-феминисты концентрировали свое внимание на исследовании специфики «женского опыта» и той сферы жизни, которая исторически предписывалась женщинам (воспроизводство, воспитание и обучение детей). На переломе тысячелетий пришло научное понимание того, что мужчины также гендерны, и для понимания гендера нужно критически изучать и маскулинность, и фемининность. Интересно, что М. Киммел, изучая мужественность (manhood) и маскулинность (masculinity), утверждает, что последняя остается, как правило, невидимой и в университетах, и в профессиональном образовании, и в общественной сфере, потому что каждый курс, не включенный в программу «женские исследования», является *de facto* курсом по «мужским исследованиям». Правда, обычно его называют историей, философией, политологией, химией или математикой. То есть мы изучаем политических лидеров в политологии, героев войны в истории, ученых, сделавших великие открытия, и т.д., но при этом остаются без внимания многие важные вопросы, например: каково воздействие гендера на жизнь знаменитых мужчин, какую роль играет мужественность в судьбе великих деятелей науки и политики, как маскулинность проявляется в жизни обыкновенных мужчин, и т.д. Эти «пустоты» существуют, как представляется, потому, что мужчины и мужской опыт воспринимаются как нейтральный стандарт, что нашло свое отражение в понятии андроцентризма. Это то, что С. Бем называет «линзой андроцентризма», внедренной в дискурс культуры, общественные институты и психику людей. Ученые доказывают, что универсализирующая роль классификации по признаку мужское/женское на уровне культуры приводит к тому, что весь мир оказывается разделенным на две части: оппозиция маскулинности/фемининности выступает как гендерное измерение. При этом многие явления и понятия приобретают гендерную окраску: мужской стиль жизни является преимущественно инструментальным, направленным на решение конкретных задач, а женский – эмоционально-экспрессивный. Отсюда и стереотипный образ действия в отношении карьеры: мужской – собственные знания, плановость, женский, – если повезет, «на удачу». Наш гендер формируется и официально принятым учебным планом университетских заведений, и параллельным «скрытым» учебным планом наших межличностных взаимодействий с учителями и другими студентами. Процесс гендеризации усиливается еще и «учебным планом» средств массовой информации.

И содержание, и форма образования учат тому, что мужчины и женщины – разные и неравные между собой, что неравенство вытекает из различия, а потому оправдано. Гендерные стереотипы отражены и в производственной сфере, на что указывает Э. Тоффлер: производство товаров – автомобилей, радиоприемников, тракторов, телевизоров – рассматривалось как «мужское» или *mascho*, с ним же ассоциировались слова типа «практичный», «реалистичный», «трезвый». Напротив, производство знаний или обмен информацией пренебрежительно рассматривалось сплошным «бумагомарательством» и считалось «женски изнеженным». Социологи отмечают, что именно закрепление за женщинами и мужчинами различных и неравных позиций в общественной структуре формирует конвенционально-гендерных женщин и мужчин. Это распределение создает жесткие рамки, ограничивающие способности девушек и юношей выходить за пределы predetermined гендерных позиций, несмотря на возможное наличие у них такой мотивации. Ученые отмечают, что гендерное неравенство в образовании производит гендерные различия с пагубными последствиями для обоих гендеров, оно вредит стремлениям студентов – юношей и девушек – обрести «собственный голос» и подготовиться для будущей взрослой жизни в сложном и противоречивом мире.

Effiziente Elektrik für britische Stadtbahnen

Gladyschtchuk I. V., Smirnowa M. L., DIIT, Dnepropetrovsk, Ukraine

Die Großstädte Manchester und Edinburgh erneuern ihre Stadtbahnnetze.

Projekt Manchester

Im Großraum der nordenglischen Metropole Manchester leben rund 2,6 Mio. Menschen, in der Stadt selbst rund 480000. Die GMPTE, die den ÖPNV in der Region verantwortet, will das Nahverkehrs-Schienennetz bis 2012 auf eine Länge von rund 65 km verdoppeln. Die Zahl der Passagiere soll dadurch von täglich 55 000 auf dann 90000 steigen. Auf dem erweiterten Netz werden 40 neue Fahrzeuge des Typs M5000 fahren, die vom Konsortium Bombardier Transportation/Vossloh Kiepeab Herbst 2009 an GMPTE geliefert werden.

Neues Fahrzeug für GB

Der M5000 ist ein Hochflur-Fahrzeug mit zwei angetriebenen Drehgestellen und einem Laufdrehgestell. Das 28,4 m lange und 2,65 m breite Fahrzeug wird von zwei leistungsstarken Direktpulsumrichtern (DPU) und vier Drehstrommotoren auf bis zu 80 km/h beschleunigt. Die Geräte für Heizung, Klima und Lüftung, die Bremswiderstände, der Stromabnehmer und die Dachklemmkästen sind auf dem Fahrzeugdach montiert. Der M5000 ist ein Zweirichtungsfahrzeug und kann in Einzel- und Mehrfachtraktion, gekuppelt mit einem zweiten Fahrzeug, betrieben werden. Er bietet Platz für 200 Fahrgäste. Für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen gibt es zwei großzügige Stellbereiche.

Um die Energieeffizienz der Stromversorgung zu verbessern, kommt beim M5000 der Bordnetzumrichter BNU 511 zum Einsatz. Er gehört zur neuen BNU-Serie 500 von Vossloh Kiepe, die sich vor allem durch den Einsatz der energieeffizienten Hochfrequenz-Schaltungstechnik sowie eine Verringerung des Gewichtes bei erhöhter Gesamtleistung auszeichnet. BNU sind elektrische Komponenten, die die Energie der Oberleitung für die Nutzung in den fahrzeugeigenen Bordnetzen aufbereiten.

Um die Sicherheitssysteme an britische Standards anzupassen, wurde der M5000 mit einer umfassenden Videoüberwachung für den Fahrgastinnenraum, den Fahrweg und den Außenbereich des Fahrzeuges ausgestattet. Die Festplatten zur Speicherung der Videodaten genügen besonderen Anforderungen, da sie stoß- und schwingungsgeschützt sein müssen und in einem großen Temperaturbereich von - 20 °C bis +70 °C zuverlässig funktionieren müssen.

Projekt Edinburgh

Anders als in Manchester steht in der schottischen Hauptstadt Edinburgh mit ihren rund 460000 Einwohnern keine Erweiterung, sondern ein kompletter Neubau des Nahverkehr-Schienennetzes auf dem Plan. Der spanische Fahrzeughersteller CAF hatte im Mai 2008 die Ausschreibung der TIE, der städtischen Verkehrsbetriebe in Edinburgh, über insgesamt 27 Zweirichtungsfahrzeuge gewonnen. Vossloh Kiepe beliefert CAF mit der kompletten Traktionsausrüstung. Zum Lieferumfang gehören neben den Traktionscontainern und den Motoren auch die Bremswiderstände und die Sollwertgeber. Nach der statischen Prüfung durch CAF soll das erste Fahrzeug Ende des Jahres einer Betriebsprüfung unterzogen werden. Die siebenteiligen Fahrzeuge werden von zwölf Motoren angetrieben, von denen jeweils zwei zu einem Doppelmotor zusammengefügt sind. Mit einer Länge von 42,8 m und einer Breite von 2,65 m sind sie die längsten Niederflurfahrzeuge in Großbritannien. Sie bieten 332 Passagieren Platz, 80 davon auf Sitzplätzen.

Влияние процессов глобализации на процесс обучения иностранным языкам

Заниздра О. А., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Процесс глобализации предусматривает динамику сближения разных социальных систем и образование нового смешанного общества, где соединяются все их положительные качества. Одной из возникающих в этих условиях проблем становится интеграция современного человека в социальную систему нового общества. Перед личностью возникает необходимость приобретения новых знаний для того, чтобы соответствовать требованиям этого общества.

В условиях глобализации успех адаптации личности к новым социальным условиям зависит от переноса акцентов в процессе образования. При обучении иностранным языкам перворазрядной задачей становится формирование не только речевой, но и культурологической компетенции. Необходимым условием социальной адаптации становится познание других языков и культур, поскольку это открывает возможности межкультурного общения и способствует становлению двуязычной или многоязычной личности.

Процесс социальной адаптации можно условно разделить на три этапа. На первом этапе – познавательном-ориентированном – человек проявляет поисковую активность и стремится к максимальной реализации коммуникативного потенциала. Иногда личность сопоставляет новые обстоятельства с собственными возможностями и опытом, ищет пути решения проблем, которые встают перед ней.

Второй этап адаптации личности – аккомодация – является состоянием взаимной терпимости субъекта и окружающей среды вместе с сохранением у обеих сторон различий в ценностных ориентациях. Ценности в жизни общества являются ориентирами деятельности субъектов. Через систему ценностей происходит регулирование поведения членов всего социума.

Формирование системы ценностных ориентаций является составной частью социальной ориентации человека и процессов воспитания, которые не прекращаются и в высшем учебном заведении. Необходимо сохранять базовые человеческие ценности в любом обществе. Этот вопрос должен оставаться в центре внимания преподавателей иностранных языков во время планирования учебной работы и подбора материала, в процессе развития у учащихся навыков речевой деятельности. Изучение иностранных языков становится важным средством формирования культурной личности, постижения менталитета и культуры других народов. Это благотворно влияет на процесс взаимообогащения культур и взаимопонимания народов.

Третий этап адаптации – ассимиляция – имеет две формы проявления: социальную и этническую. Социальная адаптация предполагает полное соответствие субъекта в своих социальных ролях требованиям социальной среды. Этническая ассимиляция является поглощением одного этноса другим или растворением одного этноса в другом.

Процесс изучения иностранных языков влияет на ментальность личности. Среди учащихся иногда наблюдаются случаи этнической и социальной адаптации, когда они приобретают манеры поведения, присущие народу, язык которого изучается. Избежать этнической адаптации при изучении иностранного языка возможно при условии использования материала, который содержит больше национального компонента. Необходимо воспитывать у учащихся чувство достоинства и самоуважения, умение отстаивать свою национальную ценность. Следует направлять внимание студентов на всемирные культурные достижения, а не только западные. Это даст возможность приобщиться к всемирному наследию и не утратить национальную идентификацию.

Гендерные исследования и рынок труда в Украине

Иовова Л. В., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Решающий сдвиг, произошедший в гендерном дискурсе за последние четверть века, связан с утверждением, что идентичность индивида не фиксируется, она изменчива и в огромной степени поддается влиянию социокультурных факторов: окружения, воспитания, образования и т.д.

Исследования показали, что гендерные стереотипы пронизывают всю культуру. Общественным сознанием мужчина наделяется такими качествами, как логичность, рациональность, активность, динамичность, независимость, женщина идентифицируется с эмоциональностью, иррациональностью, пассивностью, рецептивностью, зависимостью. В европейской культуре, построенной вокруг бинарной оппозиции мужчина/женщина, женщина фигурирует как негатив, отражающий мужскую гегемонию (Т. И. Власова).

Гендерная феминистская философия доказывает, что в женской физической природе нет ничего, что мешало бы ей преуспеть на общественном или политическом поприще так же, как она это делала и делает в сфере семьи и домашнего окружения. Традиционный взгляд, что женщины природно не могут активно участвовать в общей политической жизни, базировался на их стереотипной неспособности к принятию рациональных решений.

Украинское государство, подписав Конвенцию ООН о ликвидации всех форм дискриминации женщин, тем самым официально признало, что в жизни нашего общества есть сегрегация по отношению к одному из полов и фактически включилось в процесс решения поставленной задачи. Подтверждением того, что украинский социум ориентирован на комплексные гендерные изменения, которые соответствуют европейским нормам и стандартам, является принятый в сентябре 2005 г. Закон Украины «Про забезпечення рівних прав і можливостей жінок і чоловіків», Указ Президента от 26 июня 2005 г. «Про вдосконалення діяльності центральних та місцевих органів виконавчої влади щодо забезпечення рівних прав і можливостей жінок і чоловіків».

Но, несмотря на принятые законы и подзаконные акты, проблема реального равноправия мужчин и женщин по-прежнему остается острой. Общая точка зрения исследователей состоит в том, что к гендерному неравноправию приводит широкое распространение традиционного взгляда на распределение социальных ролей между мужчинами и женщинами как в сфере занятости, так и в семье. Это подтверждает положение о том, что гендерное неравноправие на отечественном рынке труда является не исключительно экономическим, а скорее социально сконструированным феноменом, в основе которого лежат социальные стереотипы, основанные на принятых в обществе представлениях о существующем положении мужчин и женщин, нормах их поведения, мотивах и нуждах.

Итак, оценивая социальный статус мужчин и женщин в современном украинском обществе, 43 % респондентов определили статус мужчины и женщины как одинаковый, а 35 % указали на то, что статус мужчины является выше статуса женщины. Оценивая шансы найти работу по специальности, 52 % респондентов отметили, что они для представителей обоих полов являются одинаковыми, 16% студентов считают, что у мужчин таких шансов больше, и лишь 5 % придерживаются мнения о том, что у женщин больше шансов найти работу по специальности. Выпускники высшего учебного заведения считают, что в Украине распространены проявления дискриминации при назначении женщин на руководящие должности – это отметили 71 % респондентов; вместе с тем случаются факты дискриминации и касательно мужчин (31 %).

Исследователи подчеркивают, что самоорганизация и самоопределения жизни украинского общества на демократических основах требует нового содержания всей системы социальных норм, которые регулируют новые общественные отношения, а также усовершенствование тех из них, которые исторически оправдали себя. Сейчас Украина выходит на новые критерии определения и утверждения общественного прогресса.

Основные направления в обучении профессионально ориентированному чтению

Ищенко Н. А., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Объединение европейских стран в единый Европейский Союз, создание общего рынка, укрупнение и интернационализация промышленных предприятий, мобильность и многоязычие в Европе обусловили резкое повышение интереса населения всего континента к изучению иностранного языка, как инструмента коммуникации и взаимодействия.

Свободное передвижение специалистов по Европе вызвало к жизни не только профессионально - ориентированное обучение, но и необходимость в критериях определения уровней владения профессиональным языком, что весьма непросто, так как в разных профессиональных сферах востребованность речевого поведения отнюдь неодинакова. Отсюда точка зрения Совета Европы: эффективную подготовку специалистов со знаниями иностранных языков осуществлять, прежде всего на функциональном уровне с учетом конкретной специальности, поскольку в профессиональном обучении как нигде более проявляется тенденция приблизить процесс обучения к деятельности человека. Одним из внутренних резервов решения этой задачи является обучение студентов неязыковых вузов профессионально - ориентированному чтению на иностранном языке.

Профессионально - ориентированное чтение — это сложная речевая деятельность, обусловленная профессиональными информационными возможностями и потребностями, представляющая собой специфическую форму активного вербального письменного общения-диалога, основными целями которого являются оперативная ориентация и поиск, прием, присвоение и последующее целевое применение накопленного человечеством опыта в профессиональных областях знаний. Процесс профессионально - ориентированного чтения носит творческий характер — это всегда активный диалог читателя с автором, как в плане воссоздаваемого читателем текста на базе своего тезауруса, так и в плане оценки получаемой информации в соответствии с ожиданиями и прогнозом читателя.

Различают три современных направления в обучении профессиональным языкам и такому виду речевой деятельности как чтение:

- 1) подход, в котором центром обучения является обучаемый (learner-centered approach);
- 2) подход, основанный на жанровых особенностях языка (genre-based approach);
- 3) подход, ориентированный на использование компьютеров (технологический, information technology approach)

В центре первого направления, как очевидно из названия, находится студент и проблема формирования мотивации в иноязычном чтении. Это направление возникло как реакция на традиционную методику, концентрирующую внимание обучаемых на языковых фактах и правилах, терминологии и т.д.

Второе предусматривает знакомство обучаемых с образами жанра, характерными для данной сферы общения. Жанр подразумевает не только особый тип текста, но также и особые процессы продуцирования, распространения и использования текста.

Технологический подход весьма перспективен, именно это направление вызвало к жизни такое методическое явление как формирование студентами портфолио. Портфолио — собрание письменных работ студента за период его пребывания в стенах вуза по иностранному языку (переводы, тесты, упражнения, аннотации, доклады на иностранном языке и т.д.). Портфолио по профессионально - ориентированному чтению может содержать образцы жанра, выбранные студентом из газет, журналов, копии деловых писем, договоров и т.д.

Effizientes Infrastrukturmanagement durch Standardisierung

Kirillow O.I. DIIT, Dnepropetrovsk, Ukraine

Der Einsatz von intelligenten logistischen und technischen Lösungen ist heute aus dem Verkehrswesen nicht mehr wegzudenken. Untersuchungen zeigen immer deutlicher, dass bei anforderungsgerechtem und qualifiziertem Einsatz der Informations- und Kommunikationstechniken in den Unternehmen, aber auch im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern sowie im Hinblick auf die Kundenanforderungen die Effizienz spürbar gesteigert werden kann. Hier kann ein zielgerichtetes, strukturiertes sowie jederzeit aktuelles Informationsmanagement einen wesentlichen Beitrag zur Aufwandsminderung leisten. Im Fokus stehen dabei die wirtschaftliche Vorhaltung der Infrastruktur und eine anforderungsgerechte Anlagenverfügbarkeit. Hierbei bilden die Hauptprozesse Planen, Bauen, Betreiben (Instandhalten) und das Entsorgen die zentralen "Brennpunkte" der Verkehrsunternehmen. In vielen relevanten Bereichen der Industrie und des Verkehrs bestehen bereits Standards oder Ansätze, Standards zu formulieren bzw. durchzusetzen. Dieser Prozess muss auch bezüglich eines „Infrastruktur-Daten-Managements für Verkehrsunternehmen“ unterstützt und beschleunigt werden. Inhalt und Ergebnisse des Symposiums „Infrastruktur-Daten-Management für Verkehrsunternehmen (IDMVU) - Effizientes Infrastrukturmanagement durch Standardisierung“ war Thema der Informationsveranstaltung am 06. November 2008 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), der Überwachungsgemeinschaft Gleisbau e.V. (UGG - Vertreter der Auftragnehmerseite) und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Rund 100 Vertreter von Verkehrsunternehmen, Baufirmen, Ingenieurbüros, IT-Firmen, Verbänden, Behörden sowie der Wirtschaft haben an dieser ganztägigen Veranstaltung im Sitzungssaal des Bundesministeriums für Bildung und Forschung in Bonn teilgenommen und diskutierten ergänzend zu den Referenten über die Thematik. Nach der Begrüßung durch Herrn Dipl.-Ing. Thomas Giemula, Referat Personenverkehr BMVBS, Berlin, und der Einführung und Moderation durch Herrn Winfried Bruns, Leiter FB Informationsverarbeitung, VDV, Köln, referierten die Vortragenden zu den Themenbereichen

- IDMVU als Element der Verbesserung des Personennahverkehrs,
- Stuttgart 21, ein Infrastruktur-Großprojekt - Informationen und Daten aus Sicht der SSB AG,
- VDV - Schrift 456 und die Bedeutung der VDV-Schnittstelleninitiative,
- Einführung eines Infrastrukturdatenmanagements bei Verkehrsunternehmen - IDMVU aus der Forschung in die Praxis,
 - Datenmanagement für Netzinstandhalter - Anforderungen eines modernen Instandhaltungsmanagements,
 - Datenmodellierung - Unverzichtbare Grundlage für Prozesse,
 - Life-Präsentation der IDM-Anwendung bei der SSB AG,
 - Projekt GENIS - Objektbezug auf das Gleisnetz,
 - Datenbereitstellung für die Lärmkartierung sowie
 - Fach- und Koordinierungsstelle IDMVU.

Das Forschungsvorhaben „Infrastruktur-Daten-Management für Verkehrsunternehmen im ÖPNV“ befindet sich derzeit in der dritten Stufe. Ziel der bisher abgeschlossenen Stufen 1 und 2 des Forschungsvorhabens zu IDMVU war die Spezifikation einheitlicher Datenstrukturen der Verkehrsanlagen und Schnittstellenstrukturen für den Austausch von Informationen zur Verkehrsinfrastruktur für Verkehrsunternehmen als Basis und Voraussetzung für effizientere Geschäftsprozesse und nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sowie für die (Weiter-) Entwicklung von Informations- und Kommunikationssystemen. Es wurde ein Schnittstellenstandard für den Datenaustausch in den Bereichen Planen, Bauen, Betreiben (Instandhalten) und Entsorgen von Infrastrukturanlagen entwickelt und als VDV-Standard 456 eingeführt.

Специфика художественного мифотворчества Андре Жида (на материале романа «Имморалист»)

Коваль Н. Б., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Актуальность работы связана с возникшим в конце нашего столетия интересом к творчеству Андре Жида, основная тема которого – трагическая судьба личности, роковым образом зависимой от катастрофичности мира и бытия в целом, и вниманием к модернизму как методу, синтезирующему и обогащающему традиции предшествующих направлений.

На поверхности перед нами исповедь молодого человека Мишеля о его свадебном путешествии в глубь экваториальной Африки. Во время своей поездки он тяжело заболевает туберкулезом. Благодаря заботам своей жены Марселины он выздоравливает, но она, заразившись от него, умирает. Роман может быть прочитан как рассказ о приключениях Мишеля в сердце Африки, но его отличает такая сложность организации, что повествование воспринимается одновременно как философская повесть, к тому же дающая возможность для прямо противоположных, взаимоисключающих прочтений.

Это принципиально новая черта литературы наступающего XX века – небывалая степень концентрации проблем, неоднозначность их идейного и художественного решений. Мир в литературе модернизма предстает как извечно враждебный человеку хаос, познание этого мира затруднено, а в полноте своей и недоступно, и только искусство (а в литературе – слово) выступает средством упорядочивания мира. Только искусство, как считают модернисты, предлагает целостную модель действительности, и модель эта должна быть столь же сложна, столь же внутренне противоречива, как сама жизнь, как секреты человеческой души. Для этой новой концепции мира и человека понадобились новые способы художественной выразительности, новые способы взаимодействия с читателем. Один из создателей модернизма – Андре Жид – сочетает склонность к эффектному авантюрному сюжету, характерному для обычного приключенческого романа, с поразительным богатством содержания и резким усложнением повествовательной структуры.

В литературе рубежа веков особый интерес вызвала проблема зла, его природы и истоков. Если в литературе XIX века зло трактовалось как составная часть жизни, которую надо осознать и вывести в произведении, а тем самым разоблачить, то у Андре Жида зло, тьма и мрак – лейтмотивы повести, зло непостижимо и неустранимо. Зло у А. Жида сосредоточено в имморализме – постепенно смысл заглавия романа раскрывается как постижение сердца Африки, как постижение зла в человеческой природе. Однозначного ответа на вопрос о том, что есть зло и где его истоки, автор не дает. Главный герой романа Мишель отдает себе отчет в том, что его верность гуманизму, с чем связаны проблемки оптимизма в романе, идет вразрез со всем его опытом, подсказывающим, что в мире нет ни истины, ни справедливости, есть только глупость идеализма, чаще – коварство холодного эгоизма, стяжательство, фанатизм. В подобной концепции мира и человека сказывается характерный для модернизма пессимизм.

Феномен «постмодерна»: политическо-философские аспекты определения

Колиева И. А., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Изменение концепции образования в начале XXI века связано, прежде всего, с двумя главными теоретическими и практическими тенденциями, которые отразились в понятиях постмодернизма и глобализации. Не останавливаясь в рамках тезисного изложения проблем глобализации, представляется все же необходимым подчеркнуть определяющую роль постмодерных теорий для развития культуры (и образования, в том числе) в начале XXI века.

Давая определение феномену «постмодерна» в политическо-философском плане, исследователями подразумевается, прежде всего, отказ от неких универсальных концепций, а также отход от всех прогрессистских или заранее установленных вариантов философии истории, которые служили основой для выше упомянутых концепций (Ж.-Ф. Лиотар). Следует отметить, что характерными чертами так называемого политического постмодерна считаются процесс деидеологизации, утраты веры человека в научно-технический прогресс, скептицизм. Общество, как целостная система, не воспринимается постмодерном как нечто единое, следовательно, нивелируется его социальная функция.

Представленное определение постмодерна не однозначно и вызывает целый ряд вопросов, которые, в свою очередь, обусловлены самим названием – «пост-модерн». Проблема, которую исследователи предлагают для рассмотрения, заключается в том, что в политическо-философском плане в эпоху модерна включают и Просвещение, обнаруживая в присутствии им рационализме черты сходства, основными из которых можно назвать оптимистическую веру в прогресс и пропагандирование идеалов личной независимости либерального характера. В этой связи следует отметить нежелание ведущих философов принять во внимание тот факт, что модерн политическо-социального толка представляет собой, главным образом, отрицание основных идей Просвещения. (М. Хоркхаймер, Т. Адорно, Ж.-Ф. Лиотар, Ж. Деррида).

Проблему понимания постмодерна можно охарактеризовать как проблему понимания отрицания того, что отрицается и во имя чего. Постмодерн отрицает модерн, который определяется как эпоха, в свою очередь, отрицающая традиции и десакрализирующая все общественное. Исходя из этого утверждения, можно сделать вывод об успешном завершении модернизации традиционного общества и предрасположенности постмодернистского дискурса к различным формам домодернистской или немодернистской языковой практики. Существует мнение, что для западного постмодернистского дискурса античное восприятие мира оказывается более востребованным, чем мировосприятие средних веков. Здесь следует обратить внимание на тот факт, что без разрыва модерна с традицией в прошлом, домодернистские дискурсы вряд ли стали бы столь «востребованными» в современной ситуации.

Современными философами отмечаются две основные характеристики постмодерна. С одной стороны, постмодерн отнюдь не означает истинное возвращение к традиции. На сегодняшний день наблюдается так называемое «господство музейно-формалистического отношения к традиции, когда традиционализм вырождается в старческий маразм, стилизацию и имитацию» (С. Корнев). Такое крайне отрицательное определение обусловлено видением смысла постмодерна в окончательном разрушении традиции. Другая точка зрения на постмодерн представляет собой теорию, где модерн рассматривается как отрицание не традиции, а классики (В. А. Бачинин). Соответственно, постмодерн как отрицание классики, с ее стремлением преобразовать хаос в порядок, снова возвращается к Классической эпохе, переосмыслив ее уже с учетом опыта модерна. Здесь видится положительное отношение к постмодерну как к неоклассике, которая объединяет хаос и космос в едином «хаосмосе» (Л. Г. Фишман).

Таким образом, оценка постмодерна обусловлена, прежде всего, основными характеристиками эпохи, которая предшествовала модерну и которая дает модерну объект для отрицания, а постмодерну – объект для нового утверждения.

Für die Entwicklung des Gütertransports relevante treibende Kräfte

Kostenko O. I., Schumljaew B.A., Smirnova M. L., DNUfEW, Dnepropetrovsk, Ukraine

Die Betrachtung der Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger zeigt, dass vor allem die technologische Entwicklung der einzelnen Transportmittel die Struktur, das Gütertransportaufkommen und die Gütertransportleistung beeinflusst hat. Erst die technische Entwicklung der Verkehrssysteme, so wie sie heute bekannt sind, haben auch die aktuelle Gütertransportleistung in Menge und Reichweite möglich gemacht. Verkehrssysteme an sich bzw. deren Grundstruktur sind langlebig, auch das kann man aus der Geschichte ableiten. Die Grundfunktionen der heute verwendeten Verkehrsträger haben sich seit deren Erfindung nicht mehr geändert. Wie alle technologischen Entwicklungen, weisen auch die Verkehrsmittel nach erfolgreicher Implementierung eine Persistenz auf.

Als „treibende Kräfte“ können jene Faktoren und Entwicklungen bezeichnet werden, die einerseits Auswirkungen auf die Entwicklungen der einzelnen Verkehrsträger haben, und sich andererseits auf Gütertransportleistung und Gütertransportaufkommen auswirken. Hierunter werden sowohl beschleunigende, aber auch die Entwicklung „drosselnde“ Kräfte verstanden. Diejenigen Kräfte, die eine Entwicklung vorantreiben, können sich bei umgekehrter Entwicklungsdynamik (oder Stagnation) auch im negativen Sinne auf die Weiterentwicklung auswirken. Auf die besonderen Dynamiken der Kräfte wird jeweils an gegebener Stelle eingegangen.

Der heute bekannte Transport wurde in dieser Form durch eine Erfindung geprägt, die auf alle Verkehrsträger überging: die Erfindung der Dampfmaschine. Diese Erfindung markierte den Beginn der Industrialisierung, im Verkehrsbereich bedeutete dies die Beschleunigung des Gütertransports etwa um den Faktor 100. Ebenso bedeutende Erfindungen, die den Gütertransport veränderten, waren die Erfindung des Verbrennungsmotors und die Erfindung der Kühlanlage Anfang des 19. Jahrhunderts, die den Transport von verderblichen Gütern über längere Strecken ermöglichte. Diese Erfindungen markieren gleichzeitig auch den Beginn der Abhängigkeit der Verkehrsträger von fossilen Energieträgern.

Als treibende Kräfte des verkehrstechnologischen Bereiches, der Entwicklung der Verkehrssysteme, mit Auswirkungen auf den Gütertransport können demnach identifiziert werden: Quantität und Qualität der Hardware der Verkehrssysteme (Transportmittel, Infrastruktur, Suprastruktur); technologische Entwicklung der Hardware der Verkehrssysteme.

Gütertransport kann definiert werden als eine abgeleitete Größe, die bestimmt wird durch die wirtschaftlichen Strukturen. Aus diesem Grund wirken sich wirtschaftliche Veränderungen, die vor allem auf Grund der zunehmenden Globalisierung entstehen, ebenfalls auf die Entwicklung des Gütertransports aus. Die wirtschaftlichen Faktoren, die dabei als treibende Kräfte benannt werden können, sind: Grad der Arbeitsteilung und Spezialisierung; Qualität und Quantität der produzierten Güter; räumliche Lage von Produktionsstandorten; räumliche Lage des Wirtschaftssystems; Handelsbeziehungen der Nationen (Importe und Exporte); Grad der logistischen Prozesse (Lagerhaltung vs. just-in-time Produktion); rechtliche Bestimmungen hinsichtlich der Handelsbeziehungen (etwa Zölle); technologische Entwicklungen der Produkte und Produktionsbedingungen.

Neben wirtschaftlichen und technologischen Faktoren wirken sich auch soziale Prozesse der demografischen Struktur, der räumlichen Struktur und gesellschaftliche Änderungen bezüglich des Wertesystems, auf die Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen aus. Es handelt sich dabei einerseits um die Änderung der Rahmenbedingungen für die Abwicklung des Güterverkehrs, die dessen Struktur beeinflusst. Auf der anderen Seite erhöht oder verringert sich die Nachfrage nach Gütertransport durch die Änderung der gesellschaftlichen Strukturen, da der Güterverkehr eine Dienstleistung und keine Produktion darstellt. Die treibenden Kräfte im gesellschaftlichen Bereich sind: Bevölkerungszahl; Verteilung der Bevölkerung; Grad der Verstädterung; technologische Entwicklungen im Allgemeinen (Informations- und Kommunikationstechnologie); politische Rahmenbedingungen und Programme; Lebensstandards der Bevölkerung; Ökologische Problemstellungen.

Процеси формування якості вищої освіти

Криворучко О. М., Шинкаренко В. Г., ХНАУ, м. Харків, Україна

За сучасних умов, що характеризуються посиленням уваги до проблем якості, певне місце посідає необхідність створення та удосконалення систем менеджменту якості освіти. Від якості вищої освіти в країні залежить її майбутнє, оскільки система вищої освіти формує найважливіше багатство держави — людський потенціал.

Формування системи менеджменту якості вищої освіти, так само як будь-якої сфери діяльності, необхідно починати з визначення її об'єкту. Однак сучасний досвід ще накопив достатньо досконалих підходів до виокремлення та моделювання процесів формування якості вищої освіти як відповідного об'єкту системи.

Процеси формування якості вищої освіти повинні включати мережу взаємозалежних і взаємодіючих видів діяльності навчального закладу в цьому напрямку. Процеси необхідно розглядати у вигляді ланцюжка, у якому результат попереднього процесу послідовно зв'язаний з наступним, тобто є елементом узагальненого входу (однієї з різних точок прикладення впливу (дії) попереднього процесу на наступний) виступає певним обмеженням — тим, що визначає умови його реалізації. У формі обмеження устанавлюються вимоги до результатів процесів.

До складу інтегрованих процесів формування якості вищої освіти входять: процес надання освітньої послуги; процеси наукової діяльності; процеси методичної діяльності; процеси виховної діяльності; обслуговуючі процеси; процеси менеджменту.

Процеси надання освітньої послуги є основними (чільними) процесами в університеті: вони забезпечують досягнення головної мети університету - підготовка висококваліфікованих кадрів для підприємств країни, задають вимоги до реалізації усіх наступних процесів. Вони включають маркетингові дослідження ринка освітніх послуг, ринків праці та визначення вимог різних груп споживачів до якості освіти; рекламна діяльність та зв'язок зі школами, ліцеями, технікумами, коледжами, підприємствами і організаціями, що спеціалізуються за профілем університету; проектування освітньої послуги; прийом студентів для навчання в університеті; реалізація освітньої послуги (здійснення освітянського процесу): - проведення лекцій, практичних занять, лабораторних робіт, контрольних робіт, залікових модулів, консультацій, заліків, іспитів, курсове і дипломне проектування.

До складу забезпечуючих процесів відносяться: управління документацією; адміністративно-господарське забезпечення; управління персоналом; управління інформаційними ресурсами бібліотеки; матеріально-технічне забезпечення; планово-фінансова діяльність; управління аудиторним фондом; управління інформаційними і технічними ресурсами.

Процеси менеджменту якості освіти можна представити таким чином: розроблення політики у сфері якості; розробки стратегії і цілей у цій сфері; планування створення і розвитку системи управління якістю; розподіл відповідальності та повноважень; забезпечення процесів обміну інформацією; аналіз зі сторони керівництва; управління документацією, забезпечення доступу до нормативних документів; управління записами.

Для вироблення і реалізації стабілізуючих і дестабілізуючих впливів на процеси необхідна достовірна інформація про стан його внутрішнього і зовнішнього середовища, про умови протікання, впливу з боку і т.ін., що виступає у вигляді зворотного зв'язку, який повинний забезпечувати: протидію небажаному відхиленню контрольованих параметрів процесу від установлених меж; інтегрування численних дій, що обурюють, зовнішнього і внутрішнього середовища процесу; попередження відхилень контрольованих величин і своєчасну корекцію ходу виконання процесу.

Деякі аспекти фемінінної когнітивності в освіті

Купцова Т. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Починаючи з античності, в культурі формувались гендерні стереотипи, які лежать в основі бінарної опозиції логос/емоції, де здібність логічно мислити приписувалась чоловікам, а жінкам визначала сферу почуттів.

Розглядаючи питання про те, як культурне перетворюється в природне, дослідники вказують, що андроцентричні технології виконують дві функції. По перше – вони ставлять чоловіків і жінок в нерівне становище в соціальній культурі. Чоловіки мають більше можливостей набувати професійних навичок і гарну освіту, просуватися по службі і мати владу. Таке нерівне позиціонування супроводжується різним повсякденним соціальним досвідом чоловіків і жінок, що, в свою чергу, обумовлює різні шляхи тлумачення реальності. По-друге, ці андроцентричні соціальні технології торкаються всіх учасників соціального життя – чоловіків і жінок, а також спостерігачів – дітей. Спостерігаючи, як виглядає цей соціальний світ в школі, на екрані телевізора або в кіно, діти явно усвідомлюють, що чоловіки являються привілегірованою статтю і що чоловічі перспективи мають переваги. Жінкам, навпаки, відводяться незначні, вторинні ролі в «театрі» людського життя. Подібне андроцентричне послання передається багатьма практиками в освіті, вихованні. Діти отримують гендерно-поляризуючу інформацію і прямо і опосередковано; на метарівні їх навчають дивитись на соціальну реальність через гендерно-поляризовану лінзу. В культурі, котра андроцентрично сприймає жінок в межах їх репродуктивної та побутової функцій, де сила жінок по цей час в чотирьох «К» Ніцше (Kinder, Kleider, Küche, Kirche), жінці не потрібно бути високо освіченою, в інтелектуальному відношенні їй також потрібно знати свою «міру». В. Франкл пише, що є дещо образливе в тому, що вищий комплімент жінці – це похвала її красі, а не розуму.

На величезному фактичному матеріалі дослідники гендера доводять, що, по суті, нема фундаментальних вроджених відмінностей в когнітивних особливостях чоловіків і жінок, ті ж розбіжності, які вони мають, в крайньому разі, недостатні, щоб висновувати традиційну гендерну нерівність, існуючу в системі освіти та на ринку праці. Особистість, створена гендером, - це не статичний набір фемінінних або маскуліनних рис, це процес, як засіб створення реальності, котрий сам по собі створює ці риси.

Людські можливості, в тому числі і в освіті, підпадають класифікації на основі гендера. В суспільстві гендерного паритету кожна особистість конструює свої особисті індивідуальність і реальність, вносячи свій стиль соціальної взаємодії в ці життєві ситуації. Те ж саме стосується і когнітивних процесів: людське сприйняття незалежно від гендеру повинно розглядатись як творчий конструктивний процес. Традиційно гендерні жінки і чоловіки обмежують свій потенціал в освіті і науці тому, що несвідомо сприймають соціальну реальність через призму андроцентризму і гендерної класифікації. Стереотипи масової свідомості розглядають жінку як «іншу стать», як «Іншу» в андроцентричному світі, стоять на шляху гендерної рівності і в економіці, і в політиці, і в освіті. Дискримінація в сфері професійної вищої освіти також пов'язана з існуючими гендерними стереотипами по відношенню розуму і ментальності. В випадку, якщо проблема гендерного паритету не буде вирішена в системі освіти, стереотипне витіснення жінки в маргінальні сфери праці як і раніше являтиметься тим процесом, котрий формує моделі поведінки молодих людей і котрий не відповідає нормам сучасного демократичного суспільства. Т. І. Тільки слушно відмічає: «Виявленню конструктивних та деконструктивних моментів есенціалістських міфологем, що пронизують процес становлення особистості в рамках вищої школи, потрібно приділяти постійну увагу і за рахунок введення гендерної складової у процес викладання дисциплін, а також введення спеціальних курсів з основ гендерної теорії сформувати у нашого студентства конструктивістське бачення проблем, пов'язаних з процесом соціалізації статі».

Mineralwolle

Ljaschenko O. V., Smirnova M. L., DNUfEW, Dnepropetrovsk, Ukraine

Als Mineralwolle werden Dämmstoffe (siehe auch Wärmedämmung) aus Glaswolle und Steinwolle bezeichnet, umgangssprachlich auch Kamelit- oder Kamilitwolle genannt. Mineralwolle ist ein besonders wirksamer, nichtbrennbarer Dämmstoff. Er ist vielseitig einsetzbar vom Keller bis zum Dach, im Neubau und bei der Modernisierung, im Wohnungs- und Gewerbebau und der Dämmung von Industrieanlagen. Steinwolle wird darüber hinaus als erdeloses Substrat zur Hydrokultur im industriellen Gemüse- und Zierpflanzenanbau eingesetzt. Bedeutende Hersteller von Mineralwolle sind etwa die Saint-Gobain-Gruppe, Schwenk Dämmtechnik, Ursa, Rockwool, die DBW Gruppe und die Knauf Insulation GmbH (ehemals Deutsche Heraklith AG). Insbesondere hinsichtlich der Temperaturbeständigkeit im Brandfall ist der Begriff Mineralwolle, der besonders im deutschen Sprachraum Verbreitung gefunden hat, missverständlich. Während Steinwolle hohe Brandbeständigkeit hat, kann das Schmelzen der Glaswolle im Brandfall einen großen Einfluss auf die Tragfähigkeit haben. Aus diesem Grund ist bei Tragwerksnachweisen im Brandfall in den Eurocodes vorwiegend Steinwolle notwendig. Die Schmelze aus Glas oder Stein wird durch ein kreisrundes Sieb zu Fasern geschleudert. Es entsteht ein Faservlies, das auf einem Kettenband durch einen Härteofen transportiert wird. In einem anderen Verfahren wird die Schmelze über schnell rotierende Walzen geführt oder die Schmelze wird mit Hochdruckbrennern zerfasert. Die entstandene Faser-matte ist beständig gegen Schimmel, Fäulnis und Ungeziefer. Die Herstellung von Steinwolle benötigt wesentlich mehr Energie (höhere Schmelztemperatur) als die Herstellung von Glaswolle. Steinwolle besitzt Isoliervermögen und unter oxidierenden Bedingungen eine hohe thermische Stabilität. Unter reduzierenden Bedingungen sintert sie bei 800 °C zusammen, das durch eine Wärmevorbehandlung unterbunden werden kann. Steinwolle ist biolöslich in der menschlichen Lunge und stellt somit keine Gesundheitsgefahr dar. Die höhere Rohdichte von Steinwolle führt zu einem höheren Eigengewicht der gesamten Konstruktion (Dach, Wand). Im Transport ist die Steinwolle im Nachteil: höheres Eigengewicht und im Gegensatz zur Glaswolle nicht oder kaum komprimierbar. Im industriellen Sektor werden geschleuderte Fasern zunehmend durch gezogene Fasern mit kontrollierter Geometrie ersetzt, da diese meist neben der gesundheitlichen Unbedenklichkeit auch bessere Vibrationsbeständigkeiten aufweisen. Die groben Fasern der Mineralwolle (dicker als 3 Mikrometer) können zu Juckreiz und insbesondere bei Menschen mit empfindlicher Haut zu stärkeren Reizreaktionen führen. Stäube der Mineralwolle werden als möglicherweise krebserregend eingestuft. In empirischen Untersuchungen an Arbeitern konnte dies allerdings bisher nicht nachgewiesen werden, wohl aber in einem speziellen Tierversuch. Die gesundheitliche und arbeitsschutzrechtliche Bewertung von künstlichen Mineralfasern (KMF), zu denen auch Glas- und Steinwollefasern gehören, ist in der Technischen Regel für Gefahrstoffe (TRGS 521) oder in der Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) geregelt.

Про роль навчального перекладу у вирішенні завдань навчання іноземної мови

Мірошниченко І. Г., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Сучасний швидкий розвиток українського суспільства, інтеграція нашої країни у європейський простір, поява численної кількості інноваційних технологій у різних галузях людської діяльності вимагають від кожного спеціаліста вміння блискавично сприймати все нове і впроваджувати його у область власної діяльності. Тому і набуває такого важливого значення знання іноземних мов і вміння працювати з іншомовною літературою, ознайомлюючись і за своєю здобутки зарубіжних фахівців. У вивченні у вузах іноземної мови професійного спілкування чинна Програма Міністерства освіти і науки висуває на чільне місце завдання формування навичок здобувати інформацію з іншомовних джерел. У зв'язку з цим багато уваги на заняттях з іноземної мови і у самостійній роботі студентів приділяється навчальному перекладу.

Навчальний переклад (на відміну від професійного, що виконується спеціально підготовленими перекладачами) сприяє успішному вирішенню навчальних завдань, пов'язаних із вивченням студентами іноземної мови, у процесі аудіювання усного мовлення, говоріння, читання та письма.

Практика навчання іноземних мов засвідчує, що безперекладне розуміння й вираження думок іноземною мовою досягається поступово, на основі використання рідної мови і пов'язаних із нею знань, навичок, умінь. «... Людина не може одразу заговорити іноземною мовою, - писав професор О. О. Леонтьєв. – Вона повинна пройти через етап опосередкованого оволодіння іноземною мовою.»

Переклад має широкі навчальні можливості, покликані забезпечити якісне вирішення поточних завдань оволодіння іноземною мовою. Серед них можна назвати: активізацію застосування студентами лексико-граматичних знань, їх диференціацію й закріплення; розвиток здатності до оперативного виявлення ключових слів, до інтуїтивного розуміння смислу лексичних елементів на основі здогадування за контекстом, до усвідомлення смислових зв'язків між словами, синтагмами й реченнями під час реалізації усіх видів іншомовної діяльності; можливість викладу відповідних думок іноземною мовою за відсутності у студентів здатності до безперекладного мислення; проведення надійного, оперативного контролю за правильністю розуміння мовлення викладача, інших студентів, змісту навчальних текстів, а також адекватності перекладу під час говоріння й письма; поступовий перехід студентів до інтуїтивної, безперекладної мовленнєвої діяльності іноземною мовою; формування психологічної готовності до успішного опанування іноземною мовою.

Однак навчальному перекладу властиві й деякі негативні вияви, головним із яких є звикання до нього і пов'язане з цим зниження психологічної готовності до безперекладної мовленнєвої діяльності. Також вважається, що офіційне застосування перекладу неминуче призводить до «теоретизування» на заняттях, до збільшення дефіциту навчального часу. Сьогодні переклад не розглядається як самостійний вид навчальної мовленнєвої діяльності, тому у програмі не передбачається спеціальна робота з оволодіння ним.

Наразі, у зв'язку з поширенням комунікативного методу навчання, спостерігається явна недооцінка можливостей перекладу. Його рекомендується використовувати лише при семантизації слів та з метою контролю за розумінням змісту текстів, завдань, висловлювань. На думку сучасних методистів, слід відійти від таких стереотипів.

Розглянуті можливості навчального перекладу переконливо свідчать про важливу роль, яку він покликаний виконати у процесі навчання іноземних мов. Характер і ступінь використання цих можливостей глибоко впливають на ефективність навчання. Так, за слабкої їхньої реалізації неминуче знижується рівень теоретичної, мовної підготовки учнів і пов'язаної з цим усвідомленості й результативності оволодіння мовою. Це підтверджує педагогічна практика останніх десятиліть.

Средства выражения потенциальной модальности в английских экономических статьях и способы её перевода

Мунтян А. А., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

За последние пятнадцать лет произошли существенные изменения в функционировании русского языка, и, прежде всего в сфере массовой коммуникации, предопределенные экстралингвистическими факторами, глобальными переменами в политической и экономической жизни нашего общества.

Важность тем, освещаемых средствами массовой информации требует основательных размышлений и соответствующих средств логического изложения мысли, а выражение авторского отношения к событиям невозможно без использования эмоциональных средств языка.

Тенденция к разговорности и стремление к косвенному воздействию позволяют использовать в полной мере словообразовательный и фразеологический потенциал языка и потенциал авторов для максимального воздействия на читательскую аудиторию, участвуя тем самым в формировании, развитии и изменении общественного сознания. Это требует основательных размышлений и соответствующих средств логического изложения мысли, а выражение авторского отношения к событиям невозможно без использования эмоциональных средств языка. В связи с этим сейчас является актуальным изучение способов, которыми пользуются авторы для достижения эмоционального эффекта, оказываемого на зрителя. Одним из таких способов оказывается использование модальности. Среди всех прочих средств она также относится к эмоциональным средствам языка.

Модальность – это «отношение высказывания к фактам или событиям». «Модальность – (англ. modality) понятийная категория со значением отношения говорящего к содержанию высказывания и отношения содержания высказывания к действительности (отношение сообщаемого к его реальному осуществлению), выражаемая разными грамматическими и лексическими средствами, такими как формы наклонения, модальные глаголы, интонация и т.д.»

В современном английском языке существуют грамматические и лексические средства выражения модальности. К грамматическим средствам относятся модальные глаголы, например, *must, should, can, need, may* и др.

К лексическим средствам относятся модальные слова, такие как *perhaps, maybe, probably* и др. Как правило, они являются вводными членами предложения.

В английском языке существуют три вида модальности: предикативная, волеизъявительная и эпистемическая. Каждый из этих видов, в свою очередь, можно разделить на несколько подвидов.

Наиболее часто используемой после фактической модальности является потенциальная модальность. В экономических статьях она может выражать возможность или необходимость.

При анализе некоторых статей выявлен тот факт, что модальные глаголы ослабляют своё первоначальное значение и передают только отношение говорящего к содержанию высказывания в целом. Ими передаются разные оттенки модальности: необходимость, предположение, уверенность и др.

Женская идентичность в условиях глобализации

Пантилеенко Е. С., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Изменение места и роли женщины в обществе сопряжено с фрагментарностью и противоречивостью ее существования, когда множественность сфер ее деятельности дестабилизируют ее некогда устойчивую идентичность. Отсутствие единого социального значения, с которым женщина могла идентифицироваться, порождает поиск новых смыслов, выполняющих условие стабильности и изменчивости одновременно. Учёные формулируют понятие женской идентичности в качестве женской идентичности – категоризации себя как представительницы женской группы и воспроизведение гендерно обусловленных ролей, диспозиций, саморепрезентаций. Признание и использование категоризации женщин по признаку пола зависит не только от индивидуального выбора, сколько биологически обусловлено и социально принудительно. Конструирование женской идентичности непосредственно связывают со специфичным для женщины «женским опытом». Он начинает создаваться благодаря особенностям социализации женщин с младенческого возраста. Особая роль в конструировании женской идентичности отводится периоду полового созревания. Нормативное и информационное давление относительно гендерных норм к данному периоду настолько велико, что большинство девочек, обладающих «отклоняющимися признаками», корректируют свои личностные особенности в сторону «традиционной женской роли». На первый взгляд, современное общество предъявляет к поведению женщин менее жесткие нормативные требования, чем к поведению мужчин; кроме того, с детства девочек окружают воспитатели-женщины, с которыми девочка может себя идентифицировать. Однако меньшая ценность «женского» в обществе затрудняет развитие позитивной Я-концепции девочки, рождая проблемы со становлением женской идентичности, особенно если девочка обладает высокими социальными способностями и склонна лидировать.

У женской идентичности есть собственная история анализа и исследований, уходящая своими корнями в ортодоксальный психоанализ. С точки зрения этого направления, мужская и женская модели диаметрально противоположны по своим качествам и для женской модели характерна пассивность, нерешительность, зависимое поведение, конформность, отсутствие логического мышления и стремления к достижениям, а также большая эмоциональность и социальная уравновешенность. Сохраняя неизменными базисные психоаналитические парадигмы, психолог Карен Хорни стремилась расширить представления о женщине. Она была одной из первых, кто стал искать «позитивное» описание психологии женщины.

Возникновение теорий о том, что культура концептуализирует тело, а не наоборот, а вслед за тем осознание того факта, что гендерная идентичность конструируется не наряду с расовой, классовой, этнической или национальной идентичностью, а внутри и через эти и другие отличия, позволили исследователям усомниться в том, что гендерная идентичность формируется на основе исключительно сексуального различия. И на появление, и на формирование этих представлений оказали влияние идеи таких видных теоретиков, как М. Фуко и Э. Гидденс.

Навчання іноземних мов як чинник соціальної адаптації особистості в добу глобалізації

Перерва К. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Глобальні проблеми – екологічні, економічні, культурні, що постали перед людством неможливо вирішити без інтеграції зусиль усіх країн. На думку сучасних філософів, шлях до їхнього розв'язання полягає в зближенні різних соціальних систем з їх наступним синтезом у «змішаному суспільстві». Інтернаціоналізація економічної, політичної та культурної діяльності, що відбувається завдяки поєднанню, є прийнятною і корисною для України.

Процеси інтеграції прискорюють динаміку суспільства та обумовлюють постійний взаємозв'язок і зміни в усіх сферах суспільного життя, які також спричиняють соціальні наслідки. Зростає потреба у висококваліфікованих спеціалістах, підвищуються вимоги до інтелектуальної підготовки кадрів, відбуваються зміни в співвідношенні сфери людської діяльності, укріплюються економічні, політичні, культурні зв'язки між країнами.

За таких обставин перед особистістю дедалі частіше виникає потреба у здобутті нових знань для того щоб відповідати вимогам сучасності, або навіть постає необхідність у зміні своєї професійної діяльності. Сьогодення не пропонує особистості легких шляхів інтеграції в соціальну систему, а неспинний суспільний розвиток потребує постійного пристосування, адаптації до нових умов.

Успішність процесу соціальної адаптації залежить від якості вищої освіти, від розуміння її суті. Будь-яка спеціальність може стати застарілою, ще до закінчення університетського курсу, але існують навички, які завжди стануть у нагоді та допоможуть вижити у цьому світі. Це – знання іноземних мов, вміння спілкуватися і брати участь у переговорних процесах, розуміння та шанобливе ставлення до культури інших народів.

Згідно з комунікативно-культурологічною концепцією навчання, культурологічний підхід до вивчення іноземних мов здійснюється на основі сформованих мовленнєвих навичок. Навчальні матеріали, розмовні теми повинні розкривати культуру як глобальне явища, інтегрувати різні галузі наукового пізнання, й, таким чином розвивати когнітивні якості особистості, гуманістичне мислення, підвищувати естетичну культуру та сприяти духовному удосконаленню особистості. Сформована комунікативно-культурологічна компетенція постає необхідною умовою для соціальної адаптації особистості в полі культурній спільноті.

Пріоритетне ставлення до культурологічного аспекту вивчення іноземних мов допоможе особистості соціалізуватися, тобто долучитися до соціальної практики, набутти потрібних якостей та реалізувати свій потенціал в умовах зростаючих економічних і політичних контактів із зарубіжними країнами.

Мовленнєва культура, значною мірою, визначає імідж особи, допомагає самореалізації. Недостатньо сформовані мовленнєві навички часом викликають сумнів щодо професійних якостей особистості, її здатності реагувати на потреби виробництва, оволодівати та удосконалювати певні ділянки знань, тобто, долати інші адаптаційні ситуації.

В умовах глобалізації без знання культурних мов молода людина може довгий час залишатися пасивною, не конкурентноздатною та неспроможною реалізувати свій потенціал. Процес вивчення іноземних мов значно впливає на ментальність особистості.

Міжособистісне спілкування являється одним із основних взаємодій між людьми і проявляється в кожному шарі суспільних відносин, особливо в період адаптації особистості. А розвиток культури міжособистісного спілкування є необхідною складовою процесу вивчення іноземної мови.

Повноцінний розвиток умінь такого спілкування – прерогатива вузу. Володіння студентами знаннями і уміннями, необхідними для виконання ролі суб'єкта діалога культур, тобто, рівноправна участь в міжкультурному спілкуванні – найважливіша вимога сучасного студента.

Проблема національної ідентичності в контексті глобалізації

Пустова Т. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

У сучасному світі проблеми національної ідентичності, мультикультуралізму й національного інтересу знаходяться у центрі уваги науковців, політиків, філософів. Найбільше ці питання є актуальними у поліетнічних державах. Глобальні перетворення, що мають місце у сучасному світі характеризуються виникненням нових орієнтирів, нових цінностей, актуальними становляться ідеї відкритого суспільства, глобальної економіки, інтеграції культур та ін. Концепція побудови гуманістичного, єдиного світу з універсальними цінностями життя інакше ще називається – мондіалізмом, суттю якого, як і глобалізму, є повна інтеграція, перехід від множини держав, народів й культур до унітарного світу. Головна умова: у світі повинні переважати цінності й стандарти демократії, тобто ліберальних західних суспільств.

Неминучі процеси глобалізації, що намагаються встряти у віковий устрій національних культур, призводять до міжнаціональної, міжрелігійної напруги, яка часто закінчується конфліктами. Саме міжнаціональні відносини у сучасному світі стали однією з головних проблем сучасності. Хибний характер глобалізації полягає в тому, що вона не тільки не вирішує проблему дихотомії "людина - суспільство", а й дозволяє по-іншому подивитися на проблему відповідальності між двома цими дефініціями.

Поняття національної ідентичності є досить складним та багатоплановим. Вчені розглядають її у двох аспектах: 1) у філософсько-антропологічному - як процес осмислення приналежності до конкретної нації, національної культури, й 2) осмислення національних особливостей як імператива у визначенні історичного шляху розвитку нації.

Національну ідентичність можна визначити як задану національним образом світу й національною історією головну ідею, якою живе соціум в конкретну історичну епоху і тому прийнятну для його більшості. Ідентичність несе у собі відповідь на питання о сутності свого народу, нації, його місця, ролі й задачах у світовій історії та ідеальних формах його буття. Таким чином, національна ідентичність розвивається у період історичних змін, представляючи собою відповідну ступінь росту національного самопізнання. Можна казати про те, що ідентичність – це відносно замкнута система поглядів, й тому вона, з одного боку, досить стійка, проте, з іншого боку динаміка середі її проживання (якою є внутрішнє та зовнішнє життя нації) призводить до відповідних змін в цій системі.

Проте, треба зазначити, що для більшості країн світу національна ідентичність все ще досить сильно пов'язана з національною державою. У більшості країн саме держава залишається конструкцією, на якій базується національна ідентичність. Особливо це відноситься до країн, де громадянське суспільство, яке може виступити у якості його опори, не отримало потрібного розвитку.

Вивчаючи проблему національної ідентичності, науковці й політики задаються питаннями: чому процеси глобалізації визивають конфлікти? чому національні культури опираються неминучому процесу глобалізації? чому вони не хочуть інтегруватися до єдиного світового суспільства?

Національні культури бояться загубити власну ідентичність, намагаються зберегти й відродити ті цінності, які накопичувалися протягом століть й вони не готові прийняти ті цінності, які їм надає сучасне суспільство. У контексті цієї проблеми, необхідно підкреслити ще один важливий момент. Глобалізація як ідеологія нового космополітизму мовби протиставляє національну державу й права людини. Глобалізація надаючи сучасному світу динаміку, різко загострила конкуренцію між країнами.

Проблема національної ідентичності набула глобального характеру у сучасному світі. Ця проблема потребує комплексного, продуманого рішення. Кожна нація має зберегти свою неповторність та ідентичність у сучасному глобалізуючому просторі.

Гендерное образование – требование сегодняшнего рынка труда

Скиба Э. К., НГУ, г. Днепропетровск, Украина

В настоящее время в нашем обществе назрела не только необходимость гендерного образования и гендерного подхода в образовании, но и, наконец, само украинское общество созрело для возможности использования такого подхода в образовании.

Перед преподавателями украинских вузов стоят важные задачи, связанные с осмыслением содержания новых требований к организации всего процесса обучения студентов. Особое внимание уделяется результатам обучения как одному из основных показателей качества высшего профессионального образования. В современном украинском обществе гендерные ограничения испытывают люди обоих полов. Существующие стереотипы социальных ролей и социального поведения не вписываются в реалии современного общества и создают для личности жесткие психологические рамки, зачастую приводящие к внутреннему дискомфорту и даже разрушению целостности личности. В этой связи, перед украинскими вузами стоит задача обеспечить не только компетентность выпускника, но и, используя гендерный подход в образовании, подготовить личность, легко адаптирующуюся к изменяющимся социальным условиям, а значит, более свободную от стереотипов, свободную от внутриличностного гендерного конфликта. С другой стороны, в условиях постоянно увеличивающегося давления со стороны рынка труда, возросла необходимость наличия у ВУЗов навыков работы в разных условиях, под разным уровнем психологического давления. Современное общество требует появления личности деятельной, гибкой, способной мыслить не полоролевыми критериями о привычном социальном поведении женщины и мужчины, а личности андрогенной. Чтобы развить лидерские качества у студентов, педагоги должны вооружить дипломированных специалистов инструментами и методами, которые обеспечат мобильность выпускников в изменяющихся условиях рынка труда. Вполне понятно, что педагоги должны быть сами компетентны в этом вопросе, так как, ничто так не дискредитирует гендерную науку и не приносит так много обратных результатов, как некомпетентность самих преподавателей и не соблюдение высоких качественных стандартов гендерного образования.

Основное содержание гендерного образования связано с идеей утверждения прав и возможностей самореализации человека независимо от его половой принадлежности. В рамках гендерного образования основной задачей является не только изучение закономерностей формирования и развития характеристик личности как представителя определённого пола, но и конкретизация путей и способов достижения гендерного равенства.

Гендерное образование направлено на стимулирование навыков анализа социальной реальности и индивидуального опыта мужчин и женщин с целью преодоления последствий несправедливой дифференциации мужских и женских ролей и неравенства их статусных позиций. Гармоничные гендерные отношения способствуют укреплению социально-культурного диалога в обществе, развитию общих этических принципов и умения критически осмыслить свой профессиональный и личный социальный опыт. Чтобы уметь замечать ситуации гендерного неравенства, анализировать их и демонстрировать способность к решению гендерных проблем, студенты должны понимать, что мужчины и женщины, как представители социальных групп, скорее похожи, чем различны.

Социальные статусы и позиции мужчин и женщин в публичных и частных сферах жизнедеятельности не должны выстраиваться по принципу иерархичности, ни мужчины, ни женщины не должны занимать доминирующие позиции в общественной или частной жизни. Отношения между представителями разных полов должны выстраиваться на основе паритета, равенства прав и возможностей. Биологические особенности каждого пола не могут быть основанием и оправданием ситуаций гендерного неравенства. Человек выполняет ту или иную роль не потому, что исполнение этой роли задано его половой принадлежностью, а потому, что этому способствуют склонности, желания, мотивы личности, а также жизненные обстоятельства.

Социальные аспекты изучения языка

Смирнова М. Л., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Как утверждают учёные, современное общество на данном этапе своего развития переживает процессы серьёзной трансформации, ведущие к переосмыслению места субъекта в социальной системе. Формируется новая социальная идентичность, изменяется символический и социальный статус, образ жизни двух макросоциальных групп: мужчин и женщин. Меняющаяся социальная реальность порождает новые механизмы человеческого взаимодействия и общения, принципиально изменяет взаимоотношения личности и социума. При этом социальные институты семьи, образования, средств массовой информации и др. воспроизводят социальные практики, сложившиеся в ходе исторического процесса, которые находят своё отражение в коммуникативных процессах. Изучение коммуникативного поведения личности, социальной группы или целого народа представляет собой активно развивающуюся область междисциплинарных исследований. В современном мире, овладевающим всё новыми формами и методами передачи и хранения информации, на первый план выдвигается потребность в более углублённом подходе к изучению процессов коммуникации. С развитием культуры человечества, язык как сложное и многоаспектное явление, становится одним из важнейших объектов исследования самых разных наук. Процесс этот объективный и обусловлен повышением роли языка в социальной действительности, его влиянием на психологическое состояние общества и быстрым развитием информационных процессов. Один из представителей нового направления в языкознании А. Мейе в своей книге «Сравнительное изучение индоевропейских языков», сочетая традиции французского историзма и просветительства с методологическими установками позитивистской социологической теории (Ж. Тард, Э. Дюркгейм), выдвигает парадигму социальной сущности языка, описывая механизм влияния социума на язык, и предлагает установление общих закономерностей в функционировании и эволюции социальных и языковых элементов. А. Мейе доказывает, что понять язык можно лишь с учётом его социальной природы, что языковые изменения не могут быть объяснены на основе фактов, касающихся только внутренних отношений языковой системы. Сегодня мысль о социальной обусловленности языка является аксиомой: «Язык нельзя понять вне тех функций, которые он выполняет как средство человеческой коммуникации, зависящей от социального контекста, в котором она осуществляется». (А. Мейе) Сегодня можно говорить об осознании того, что рассматривать любую социальную проблему следует с учётом её гендерной составляющей. В последние десятилетия пол стал одним из приоритетных объектов «социально-гуманитарного познания». Своеобразие изучения гендерной проблематики заключается в том, что гендер может служить объектом исследования как в отдельных науках, так и в междисциплинарной парадигме. Исследования по формированию социокультурных представлений о типах гендерных отношений становятся актуальными как на фоне того, что гендерные отношения создают особую социальную подсистему, изменения в которой проявляются во взаимодействии мужчин и женщин. Потребность в изучении языковых структур и коммуникативных процессов с точки зрения фиксации в них определённых гендерных стереотипов, выявление их динамики, отражающей изменения в традиционной половой дифференциации общества, основывается на том, что язык не только опосредует отношение индивида к миру, но и индивид способен воздействовать на язык. Таким образом, гендерные отношения, которые отражаются в языке, представляют собой частный пример социокультурной коммуникации.

Высшее образование в глобализирующемся обществе

Тибайкина Т. Л., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Высшее образование в глобализирующемся обществе делает основной акцент на его ключевой роли в формировании межкультурного понимания, укреплении экономик и построении отношений сотрудничества на мировом уровне, а также на создании интеллектуальной и профессиональной базы специалистов мирового уровня.

Интенсивный технологический, экономический, политический и социальный обмен вместе с иммиграцией способствуют созданию глобального сообщества, отличающегося большим разнообразием и взаимопроникновением форм. Часто дисбаланс в экономическом и социальном плане приводит к дроблению мирового сообщества.

Такое разнообразие вобрало в себя специфичные национальные контексты с особым акцентом на расовые, этнические, гендерные, культурные, лингвистические, религиозные и региональные факторы.

Часто различие на экономическом, культурном, социальном и этно-конфессиональном уровнях воспринимается как проблема. И здесь университеты могут сыграть ключевую роль в экономическом развитии и социокультурном обмене, где наблюдается тесное взаимодействие различных сообществ.

В настоящее время ученые многих стран отмечают, что роль высшего образования не сводится лишь к подготовке студентов как компетентных профессионалов, но также указывают на необходимость осознания студентами той важной роли, которую им предстоит сыграть при построении более совершенного общества будущего. Поэтому основной задачей высшего образования является воспитание высокоморальных и ответственных граждан.

Именно высшее образование максимально отвечает условиям глобализации. Университеты способствуют подготовке нового поколения к решению задач мирового сообщества, так как на территории вузов студенты учатся и познают все многообразие современного мира. Именно студенческий и преподавательский обмен между вузами различных стран способствует лучшему межкультурному пониманию.

Еще одним фактором, по мнению ученых, способствующим интернационализации высшего образования в современном обществе, является введение в курс изучаемых дисциплин ряда предметов, направленных на анализ перспектив и тенденций развития глобализирующегося общества с изложением гуманитарных и социальных наук, искусств и бизнескурсов с передачей особенностей развития отдельных стран и культур в различные временные отрезки.

Так сенатор США Дж. Уильям Фулбрайт подчеркнул, что задачей образования в глобализирующемся обществе есть реализация новых направлений и тенденций в современном мире – причем, скорее, через убеждение, а не через использование силы, через сотрудничество, а не через конкуренцию, не ради доминирования нации или идеологии, а с целью помочь каждому обществу развивать свою собственную концепцию общественного блага и индивидуальной самореализации.

Всемирная федерация университетов, ставя своей целью универсализацию современного образования для формирования более четкого межкультурного понимания, ищет пути положительного влияния на качество образования посредством тех возможностей, которые предоставляют современные информационные технологии. Ее конечной задачей является создание такого мира, в котором люди будут жить в согласии, сотрудничать друг с другом и уважать права и ценности индивидуума, становясь, таким образом, членами объединенного мирового сообщества.

О целесообразности использования аутентичных учебников для изучения делового английского языка

Тюренкова В. Я., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

Во всем мире общепризнано, что университетский диплом обуславливает наличие у выпускника не только высокого уровня профессиональной подготовки, но и знаний иностранного языка (как правило, английского), умений владеть им и не только на бытовом уровне. К сожалению, в нашей стране нельзя констатировать хорошие знания английского у выпускников вузов, хотя, справедливости ради, нельзя и умолчать об отмеченной в последнее десятилетие положительной динамике роста знаний и умений их применять на практике.

На современном рынке труда знание делового английского языка является неотъемлемым требованием к кандидатам на многие должности, особенно в области экономики. Деловой английский – это не специальный язык, это просто английский, который используется в разнообразных бизнес-ситуациях, начиная с заказа товара по телефону или составления письма-запроса и заканчивая проведением презентации или деловых переговоров.

Оставив в стороне критику университетских учебных планов и программ по иностранному языку, хочется уделить внимание достоинствам аутентичных учебников делового английского языка, которые на сегодняшний день имеются в большом количестве. Наиболее интересными и общедоступными из них представляются «Market Leader» и «Intelligent Business».

Оба курса включают в себя учебники по нескольким уровням, что позволяет преподавателю выбрать необходимый учебник, учитывая языковую подготовку студентов. Основное внимание в обоих курсах уделяется работе над оригинальными текстами из британских экономических газет «Financial Times» и «Economist», выполнению грамматических и лексических упражнений, прослушиванию текстов и диалогов с последующей отработкой речевых единиц и т.п. В каждом задании есть мотивация, оно составлено таким образом, что дает возможность студентам проявить их творческую активность.

Одним из важных моментов, на котором делают акцент оба курса, является различие культур. Деловые отношения пронизывают весь мир и охватывают все страны и народы и знание культурных особенностей деловых партнеров может помочь достичь благоприятного исхода переговоров, успешного заключения договоров, долгосрочного ведения совместного бизнеса. Кроме того, студенты анализируют особенности, присущие их культуре, сравнивают ее с зарубежными культурами.

Заключительный аккорд каждого урока – ролевая игра. Это реальная проблема с несколькими вариантами решения. Задача студентов – изучить проблему, рассмотреть готовые варианты ее решения и/или предложить свой, сравнить, сделать выбор и обосновать его. «Intelligent Business», к тому же, дает информацию о том решении проблемы, которое в действительности имело место.

И вся эта огромная, но бесконечно интересная, а главное – очень полезная работа проходит на английском языке, что позволяет студентам не только улучшить свои знания, но, что более важно, научиться применять их в ситуациях, которые вполне вероятно встретятся им в будущем. Таким образом, использование британских учебников на уроках английского языка не только целесообразно, но и крайне необходимо.

Спеціальні терміни і способи їх перекладу

Федченко С. П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Вузівський курс іноземної мови має професійно-орієнтований характер і його завдання визначаються комунікативними та пізнавальними потребами спеціалістів. Майбутній фахівець повинен вміти працювати з науково-технічною літературою, міжнародними виданнями, публікаціями, спеціалізованими словниками.

Переклад термінів вимагає знання тієї галузі, якої стосується переклад, розуміння термінів англійської мови і знання термінів рідною мовою. При перекладі науково-технічної літератури важливе значення має взаємодія терміну з контекстом, завдяки чому визначається відповідне значення слова. Один з головних прийомів, котрі використовуються при перекладі термінів є переклад за допомогою лексичного еквіваленту, котрий визначають як постійну лексичну відповідність, яка точно співпадає із значенням слова. Такі лексичні еквіваленти служать у тексті опорними пунктами, від яких часто залежить розкриття значення інших слів і з'ясування характеру тексту. Більшість термінів потребують при перекладі вибору із зафіксованих в словниках варіантів, а інколи навіть утворення лексико-семантичного варіанту слова, котрий би найкраще передавав значення, що відповідало б контексту. Найбільші труднощі виникають при перекладі термінів-словосполучень, оскільки часто дво-трислівні словосполучення, компоненти яких можуть вживатися окремо у певному значенні, в складі термінів словосполучень набувають нового значення: *message view* – зображення повідомлення (інформаційне вікно). Більш продуктивні і легші для перекладу є словосполучення, що складаються з двох компонентів: а) один – термін, а другий компонент із загальноновживаної лексики *wholesale unit* – об'єднання оптової торгівлі; б) компоненти термінів словосполучень, що складається лише із загальноновживаної лексики *welfare program* – добродійна програма; в) словосполучення типу „іменник+іменник” *balance sheet* – балансовий звіт; *brand name* – торгова марка; г) словосполучення типу „прикметник+іменник” *ultimate consumer* – кінцевий споживач; *common stock* – спільні акції; д) словосполучення типу „дієприкметник+іменник” *unlimited liability* – необмежена юридична відповідальність; *checking account* – чековий (поточний) рахунок; е) прийом калькування, тобто перекладу англійського словосполучення за його частинами, з наступним складанням цих частин *self interest* – само зацікавленість (особистий інтерес); *long-term loan* – довгострокова позика; з) переклад за допомогою використання різних прийменників *distribution operation* – операція з розподілу; *derived demand* – попит на засоби виробництва.

До основних прийомів перекладу термінів-словосполучень слід віднести прийом опису, тобто передачі значення слова за допомогою поширеного пояснення, коли в українській мові відсутнє відповідне за значенням слово: *loss leader item* – товар, який продається за низькою ціною; *net assets* – вартість майна з відрахуванням зобов'язань; *off-even pricing* – ціна, що не доходить круглої цифри. Переклад багатокomпонентних термінів-словосполучень слід починати з перекладу іменника, котрий є основним компонентом, а потім послідовно перекладати кожну смислову групу, частіше всього справа наліво: *official poverty line* – офіційна межа бідності; *consumer price index* – показник споживчої вартості; *balance-of-payments deficit* – дефіцит платіжного балансу. Багатозначні терміни перекладаються шляхом відбору варіанта-аналога, який найточніше передавав би значення усього слова у даному контексті *interest* – частка (пай), відсотковий прибуток, фіксований відсоток.

Прийом транскрибування (передача звучання англійського слова літерами рідної мови) відбувається при передачі назв, імен: *embargo* – ембарго; *tariff* – тариф.

Аналіз деяких лексичних проблем перекладу науково-технічних текстів сприятиме вдосконаленню навиків перекладу спеціалізованих текстів, пов'язаних з вивченням фахових курсів, зосередить увагу на особливостях перекладу науково-технічних текстів.

Deutsche Bahn

Stipula S. V., Smirnowa M. L., DIIT, Dnepropetrovsk, Ukraine

Im Betrieb gibt es zwei Arten von Zügen:

- IC (InterCity) - interregionalen Zug mit der Sitzposition und große, als der ICE, die Zahl der Haltestellen. Ausführt Geschwindigkeit von 160 Km/h.

- ICE (InterCity Express) - der interregionale Hochgeschwindigkeitszug mit den sitzenden Stellen und der kleinen Zahl der Unterbrechungen. Entwickelt die Geschwindigkeit bis zu 250 Km/h. Mit der Produktion ICE beschäftigt sich die Gesellschaft Siemens. Im Weg kann man den Kaffee trinken, die Musik durch die Kopfhörer hören, in einigen Wagen ist der Mobilfunk zugänglich.

Es existieren viel Weisen des Erwerbs der Karte. Die Karte nach dem Grundtarif (Normalpreis) kann man immer kaufen. In solcher Karte wird der Anfangs und endliche Punkt der Reiseroute, und das Datum angewiesen. Der Passagier kann mit einem beliebigen angemessenen Zug, einschließlich mit den Umsteigen fahren. Die Züge in Deutschland sind kurz, aber gehen viel öfter, als in der Ukraine eben. Deshalb kann auf das konkrete Datum bis zur Zehn der Varianten der Fahrt zwischen zwei Städten sein. Es gibt keine Stellen in den deutschen Karten, aber man kann für 1,50 Euro die Stelle im konkreten Zug zusätzlich zurückbehalten. In den nächtlichen Zügen ist die Reservierung der Stelle obligatorisch, in übrig - wunschgemäß.

Um auf der Karte einzusparen, kann man den Vorschlag DauerSpecial ausnutzen. In diesem Fall bekommen Sie anstelle der flexiblen Karte, in der nur das Datum fixiert ist, die "harte" Karte, mit dem Hinweis konkret der Züge, die man fahren muss. Solche Karte unterliegt der Rückgabe nicht. Die Einsparung bildet 25-50 % dabei. Die Zahl der Karten DauerSpecial ist beschränkt, deshalb die Karte ist nötig es im Voraus zu kaufen. Im Tag der Abfahrt können Sie kaufen solche Karte nicht.

Die Karte kaufen es kann auf verschiedene Weise. Die einfachste - die Kreditkarte für den Kauf der Karte ins Internet auszunutzen. Solche Karte wird persönlichen, und zusammen mit ihm muss man die Kreditkarte vorlegen(vorlegen der Familienname auf der Karte soll mit dem Familiennamen des Besitzers der Karte übereinstimmen). Der Schaffner lest den Strichcode von der Karte vom speziellen Scanner aus. Die gewohnheitsmäßiger Weise des Erwerbs der Karte - in den Kassen auf den Bahnhöfen oder dem Fahrkartenautomaten. In diesem Fall wird die Karte nicht persönlichen, und der Schaffner sticht es von der Lochzange einfach durch. Der Automat übernimmt die Kreditkarten oder das Bargeld. Beim Kauf zusammen mit der Karte druckt der Automat ausführlich Fahrplan mit der Beschreibung der mit Ihnen gewählten Varianten der Fahrt aus. Im Fahrplan wird es sogar angewiesen, von welchem Weg sich der Zug begibt - auf den deutschen Eisenbahnen ist es sogar für Monat.

Bei der Landung in den Zug gibt der Schaffner ausführlich Reiseplan, mit den Informationen über den Zug, die darin zugänglichen Dienstleistungen, und die Hauptsache - mit dem vollen Plan, aufnehmend den Zeitplan aller Unterbrechungen des Zuges im Beförderungsweg, die ausführliche Liste nach jeder Unterbrechung - wohin und aus worauf Sie von ihr weiter zur gelassenen Zeit, die Reiserouten des Stadtverkehrs fahren können, auf die das Umsteigen möglich ist.

Деякі аспекти соціалізації людини залежно від її статі

Шуліченко Т. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Поняття статі та її впливу на формування та поведінку особистості жваво обговорювалося З. Фрейдом, О. Вейненгером, А. Адлером, К. Г. Юнгом.

З. Фрейд відстоював думку про те, що «анатомія - це доля». Він вважав, що для жінки можливі лише три шляхи у житті – істерія, чоловікоподібність і «нормальна жіночність», у якій її інтереси обмежуються вузьким колом спальні, дитячої й кухні.

Подібне місце для жінки у суспільстві відводив і О. Вейненгер, котрий вважав, що чоловік і жінка – це дві космічні протилежності, причому перший з них – це абсолютне втілення чеснот, а друга – супутнє йому втілення гріха. За О. Вейненгером чоловік є створінням, яке здатне жити свідомо, жінка ж на таке неспроможна, вона є річчю чоловіка чи дитини.

Однак учень З. Фрейда А. Адлер, засновник індивідуальної психології, вважав, що відмінності між статями є скоріше результатом культурних впливів, ніж анатомії. Згідно з А. Адлером жінка не є нижчим створінням за чоловіка. А. Адлер визнавав, що володарями світу дійсно були чоловіки, тоді як жінкам відводились другорядні ролі, що, на його думку, призводило до тяжких психологічних порушень у розвитку жіночої особистості.

Ще далі у своїх дослідженнях впливу статі на особистість пішов К. Юнг. Він розглядав жіночність і мужність як сукупність якостей, притаманних як чоловікам, так і жінкам, до того ж і ті й інші мають, на його думку, як чоловічі так і жіночі риси. Чоловічі риси в жінці вчений назвав Анімусом, а жіночі риси в чоловікові Анімою. Маскулінність він визначав як систему властивостей особистостей, що традиційно вважаються чоловічими. Вони передбачають відповідність власній статевій приналежності, прийняття статево-рольових стереотипів, дотримання чоловічих норм, вироблення типових для чоловічої статі форм поведінки, способів самореалізації.

Фемінність, за Юнгом, є властивістю особистості, що передбачає відповідність жінки власній психологічній статі, дотримання жіночих статево-рольових норм типової для жінки поведінки, цінностей, настанов.

Фемінність, зазвичай, люди пов'язують з чуйністю, емоційністю, здатністю до емпатії, маскулінність же – з активністю, схильністю до ризику, здатністю до досягнень. Відповідно до суспільних стереотипів для чоловіка нормативною і бажаною вважається виражена маскулінність. Для сучасної жінки, навпаки, надмірна фемінність не є такою ж мірою бажаною, в якій маскулінність для чоловіка.

К. Юнг також увів термін андрогонія – поєднання високого розвитку фемінності та маскулінності в одній людині. Розвинута андрогонія в людині передбачає багатий арсенал і гнучкість її статево-рольової поведінки.

З подальшим розвитком наукових досліджень впливало, що з біологічної точки зору між чоловіками і жінками більше схожого, ніж відмінного. Як наслідок, американським психоаналітиком Е. Столлером було введено поняття гендер, яке він визначав як поняття, що виражає психологічні, соціальні культурні особливості, не обумовлені біологічною статтю.

Экономическая оценка мероприятий по внедрению новых профилей поверхности катания колес подвижного состава железных дорог

Блохина А. С., ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина

При рассмотрении возможности использования того или иного технического проекта, как правило, в первую очередь, оценивают технические аспекты, но для принятия правильного решения следует также оценивать новый проект и с учетом экономической эффективности, тем более в такой сложной и многофункциональной отрасли как железнодорожный транспорт.

Ниже, на примере рассмотрения движения полувагона, как наиболее распространенного типа подвижного состава, приведены расчеты по оценке экономических показателей, относящихся к стандартному профилю поверхности катания колеса и к предлагаемому. В качестве последнего взят профиль типа МИНЕТЕК лишь потому, что ранее для него был вычислен ряд параметров.

Для предварительной экономической оценки рассматриваемых профилей поверхности катания колес достаточно сравнить затраты, связанные с их ресурсом, ресурсом рельсов и энергозатратами на тягу поездов при использовании конкретного профиля.

Ресурс колес, рельсов и энергозатраты на тягу поездов рекомендуется вычислять используя понятие работы сил трения на площадках контакта гребней колес и боковой поверхности наружного рельса, отнесенной к пройденному вагоном пути.

Показано, что приходящиеся на 1 вагон затраты в течение 30 лет составят 124976 грн. в случае стандартного профиля и 102781 грн. – в случае предлагаемого профиля без учета инвестиций на его разработку и внедрение.

С учетом количества грузовых вагонов в рабочем парке, суммарные затраты по отрасли в течение 30 лет в случае колес со стандартным профилем составят $14487 \cdot 106$ грн., и $11914 \cdot 106$ грн. – с предлагаемым.

Экономия за счет внедрения предлагаемого профиля в течение 30 лет составит в целом по отрасли $2573 \cdot 106$ грн. и 22195 грн. – в расчете на 1 вагон.

В случае предлагаемого профиля к затратам следует еще отнести инвестиции на научный поиск, разработку проекта, проведение расчетов и испытаний, в том числе натурных в опытных маршрутах, которые ориентировочно можно принять равными $5 \cdot 106$ грн.

При использовании в течение года 92 тысяч поездов на полигоне длиной 9752 км и цене электрической энергии, равной 358,61 грн/МВт·ч, затраты на ведение поездов составят $1264 \cdot 106$ грн/год в случае стандартного профиля и $1231 \cdot 106$ грн/год в случае предлагаемого профиля.

В течение 30 лет эти затраты на полигоне составят соответственно $37920 \cdot 106$ грн. и $36930 \cdot 106$ грн. Экономия по отрасли составит 33 млн. грн. в год и 990 млн. грн. – за 30 лет.

Затраты на ежегодную сплошную замену рельсов в кривых радиусом от 300 до 1000 м составляют $243 \cdot 106$ грн. в случае стандартного профиля и $148 \cdot 106$ грн. – в случае предлагаемого. За 30 лет эти затраты будут равны соответственно $7290 \cdot 106$ и $4440 \cdot 106$ млн. грн.

В заключение приведены суммарные по отрасли и приходящиеся на 1 вагон затраты за год и за 30 лет в случае стандартного и предлагаемого профилей поверхности катания колес грузовых вагонов и соответствующие экономические эффекты.

Оценка экономической эффективности инвестиционного проекта для железнодорожного транспорта с использованием различных методов

Мямлин С. В., Блохина А. С. (ДНУЖТ, г. Днепропетровск, Украина),
Цечоева З. Х. (Октябрьская железная дорога, Россия)

Вопросы, связанные с экономической оценкой проектов всегда были и остаются весьма актуальными. С учетом специфики проектов в разное время были предложены те или иные методы решения соответствующих задач.

В данной работе на одном из примеров сравниваются результаты экономической оценки, произведенной с использованием метода дисконтирования и метода, в основе которого лежит определение полного экономического результата проекта ПЭР.

Сравнение проведено применительно к проекту, посвященному технико-экономическому обоснованию выбора профиля поверхности катания колеса подвижного состава железных дорог. В качестве исходных данных приняты результаты выполненной ранее работы, посвященной сравнению суммарных затрат и экономического эффекта по отрасли в предположении, что все полувагоны железных дорог Украины имеют в одном случае колеса со стандартным профилем поверхности катания, а в другом – колеса с профилем типа МИНТЕК.

Доходная часть проекта состоит из экономического эффекта по отрасли на основании следующих показателей: ресурс колеса и рельсов и экономия эксплуатационных расходов. В расходной части проекта учтены только расходы, связанные с ресурсом колес, рельсов и тягой поездов.

Расчет экономической эффективности рассматриваемого проекта выполнен согласно «Методическим рекомендациям по оценке инвестиционных проектов на железнодорожном транспорте» №В-1024У и с помощью программного продукта «Альт-Инвест». Эти рекомендации соответствуют требованиям Методических рекомендаций по оценке эффективности инвестиционных проектов, утвержденных Министерствами экономики и финансов Российской Федерации, Государственным комитетом РФ по строительной архитектурной и жилищной политике 21.06.1999 г. №ВК 477, и согласуются с методами оценки эффективности инвестиций Комитета по промышленному развитию при ООН (ЮНИДО) и сложившимися в мировой практике подходами к оценке эффективности инвестиционных проектов.

Оценка инвестиционного проекта методом дисконтирования показала, что согласно предварительным теоретическим оценкам и оценкам, уточненным методом дисконтирования, проект является эффективным, прибыльным, и предлагаемый профиль поверхности катания может быть принят к дальнейшему рассмотрению.

Оценка проекта, выполненная с использованием метода полного экономического результата (ПЭР), произведена на основании тех же исходных данных, что и оценка рассматриваемого проекта методом дисконтирования.

Величина стоимости бизнеса принята из расчета 5 % от годовой прибыли проекта, которая составляет 213800 тыс. грн./год.

Результаты расчетов ПЭР и его изменение с течением времени (по годам) за 30-летний период показали, что рассматриваемый проект эффективен, и чистый доход по проекту за 30 лет ожидается в размере 1005701 тыс. грн.

То есть, согласно этому методу расчета предлагаемый проект также является прибыльным и более эффективным в сравнении с тем, что показывает метод дисконтирования.

АБРЕВІАТУРА ОРГАНІЗАЦІЙ

ДПТ, (ДИИТ), ДНУЗТ, ДНУЖТ	Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
УкрДАЗТ, (УкрГАЗТ)	Українська Державна академія залізничного транспорту (м. Харків)
ДЕТУТ, (ГЭТУТ)	Державний економіко-технологічний університет транспорту (м. Київ)
ДНУ імені О. Гончара	Дніпропетровський національний університет
НГУ	Національний гірничий університет (м. Дніпропетровськ)
НТУ	Національний транспортний університет (м. Київ)
ДУЕП, (ДУЭП)	Дніпропетровський університет економіки та права
Укрзалізниця	Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины
ДНДЦ УЗ	Державний науково-дослідний центр Укрзалізниці
ХНАДУ	Харківський національний автомобільно-дорожній університет
ІПРЕД НАНУ (ИПРЭЭИ НАНУ)	Інститут проблем ринку і економіко-екологічних досліджень Національної академії наук України
НМетАУ	Національна металургійна академія України (м. Дніпропетровськ)
ОНУ ім. Мечникова	Одеський національний університет ім. Мечникова
ДІЗТ	Донецький інститут залізничного транспорту
УНДІВ	Український науково-дослідний інститут вагонобудування
ЧДТУ	Чернігівський державний технологічний університет
ЧДІЕУ	Чернігівський державний інститут економіки і управління
НАУ	Національний авіаційний університет (м. Київ)
БелГУТ	Белорусский государственный университет транспорта
ПГУПС	Петербургский государственный университет путей сообщения
ПКТБ АСУЖТ	Проектно-конструкторское технологическое бюро автоматизиро- ванных систем управления железнодорожным транспортом

ЗМІСТ

Секція 1	3
Тенденции и проблемы урбанизации в современных рыночных условиях.....	4
<i>Головинова Г. Н., ДНУЖТ</i>	
Історія соціальної політики в контексті соціально-економічного розвитку України	5
<i>Клочко Г. А., ДНУЗТ</i>	
Соціальне партнерство як основна форма узгодження економічних інтересів.....	6
<i>Ковальчук Т. О., ДНУЗТ</i>	
Методологічні засади управління фінансами	7
<i>Мірошник Н. В., ДНУЗТ</i>	
Деякі питання правового забезпечення функціонування залізничного транспорту в ринкових умовах	8
<i>Прийдак М. М., ДНУЗТ</i>	
Маркетинговое исследование как инструмент совершенствования банковских услуг....	9
<i>Радионова Н. В., Кобец О. И., ДНУЖТ</i>	
Некоторые особенности теоретического обоснования маркетинга в современных рыночных условиях.....	10
<i>Радионова Н. В., ДНУЖТ</i>	
Секція 2	11
Вартісна оцінка наслідків транспортних подій на залізничному транспорті	12
<i>Шевченко В. В., Міністерство транспорту та зв'язку України, Пішійко О. М., Мямлін С. В., Гненний О. М., ДНУЗТ</i>	
Проблемні питання пов'язані з підвищенням конкурентоспроможності вітчизняних авіатранспортних підприємств на світовому ринку авіаперевезень	13
<i>Ануфрієва Є. І., НАУ</i>	
Роль інтелектуальної власності в забезпеченні економічної безпеки підприємства залізничного транспорту	14
<i>Авраменко В. В., Агієнко І. В., ДНУЗТ</i>	
Направления развития выполнения железнодорожного пассажирского комплекса	15
<i>Аксенов И. М., Литковский А. В., ГЭТУТ</i>	
Розвиток системи інформатизації залізничного транспорту	16
<i>Вертель В. В., ДЕТУТ</i>	
Обґрунтування необхідності розробки економічної системи приміського пасажи́рського залізничного транспорту.....	18
<i>Балака Є. І., Семенцова О. В., УкрДАЗТ</i>	
Прогнозування основних показників функціонування малодіяльних ділянок залізниць.....	19
<i>Балака Є. І., Зорін А. В., УкрДАЗТ</i>	
Економіко-правове регулювання земельних відносин аеродромів в Україні.....	20
<i>Баран Л. М., Львівський ННЦ ДНУЗТ, Баран Р. Т., Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Львів»</i>	
Чи зможе Укрзалізниця залишитися перевізником пасажирів у міжнародному сполученні?.....	22
<i>Бараиш Ю.С., Гайдук Н. О., ДПТ</i>	
Сучасний стан залізничного транспорту України	23
<i>Бандурко І. С., УкрДАЗТ</i>	
Оцінка залежності ефективності формування від параметрів структури складів	24
<i>Бардась О. О., ДПТ</i>	
Повышение конкурентоспособности строительной организации за счет снижения стоимости перевозок грузов	25
<i>Бех П. В., Лашков А. В., ДИИТ</i>	

Проблеми взаємодії залізниці та підприємств металургійної промисловості в умовах фінансової кризи	26
<i>Белікова Т. М., Сначов М. П., ДНУЗТ</i>	
Структуризация технико-экономической проблемы обоснования оптимального уровня качества продукции.....	27
<i>Бугаева Е. В., УО «БелГУТ»</i>	
Необхідність проведення досліджень стосовно визначення собівартості пасажирських перевезень.....	28
<i>Булгакова Ю. В., ДНУЗТ</i>	
Управління персоналом на залізниці за принципами соціально-економічного паритету.....	29
<i>Василук С. В., Південно-Західна залізниця</i>	
Структуризация процесу прийняття авіакомпанією цінових рішень	30
<i>Висоцька М.</i>	
Умови формування потенціалу авіаційно-ремонтних підприємств	31
<i>Вовк О. М., НАУ</i>	
Застосування маркетингового підходу при плануванні обсягів вантажних залізничних перевезень	32
<i>Волохов В. А., Васильєв О. Л., УкрДАЗТ</i>	
Транспортна мобільність населення та її вплив на прогнозування пасажирських потоків.....	33
<i>Гайдук Н. О., ДНУЗТ</i>	
Альтернативні варіанти оновлення парку пасажирських вагонів.....	34
<i>Гайдук Н. О., ДНУЗТ</i>	
Организационно-экономическое управление инновационными проектами на предприятиях железнодорожного транспорта	35
<i>Гайдук А. Ю., УкрГАЗТ</i>	
Прогнозирование фонда оплаты труда рельсосварочного поезда по основным производственным фондам и объему производимой продукции	36
<i>Герасименко П. В., ПГУПС</i>	
Шляхи підвищення ефективності роботи залізничного транспорту	37
<i>Глушенко Т. М., УкрДАЗТ</i>	
Подходы к решению проблем по сокращению сроков расчетов за пассажирские перевозки в международном железнодорожном сообщении	38
<i>Гненный Н. В., Гненный О. Н., Привалова Л. В., ДНУЖТ, Внукова С. М., РЦП УЗ</i>	
Система финансовой ответственности в расчетах за международные перевозки	39
<i>Гненный Н. В., Тесленко Т. В., ДНУЖТ</i>	
Определение цены лицензии на производство продукции.....	40
<i>Гненный Н. В., Гненный О. Н., ДНУЖТ</i>	
Методические аспекты формирования системы обучения работников железнодорожного пассажирского комплекса	41
<i>Громова Е. В., УкрГАЗТ</i>	
Сравнение экономических показателей вагонов-платформ для крупнотоннажных контейнеров различных типов	42
<i>Гуржи Н. Л., ООО «ГСКБВ»</i>	
Інтелектуальна система формування технологічних довідок про експлуатаційні та фінансові показники залізниці	43
<i>Домків І. М., ДНУЗТ</i>	
Підвищення ефективності роботи залізничного транспорту в умовах подолання економічної кризи.....	44
<i>Дейнека О. Г., Божок А. Р., УкрДАЗТ</i>	

Стратегічні напрямки розвитку залізничного транспорту України.....	45
<i>Дейнека О. Г., Позднякова Л. О., УкрДАЗТ</i>	
Життєвий цикл організації (галузі) як важливий аспект розробки стратегії розвитку...	46
<i>Дергоусова А.О., УкрДАЗТ</i>	
Впровадження системи стратегічного управління затратами на залізницях.....	47
<i>Дребот Х. В., Сначов М. П., ДНУЗТ</i>	
Впровадження контролінгу в автоматизовані системи управління підприємством	48
<i>Горячкіна Ю. В., ДУЕП</i>	
Шляхи удосконалення товарного балансу залізничного транспорту	49
<i>Ейтутіс Д. Г., Укрзалізниця</i>	
Понятійний апарат складових трансформаційного процесу на залізничному транспорті	51
<i>Ейтутіс Г. Д., Південно-Західна залізниця</i>	
Человеческий капитал – как фактор развития железнодорожного транспорта.....	53
<i>Елкин Д. Г., УкрГАЗТ</i>	
Оцінка конкурентоспроможності пасажирських перевезень на залізницях України.....	54
<i>Єрьоміна М. О., Поколюдна О. В., УкрДАЗТ</i>	
Розвиток і підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень.....	55
<i>Задоя В. О., ДНУЗТ</i>	
Розрахунок ступеню монопольної влади залізничного транспорту	56
<i>Зоріна О. І., УкрДАЗТ</i>	
Аспекти взаємодії учасників транспортного ринку	57
<i>Калініченко Л. Л., УкрДАЗТ</i>	
Взаємозв'язок управління якості і якості управління	58
<i>Калита Т. В., НАУ</i>	
Щодо підвищення приміських залізничних тарифів.....	59
<i>Кириленко О. М., НАУ</i>	
Інвестиційне забезпечення сталої роботи залізничного транспорту України	60
<i>Кірдіна О. Г., УкрДАЗТ</i>	
Механизм экономического взаимодействия транспортного вуза и отрасли	61
<i>Ковтун А. А., БелГУТ</i>	
Шляхи зниження собівартості 1 м ³ води за рахунок зменшення експлуатаційних витрат у Будівельно-монтажному експлуатаційному управлінні	62
<i>Козар З. Ф., Данилюк М. М., ДНУЗТ</i>	
Ефективне реформування залізничної галузі – запорука економічної безпеки держави	63
<i>Копитко В. І., Львівська філія ДНУЗТ</i>	
Напрямок інтеграція та уніфікація інфраструктури залізничного транспорту України	64
<i>Корж К. С., УкрДАЗТ</i>	
Параметри оцінки використання потенціалу логістичної інфраструктури	65
<i>Костюченко Л. В., НАУ</i>	
Железнодорожные издержки: анализ, тенденции и перспективы	66
<i>Кулаев Ю. Ф., НТУ</i>	
Основні фактори, що впливають на економію паливно-енергетичних ресурсів на залізничному транспорті	66
<i>Кураченко Л., ДЕТУТ</i>	
Основные этапы процесса ценообразования на автотранспортные услуги.....	68
<i>Легкий С. А.; Донецкая академия автомобильного транспорта</i>	
Пути развития транспортного обслуживания туризма	70
<i>Лиманский А., Высшая школа управления маркетингом и иностранных языков в Катовицах</i>	
Основи формування стратегії реалізації rfid-технологій у вітчизняних вантажних авіакомпаніях.....	71
<i>Литвиненко С. Л., НАУ</i>	
Оцінка економічного збитку при техногенних аваріях.....	72
<i>Лісняк В. М., Яковлев С. О., Шантала О. І., Огарь В. Б., Беляев М. М., ДНУЗТ</i>	

Економічна оцінка ефективності роботи й розвитку пасажирського транспортного комплексу	72
<i>Шереш К. М., ДЕГУТ</i>	
Страхування транспортних ризиків	74
<i>Лісовал В. П., НАУ</i>	
Аналіз підходів до управління витратами та результатами діяльності пасажирського господарства Укрзалізниці.....	75
<i>Ломтева І. М., ДНУЗТ</i>	
Умови та фактори, що зумовлюють об'єми та структуру транзитних перевезень	76
<i>Любохинець Л. М., ДНУЗТ</i>	
Применение в технико-экономических расчётах измерителя «механическая работа», рассчитываемого по используемой мощности и времени работы локомотива	77
<i>Малькевич Н. Д., Тихомиров И. Н., Зеньчук Н. Ф., БелГУТ</i>	
Вопросы моделирования процессов мотивирования производственной деятельности работников предприятий железнодорожного транспорта	78
<i>Мартышевская Г. М., ДНУЖТ</i>	
Основні напрямки маркетингових досліджень у пасажирських перевезеннях	79
<i>Мельник Т. С., Державна адміністрація залізничного транспорту України, Христофор О. В., Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України</i>	
Переваги впровадження міського рейкового електротранспорту.....	81
<i>Мельянцева Ю. П., ДНУЗТ</i>	
Проблеми щодо забезпечення прозорості перерозподілу експлуатаційних витрат на пасажирські та вантажні перевезення.....	82
<i>Мирошниченко Ю. В., УкрДАЗТ</i>	
Формування методичного підходу щодо визначення розрахункових цін та доходних ставок за користування залізничною інфраструктурою.....	83
<i>Міщенко М. І., ДНУЗТ</i>	
Економічне обґрунтування пільг на приміські пасажирські перевезення в умовах сучасного ринку	84
<i>Момот І. С., ДНУЗТ</i>	
Удосконалення економічної ефективності на підприємствах залізничного транспорту	85
<i>Моцна І. В., УкрДАЗТ</i>	
Застосування комплексного маркетингового підходу при впровадженні послуги із забезпечення харчування пасажирів фірмових поїздів продуктовими наборами	86
<i>Наумова О. Е., УкрДАЗТ</i>	
Перспективи і наслідки інтеграції транспорту України в світову транспортну систему	87
<i>Никифоров О. І., РВПС України НАН України</i>	
Вдосконалення процесу взаємодії залізничного та водного транспорту у міжнародному залізнично-водному сполученні за критерієм мінімізації витрат на перевезення	88
<i>Окороков А. М., ДПТ, Головченко О. В., ст. Іллічівськ-Поромна</i>	
Оцінка економічної ефективності та можливих ризиків проекту інвестицій в склад	89
<i>Окороков А. М., Кравець М. С., ДНУЗТ</i>	
Необхідність реформування технічної бази для депо вського ремонту вантажних вагонів.....	90
<i>Бараш Ю. С., Булгакова Ю. В., ДНУЗТ</i>	
Вдосконалення механізму ціноутворення на вантажні залізничні перевезення	91
<i>Онiкієнко В. В., РВПС України НАН України, Рудаков О. Г., ТОВ «Інвестиційна вагонна компанія»</i>	

К вопросу оценки эффективности динамических транспортных потоков.....	92
<i>Паник Л. А., ДНУЖТ</i>	
Адаптація транскордонних транспортних систем до вимог міжнародного ринку транспортних послуг	93
<i>Парубець О. М., ЧДТУ</i>	
Контейлерні перевезення як один з напрямків підвищення ефективності транспортних послуг	94
<i>Пацьора О. В., ДЕГУТ</i>	
Людський капітал залізничного транспорту	95
<i>Плетникова І. Л., УкрДАЗТ</i>	
Удосконалення економічних методів управління роботою залізничного транспорту ...	96
<i>Полішко Т. В., ДІІТ</i>	
Рівень конкурентоздатності залізничного транспорту на міжнародному ринку перевезень.....	97
<i>Реброва А. Ю., УкрДАЗТ</i>	
Продуктивність праці по господарству сигналізації та зв'язку Укрзалізниці.....	98
<i>Романко В. І., Романко О. В., ДІІТ</i>	
Адаптація залізничних тарифів на залізничні вантажні перевезення до вимог СОТ і ЄС	99
<i>Рудаков О. Г., ТОВ «Інвестиційна вагонна компанія»</i>	
Развитие железнодорожного туризма как фактор повышения конкурентоспособности	100
<i>Сиволовская Е. В., Шаля О. Г., Дергоусова А. А., УкрГАЗТ</i>	
Визначення доходів і витрат окремих пасажирських поїздів дальнього сполучення...	101
<i>Сидоренко І. І., ДІІТ</i>	
Шляхи подолання кризи на залізничному транспорті	102
<i>Сначов М. П., Стрюковатська М. Ф.</i>	
Планування грошових потоків	103
<i>Соколова Н.С., Соколова Т. Г.</i>	
Інтеграція малого бізнесу із залізничним транспортом	104
<i>Стасюк О. М., Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України</i>	
Науково-економічне обґрунтування транспортно-логістичного управління в забезпеченні конкурентоспроможності Укрзалізниці.....	105
<i>Сторожилова У. Л., УкрДАЗТ</i>	
Економічно-організаційні проблеми транспортного обслуговування туристів в регіоні та напрямки їх вирішення.....	106
<i>Сугоняко Д. О., Чернігівський Державний інститут економіки і управління</i>	
Шляхи підвищення комфортабельності та прибутковості пасажирських перевезень на залізничному транспорті	107
<i>Сурмило Н. С., ДІІТ</i>	
The organizationally-investment development of locomotive depots	108
<i>Taranets O. I., Taranets E. I., ДІІТ</i>	
Особенности удосконалення діючої системи забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту	109
<i>Тимофєєва Т. О., УкрДАЗТ</i>	
Основні положення стратегії освоєння європейського авіаринку вітчизняними авіакомпаніями	110
<i>Тихонова О. Ю., НАУ</i>	
Основні умови та інструменти забезпечення конкурентоспроможності національної мережі МТК.....	111
<i>Толстова А. В., УкрДАЗТ</i>	

Сравнительная эффективность систем безопасности на железнодорожном транспорте	112
<i>Тройникова Е. Н., УкрГАЗТ</i>	
Шляхи досягнення економічного ефекту від науково-технічної діяльності	113
<i>Туренко С. С., УкрДАЗТ</i>	
Регулирование вагонными парками на основе статистических и нечетких балансных уравнений	114
<i>Фокиа К. С., ДНУЖТ</i>	
Складові запровадження двоповерхових пасажирських вагонів в Україні: маркетинговий аспект.....	115
<i>Христофор О. В., Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України, Мельник Т. С., Головне пасажирське управління Державної адміністрації залізничного транспорту України</i>	
Підвищення ефективності інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті – основний критерій економічного розвитку галузі	117
<i>Челядінова Н. Г., Яковенко В. Г., УкрДАЗТ</i>	
Аналіз моделей оцінки фінансового стану	118
<i>Чупіль Г. С., Жовтонога М. М., ДНУЗТ</i>	
Технологическо-экономические задачи эксплуатации электродвигателей стрелочных приводов железнодорожных станций.....	119
<i>Швец О. М., ДНУЖТ</i>	
Умови ефективного технічного переозброєння залізничного транспорту України	120
<i>Швец С. І., ДНУЗТ</i>	
Економічна складова перевезення меланжа з об'єктів Міністерства оборони України по проекту ОБСЄ	121
<i>Шевченко А. І., Головне комерційне управління Укрзалізниці</i>	
Дослідження транспортно-логістичної інфраструктури країни як перспективного напрямку розвитку транспортної галузі	121
<i>Шевченко І. В., ОНУ ім. І. І. Мечникова</i>	
Розвиток ринкових відносин на залізничному транспорті	123
<i>Широкова О. М., УкрДАЗТ</i>	
Оперативна взаємодія між технічними станціями на полігонах залізниць.....	124
<i>Щедровський І. П., ДІІТ</i>	
Процеси контейнеризації та логістичні технології на залізничному транспорті України	125
<i>Якименко Н. В., УкрДАЗТ</i>	
На здобуття Державної премії України в галузі науки і техніки	126
На здобуття премії Президента України для молодих вчених в галузі науки і техніки.....	127
Секція 3	129
Стратегія розвитку залізничного транспорту.....	130
<i>Бобиль В. В., ДІІТ</i>	
Логістична трансформація транспортних організацій	131
<i>Волканова Н. Д., Донецький інститут залізничного транспорту УкрДАЗТ</i>	
Особливості проведення реформування залізничного транспорту України	132
<i>Гриценко Н. В., Слагін Ю. В., УкрДАЗТ</i>	
Трансграничное сотрудничество как фактор европейской интеграции транспортной сети Украины	133
<i>Дикань В. В., Дикань Е. В., УкрГАЗТ</i>	
Забезпечення достовірності даних перевізних документів в автоматизованих системах залізничного транспорту	134
<i>Кириченко Г. І., ДЕГУТ</i>	
Принципи реформування Укрзалізниці	135
<i>Кобець О. І., ДІІТ</i>	

Державно-приватне партнерство як основа комерціалізації залізничного транспорту країни	136
<i>Маркова І. В., УкрДАЗТ</i>	
Зарубежный опыт проведения структурных реформ на железнодорожном транспорте	137
<i>Найдёнова М. В., УкрГАЗТ</i>	
Особливості проведення структурних реформ комерційної діяльності на Львівській залізниці	138
<i>Орловська О. В., Львівська філія ДНУЗТ</i>	
Досвід реформування залізничного транспорту в Німеччині	139
<i>Пащенко Ю. Є., Кудрицька Н. В., Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України</i>	
Секція 4	140
Система пенсионного обеспечения в современных условиях.....	141
<i>Аскарова И. А, Драган О. Н. Шило Л. А., ДНУЖТ</i>	
Внутрішні та зовнішні складові економічної безпеки підприємства	142
<i>Безкровна О. С., Воропай В. А., Мілай О. І., ДНУЗТ</i>	
Оценка системы показателей эффективности инвестиционной деятельности.....	143
<i>Бершадская И. Н., ДУЭП</i>	
Мультивалютные депозиты как инструмент управления валютным риском.....	144
<i>Бобыль В. В., Луцко С. В., ДИИТ</i>	
Сек`юритизація банківських активів	145
<i>Бобиль В. В., Сторожик Г. О., ДІПТ</i>	
Проблеми публічного розміщення акцій (ІРО) підприємствами України	146
<i>Горб В. А., Якімова А. М., ДНУЗТ</i>	
Страхование транспортных средств.....	147
<i>Гребенник Т. А., ПГАСИА</i>	
Оцінка витрат при виборі методу ціноутворення на деповський ремонт пасажирських вагонів	148
<i>Дзюба В. І., ДНУЗТ</i>	
Визначення раціональних шляхів інвестування	149
<i>Дребот Х. В., ДНУЗТ</i>	
Аналіз існуючих підходів та методів до оцінки економічного потенціалу	150
<i>Железняк В. В., ДНУЗТ</i>	
Розвиток оціночної діяльності в Україні	151
<i>Жижко К. В., ДНУ</i>	
Формування мережної структури комерційного банку	152
<i>Каламбет С. В., Дил Д. О., ДНУЗТ</i>	
Управління інвестиційним портфелем підприємств залізничного транспорту.....	153
<i>Каламбет С. В., Козій О. А., ДНУЗТ</i>	
Розвиток страхового ринку України	154
<i>Каламбет С. В., Смолянська В. В., ДНУЗТ</i>	
Управління залученими ресурсами комерційного банку, на прикладі депозитів	155
<i>Карімова Ю. Р., Каламбет С. В., ДНУЗТ</i>	
Підходи щодо проблеми підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України в умовах кризи	156
<i>Кассір В. В., ДНУЗТ</i>	
Обоснование размера прибыли получаемой производственными структурами.....	157
<i>Колесников А. В., УкрГАЗТ</i>	
Кризис в Украине и неотложные меры для оживления экономики.....	158
<i>Кондрашин А. В., Салига С. В., ДНУЖТ</i>	
Підприємництво сьогодні	159
<i>Корнілова О. В., Шило Л. А., ДНУЗТ</i>	

Підвищення доходів залізниць шляхом раціонального розподілу доходних надходжень від перевезень	160
<i>Лоза І. П., Привалова Л. В., ДНУЗТ</i>	
Обґрунтування вибору методики оцінки лізингу рухомого складу залізничного транспорту	161
<i>Лук'янова О. М., УкрДАЗТ</i>	
Іноземні інвестиції як спосіб реформування залізничного транспорту	162
<i>Ляшенко І. О., Сначов М. П., ДНУЗТ</i>	
Дослідження історичних закономірностей світових фінансових криз та наслідків для світового господарства	163
<i>Миргородська Я. П., Каламбет С. В., ДНУЗТ</i>	
Фінансова складова економічної безпеки підприємства.....	164
<i>Мілай О. І., ДНУЗТ</i>	
Управление дебиторской задолженностью	165
<i>Нечепоренко Ф. Ф., ДНУЖТ</i>	
Управління витратами у системі стратегічного управління підприємством	166
<i>Оваденко Н. В., Овсак О. П.</i>	
Деякі напрями оптимізації витрат на підприємствах залізничного транспорту.....	167
<i>Пашинюк А. А., Сначов М. П., ДНУЗТ</i>	
Удосконалення механізму взаємодії страхових компаній та промислових підприємств	168
<i>Півняк Ю. В., Вариленко К. В., ДІПТ</i>	
Роль іноземних інвестицій в економічному розвитку України.....	169
<i>Саверський О. А., Чабаненко М. В., ДІПТ</i>	
Роль інвестицій в реалізації інноваційних проєктів на підприємствах залізничного транспорту	170
<i>Синікова О. М., Диколєнко О. Г., УкрДАЗТ</i>	
Проблеми та перспективи розвитку страхового ринку України.....	171
<i>Твардовська Л. М., Доценко А. С., ДІПТ</i>	
Щодо проблем викладання та застосування Фінансового аналізу як складової економічного аналізу.....	172
<i>Твардовська Л. М., ДНУЗТ, Петрова Л. В., НМетАУ</i>	
Державний аудит та шляхи його вдосконалення.....	173
<i>Твардовська Л. М., Шеїн А. В., ДІПТ</i>	
Економічна розвідка в умовах науково-технічного прогресу	174
<i>Хорошун Н. В., Воропай В. А., ДНУЗТ</i>	
Основні напрями оптимізації запасів в сучасних умовах	175
<i>Черевко А. В., Сначов М. П., ДНУЗТ</i>	
Особенности развития системы электронных платежей в современных условиях хозяйствования.....	176
<i>Чорная О. Е., Андреев В. В., ДУЭП</i>	
Инвестиционная политика ЕБРР и ее особенности в период кризиса в Украине.....	177
<i>Чорная О. Е., Литвин А. Г., ДУЭП</i>	
Антикризисное управление банковской системой Украины.....	178
<i>Чорная О. Е., Пищук Е. А., ДУЭП</i>	
Підходи щодо забезпечення економічної безпеки залізничі	179
<i>Чорновіл О. В., Воропай В. А., ДНУЗТ</i>	
Необхідність оцінювання трудового потенціалу на сучасних підприємствах	180
<i>Шило Л. А., ДНУЗТ</i>	

Методологічні підходи до управління виробничими запасами в структурному підрозділі залізниці	181
<i>Шульга А. В., Лотин Р. Б., ДНУЗТ</i>	
Оптимізація використання основних засобів на підприємствах залізничного будівництва.....	182
<i>Шумляєв Б. О., Костенко О. І., ДНУЗТ</i>	
Секція 5	183
Індуктивне представлення економічних мереж.....	184
<i>Андрющенко В. О., Ільман В. М., Шинкаренко В. І., ДНУЗТ</i>	
К вопросу экономики-математического моделирования расписания движения пассажирских поездов	185
<i>Блохин Е. С., ДНУЖТ</i>	
К вопросу анализа и оперативного прогнозирования свойств вагонопотоков методом Т. Демарка	186
<i>Клименко И. В., ДНУЖТ</i>	
Об использовании R/S-анализа для исследования свойств вагонопотоков	187
<i>Крамаренко Г. А., ДУЭП, Нечай А. В., Скалозуб В. В., ДНУЖТ</i>	
Створення інформаційно-освітнього порталу на сайті ВНЗ як основний напрямок підвищення якості підготовки фахівців.....	188
<i>Лоза С. П., Донецький інститут залізничного транспорту</i>	
Модель організаційно-економічної системи індикативного управління регіональними інноваційними проектами	189
<i>Савчук Р. В., НМетАУ</i>	
Аналіз моделей вибору оптимального варіанту управління майновими ризиками	190
<i>Савчук Л. М., Аберніхіна І. Г., НМетАУ</i>	
Автоматизація управління в умовах багатократної невизначеності параметрів економічних систем	191
<i>Скалозуб М. В., ДНУЗТ</i>	
Проблемы экономики-математического и компьютерного моделирования процессов железнодорожного транспорта	192
<i>Скалозуб В. В., Нечай В. Я., ДНУЖТ</i>	
Развитие электронного документооборота Укрзалізниці.....	193
<i>Цейтлин С. Ю., ПКТБ АСУЖТ</i>	
Повышение экономической эффективности железнодорожного транспорта Украины на основе развития информационных технологий	194
<i>Цейтлин С. Ю., ПКТБ АСУЖТ</i>	
Логистико-экономический мониторинг эксплуатации вагонных парков компаний операторов железнодорожного транспорта Украины	195
<i>Чередниченко М. С., ДНУЖТ</i>	
Автоматизация планирования кооперативных попутных перевозок	197
<i>Юрков С. И., ДНУЖТ</i>	
Секція 6	198
Обучение деловому иностранному языку на экономических факультетах	199
<i>Бацко Л. Н., ДНУЖТ</i>	
К концепции личностно-ориентированного образования в высшей школе	200
<i>Власова О. П., ДНУЖТ</i>	
Гендер и проблемы образования в современном обществе.....	201
<i>Власова Т. И., ДНУЖТ</i>	
Effiziente Elektrik für britische Stadtbahnen.....	202
<i>Gladyshtchuk I. V., Smirnowa M. L., ДИТ</i>	
Влияние процессов глобализации на процесс обучения иностранным языкам	203
<i>Заниздра О. А., ДНУЖТ</i>	
Гендерные исследования и рынок труда в Украине.....	204

<i>Иовова Л. В., ДНУЖТ</i>	
Основные направления в обучении профессионально ориентированному чтению	205
<i>Ищенко Н. А., ДНУЖТ</i>	
Effizientes Infrastrukturmanagement durch Standardisierung	206
<i>Kirillow O.I. ДИТ</i>	
Специфика художественного мифотворчества Андре Жида (на материале романа «Имморалист»)	207
<i>Коваль Н. Б., ДНУЖТ</i>	
Феномен «постмодерна»: политическо-философские аспекты определения	208
<i>Колиева И. А., ДНУЖТ</i>	
Für die Entwicklung des Gütertransports relevante treibende Kräfte	209
<i>Kostenko O. I., Schumljaew B.A., Smirnova M. L., DNUfEW</i>	
Процеси формування якості вищої освіти	210
<i>Криворучко О. М., Шинкаренко В. Г., ХНАУ</i>	
Деякі аспекти фемінінної когнітивності в освіті	211
<i>Купцова Т. А., ДНУЗТ</i>	
Mineralwolle	212
<i>Ljaschenko O. V., Smirnova M. L., DNUfEW</i>	
Про роль навчального перекладу у вирішенні завдань навчання іноземної мови	213
<i>Мірошниченко І. Г., ДНУЗТ</i>	
Средства выражения потенциальной модальности в английских экономических статьях и способы её перевода	214
<i>Мунтян А. А., ДНУЖТ</i>	
Женская идентичность в условиях глобализации	215
<i>Пантилеенко Е. С., ДНУЖТ</i>	
Навчання іноземних мов як чинник соціальної адаптації особистості в добу глобалізації	216
<i>Перерва К. М., ДНУЗТ</i>	
Проблема національної ідентичності в контексті глобалізації	217
<i>Пустова Т. О., ДНУЗТ</i>	
Гендерное образование – требование сегодняшнего рынка труда	218
<i>Скиба Э. К., НГУ</i>	
Социальные аспекты изучения языка	219
<i>Смирнова М. Л., ДНУЖТ</i>	
Высшее образование в глобализирующемся обществе	220
<i>Тибайкина Т. Л., ДНУЖТ</i>	
О целесообразности использования аутентичных учебников для изучения делового английского языка	221
<i>Тюренкова В. Я., ДНУЖТ</i>	
Спеціальні терміни і способи їх перекладу	222
<i>Федченко С. П., ДНУЗТ</i>	
Deutsche Bahn	223
<i>Stipula S. V., Smirnowa M. L., ДИТ</i>	
Деякі аспекти соціалізації людини залежно від її статі	224
<i>Шуліченко Т. С., ДНУЗТ</i>	
Экономическая оценка мероприятий по внедрению новых профилей поверхности катания колес подвижного состава железных дорог	225
<i>Блохина А. С., ДНУЖТ</i>	
Оценка экономической эффективности инвестиционного проекта для железнодорожного транспорта с использованием различных методов	226
<i>Мямлин С. В., Блохина А. С. (ДНУЖТ), Цечоева З. Х. (Октябрьская железная дорога)</i>	

Науково-популярне видання

ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ

VIII Міжнародної наукової конференції

(22.04-23.04)

Російською та українською мовою

Відповідальні за друк: д.е.н., доцент *Ю. С. Бараиш, Ю. П. Мельянцова*



У 2010 році на здобуття
Державної премії України у галузі
науки та техніки висунута робота
«РОЗРОБКА, ОСВОЄННЯ
ВИРОБНИЦТВА ТА
ВПРОВАДЖЕННЯ В ЕКСПЛУАТАЦІЮ
СУЧАСНОГО ВАНТАЖНОГО
РУХОМОГО СКЛАДУ НОВОГО
ПОКОЛІННЯ». Робота виконана за
участю Дніпропетровського
національного університету
залізничного транспорту ім.
академіка В. Лазаряна, Державної
адміністрації залізничного
транспорту України, Відкритого
акціонерного товариства
«Крюківський вагонобудівний
завод», Інституту
електрозварювання імені Є.О.
Патона, Державного підприємства
«Український науково-дослідний
інститут вагонобудування».