

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Дніпровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

Український державний університет залізничного транспорту

Державний університет інфраструктури та технологій

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

НАУКА І СТАЛИЙ РОЗВИТОК ТРАНСПОРТУ

Секція:

«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ»

ЗБІРНИК ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ

80-ї Всеукраїнської науково-технічної конференції

молодих учених, магістрантів та студентів

23-27 березня 2020 року

Наука і сталий розвиток транспорту. Секція «Проблеми економіки на залізничному транспорті» [електронний ресурс]: збірник тез доповідей в рамках 80-ї Всеукраїнської науково-технічної конференції молодих учених, магістрантів та студентів «Наука і сталий розвиток транспорту» 23-27 березня 2020 р. – Дніпро: Дніпровський нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2020. – 100 с. – URL: http://ndch.diit.edu.ua/upload/Abstracts_PERT_2020.pdf

У збірнику тез доповідей подано результати досліджень здобувачів вищої освіти і молодих учених, які присвячено сучасним проблемам в галузі бухгалтерського обліку, контролю, аудиту діяльності залізничних підприємств, економіки та менеджменту на транспорті, фінансових питаннях та банківській справі, розвитку економічної теорії. Тези доповідей подано в рамках 80-ї Всеукраїнської науково-технічної конференції молодих учених, магістрантів та студентів «Наука і сталий розвиток транспорту», яку проведено (заочно) 23-27 березня 2020 року у Дніпровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна.

Збірник тез доповідей призначено для здобувачів вищої освіти і молодих учених.

Текст тез доповідей учасників конференції подано в авторській редакції.

Офіційна наукова конференція здобувачів вищої освіти та молодих учених:

– Лист Державної наукової установи «Інститут модернізації змісту освіти» від 20.01.2020 № 22.1/10-143 «Про Перелік міжнародних, всеукраїнських науково-практичних конференцій здобувачів вищої освіти і молодих учених» (порядковий номер 277 у додатку до листа).

ЗМІСТ

ПІДСЕКЦІЯ «АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ СУЧАСНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ»	5
Управління вагонопотоками на основі логістичних принципів	5
Здійснення аудиту проектів	7
Основні положення управління змістом проекту створення майстерні з виготовлення шкіряних виробів «Bolkaryov hand craft»	9
Закордонний досвід реформування залізничного транспорту	10
Передовий досвід реформування залізниць Євросоюзу	12
Розвиток торгівельно-економічних відносин України та КНР	14
Реклама та рекламна діяльність на транспорті	15
Заохочення працівників як метод управління персоналом	15
Основні положення управління змістом проекту впровадження безтарифної системи оплати праці комерційних агентів (на прикладі станції «Нижньодніпровськ-вузол»)	19
Актуальність застосування ботів в проектному менеджменті: плюси і мінуси	21
Дослідження закордонного досвіду управління вагонним парком	22
Сучасні види мотивації менеджменту країн Європи	24
Проблема зовнішньоекономічного боргу в Україні. Можливі варіанти вирішення проблеми. Емпіричне і теоретичне обґрунтування	26
Управління змістом проекту впровадження нових матеріалів для захисту залізобетонних конструкцій при будівництві та ремонті мостів в Україні	28
Вплив міграції на світовому ринку праці та його характерні риси в довгостроковій перспективі.	30
Передовий досвід пасажирських перевезень Іспанських залізниць	32
Формування тарифів на вантажні перевезення	34
Основні різновиди криз на підприємстві	36
Податкові пільги як елемент податкового менеджменту	38
Стратегія управління персоналом	40
Як діє штучний інтелект та перспективи його розвитку	42
Основні положення управління змістом проекту створення кав'ярні у місті Дніпрі	44
Переваги та недоліки гарячого харчування в поїздах АТ «Укрзалізниця». Європейський досвід	45
Вплив торгівельної війни між США та КНР на світову економіку	46
Вдосконалення системи управління персоналом підприємства на засадах кадрового потенціалу	48
Епідемії ХХІ століття. Туризм «хворіє» на коронавірус	49
Основні положення управління змістом проекту впровадження електронної демократії	51
Основні положення управління змістом проекту створення художньої студії в м. Дніпрі	57
Управління електронним документообігом проекту: плюси і мінуси застосування штучного інтелекту	57
Формування тарифів на пасажирські перевезення	57
Управління проектом розробки системи скорочення персоналу в умовах кризи	59
Проблеми впровадження соціально-відповідального маркетингу в Україні	61
Сучасна система оцінки персоналу на підприємстві	62
Аналіз існуючого наявного стану роботи приміських залізничних кас вокзалу станції Дніпро	62

Підвищення зацікавленості споживачів у пасажирських залізничних перевезеннях	65
Моніторинг та оцінка соціальних проєктів	67
Досвід України та ЄС застосування цифрового маркетингу в сфері поліпшення якості послуг пасажирських залізничних перевезень	69
Порівняння сучасної системи екологічного оподаткування України та ЄС	71
Сучасні тенденції впливу ТНК на світові інвестиційні процеси	73
Роль точки рівноваги в маржинальному аналізі при плануванні операційної діяльності підприємства	75
Шляхи удосконалення процедури банкрутства в Україні, як головний напрямок підвищення конкурентоспроможності країни на світовому ринку.....	76
Сучасні напрямки управління плинністю кадрів в залізничній галузі	78
Роль комп'ютерних платформ дистанційного навчання в сучасному освітньому процесі в умовах інформатизації суспільства	79
Сучасні підходи до мотиваційного управління персоналом на підприємстві	81
Аналіз зарубіжного досвіду інвестування в людський капітал	83
Метод ABC аналізу	85
Метод XYZ-аналізу	87
Принципи управління Анрі Файоля.....	88
Змістовні теорії мотивації	90
Розкрадання майна під час залізничних перевезень	92
Управління проєктом створення постачальника послуг балансування та допоміжних послуг на ринку електричної енергії.....	94
Pan-European transport policy in perspective.....	96
Analysis of the results of foreign railway reform.....	98
Research of options for reforming railway transport.....	100
Порівняльний аналіз методів оцінки турбулентності зовнішнього середовища проєкту	1002
 ПІДСЕКЦІЯ «ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ В УМОВАХ РЕЦЕСІЇ»	
Особливості формування доходів і видатків регіонального бюджету	104
Використання інструментів контролінгу в діяльності сучасних підприємств	106
Декларування доходів - обов'язок кожної цивілізованої людини	108
 ПІДСЕКЦІЯ «ПРОБЛЕМИ ОБЛІКУ, АУДИТУ ТА АНАЛІЗУ».....	
Облік доходів діяльності в системі управління підприємством	110
Облік витрат підприємств за видами діяльності	112
Основи обліку іншої кредиторської заборгованості	113
Проблеми обліку розрахунків з покупцями та замовниками.....	115
Передовий досвід оплати праці в Швеції	117
Шляхи подолання безробіття серед молоді.....	118
Проблеми аудиту в Україні, перспективи та резерви його функціонування	120
Особливості складання фінансової звітності за МСФЗ в Україні	122
Нормативно-правова база з регулювання інвестиційної діяльності на залізничному транспорті України	124
Організація обліку виробничих витрат.....	126
Витрати як складова облікової системи залізничної галузі	127
Економічний аналіз в сучасних умовах господарювання	129

ПІДСЕКЦІЯ «АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ СУЧАСНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ»

УПРАВЛІННЯ ВАГОНОПОТОКАМИ НА ОСНОВІ ЛОГІСТИЧНИХ ПРИНЦИПІВ

Автор – Бабаєв Е.С, студент 7-МО групи
Науковий керівник – д.е.н., проф. Міщенко М.І.
Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Завдання ефективної організації роботи вантажних вагонів на залізничному транспорті має найважливіше значення. За час існування залізничного транспорту система управління парком вантажних вагонів зазнавала певні етапи еволюційного розвитку. В існуючих ринкових умовах подальший розвиток транспортної системи неможливий без дотримання основних принципів логістики, які сформульовані для макрологістичних систем:

- принцип раціональності - вибір найкращих управлінських рішень за комплексом показників для заданих умов. Рішення повинно прийматися завжди таким чином, щоб виконувалося раціональне досягнення поставлених цілей логістичної системи всього підприємства;

- принцип цілісності - це властивість логістичної системи виконувати задану цільову функцію системою в цілому, а не окремими її елементами. Будь-яка логістична система повинна розглядатися спочатку на макрорівні у взаємодії з навколишнім середовищем, а вже потім на мікрорівні;

- принцип системності - дослідження логістичного об'єкта як єдиного цілого, яке є частиною більшої системи, в якій аналізований об'єкт перебуває в певних відносинах з іншими системами;

- принцип інтеграції - об'єднання в ціле будь-яких частин або властивостей. Логістична система має особливі системні властивості, що також не властиві окремим елементам, які дозволяють отримати синергетичний ефект.

При розробці плану забезпечення навантаження порожніми вагонами необхідно керуватися вищезазначеними принципами. З одного боку, це дозволить повністю задовольнити потреби в перевезеннях і забезпечити високу якість транспортної продукції для споживачів, а з іншого - досягти високих фінансових показників роботи перевізника або оператора.

При управлінні вагонопотоком на станції навантаження оператор рухомого складу, головним чином, орієнтується на місячний план навантаження, наявність незабезпечених заявок, очікуваний час рейсу. Виходячи з цього, можна виділити основні ризики процесу забезпечення навантаження:

- скасування або скорочення обсягів навантаження після направлення на станцію порожніх вагонів;

- поява додаткових обсягів навантаження на стадії змінно- добового планування, коли відсутній запас часу, необхідний для своєчасного підведення порожнього вагону;

- відмова відправника від вагонів через їх технічний або комерційний стан;

- прибуття вагонів пізніше запланованої дати навантаження.

Тому для дотримання цілісності та ефективності логістичної системи «виробник – ПАТ Укрзалізниця- споживач» при управлінні парком вагонів необхідно гнучко враховувати випадковість наступних подій:

- збіг часу прибуття вагона і пред'явлення вантажу до перевезення;

- збіг обсягів навантаження (попиту на вагони) і кількості прибулих і / або вивільнених після вивантаження порожніх вагонів.

Результати даних подій суттєво впливають на підсумкову вартість забезпечення навантаження і ефективність використання парку вагонів в цілому.

Найбільший вплив на час доставки порожніх вагонів роблять наступні фактори:

- дальність перевезення;
- простий на станції відправлення з моменту завершення вивантаження;
- рівень транзитності;
- наявність або виникнення обмежень пропуску вагонопотоків по маршруту слідування.

Найбільш перспективний підхід в зниженні впливу фактору невизначеності на процес управління порожніми вагонопотоками - скорочення горизонту планування підведення порожніх вагонів на станції навантаження за рахунок їх перерозподілу на шляху прямування.

В таких умовах доцільно направляти вагони під завантаження без переадресування на шляху прямування, не дивлячись на значні простой надалі.

З огляду на вищенаведені фактори, слід вважати найбільш перспективним способом скорочення витрат, пов'язаних з підведенням порожніх вагонів під навантаження, оперативний перерозподіл порожніх вагонів на шляху прямування з урахуванням інтересів усіх учасників перевізного процесу, що дозволить не тільки скоротити непродуктивні витрати.

ЗДІЙСНЕННЯ АУДИТУ ПРОЕКТІВ

Автор – Бак С.А., студент групи 7УП (УП1926)
Науковий керівник – к.т.н., доц. Гордєєва І.О.
Дніпровський національний університет залізничного
транспорту імені академіка В. Лазаряна

Актуальність дослідження. Будь-який проект вимагає ретельного відстеження ходу свого виконання, для того, щоб забезпечити його відповідність затвердженому плану. Іноді в процесі здійснення проекту виникають сумніви у доцільності його продовження, і проект зупиняють, не очікуючи остаточного завершення. Аудит проектів покликаний створити умови для того, щоб кожний проект доходив до кінця й міг бути закритим відповідно до загальноприйнятих процедур.

Мета дослідження – розробка та обґрунтування проекту створення системи аудиту проектів.

Об'єкт дослідження – процес створення системи аудиту проектів.

Предмет дослідження – методи та прийоми управління проектом розробки системи аудиту проектів.

Аудит (від лат. audit – слухає) – процедура незалежної оцінки діяльності організації, системи, процесу, проекту або продукту. Розрізняють операційний, технічний, екологічний, якості та інші різновиди аудиту.

Термін «аудит» часто ототожнюється з такими поняттями, як «аналіз», «перевірка», «інспекція», «дослідження», «спостереження», «огляд» і «розгляд». У процесі реалізації проектів може проводитися аудит наступних типів:

- плановий аудит;
- позаплановий аудит;
- аудит підпроекту у складі проекту, програми або портфеля проектів;
- аудит постачальників і субпідрядників;
- аудит якості;
- аудит безпеки проекту.

У багатьох організаціях і корпораціях є власні спеціалізовані підрозділи, що займаються проведенням аудитів, у функції яких входять формалізовані перевірки різних сфер діяльності організації з метою виявлення тих з них, які мають потребу в удосконаленнях. Разом з тим, якщо кожний співробітник організації виступає в ролі своєрідного аудитора в процесі виконання своїх безпосередніх обов'язків, як на тому наполягає фінансово-орієнтоване управління проектами, якість і дієвість аудиту багаторазово зростають, оскільки вся організація виявляється охопленою безперервним щоденним контролем.

При цьому команди проектів повинні виробляти цілі проектів і стратегії їхнього досягнення, створювати вдосконалені методи перевірки, що відповідають загальним цілям організації. Керівникам проектів необхідні подібні перевірки для досягнення успіху їхніх проектів і постійного підвищення кваліфікації.

Ефективний контроль за допомогою аудиту повинен включати перевірку апаратних і програмних засобів, застосованих у програмах забезпечення проекту, охоплювати політику організації в галузі якості, склад і структуру первинних і вторинних документів, пов'язаних з управлінням виробництвом і проектами.

Після того як постачальник комплектуючих виробів обраний і він приступив до поставок, повинен проводитися аудит постачальника. Основною метою цих перевірок є оцінка ефективності прийнятої в нього, відповідно до раніше укладеної угоди, системи контролю якості (програми забезпечення якості). Об'єктами аудиту повинна бути як

система якості процесу реалізації проекту, так і сам продукт проекту, а саму перевірку варто проводити на нерегулярній основі. Якщо подібні аудити проводяться на регулярній основі, коли постачальник заздалегідь точно знає про дату їхнього проведення, дієвість таких аудитів виявляється нижчою, тому що зменшується ймовірність виявлення недоліків у роботі.

По закінченню всіх перевірок аудиторі складають офіційний звіт про результати проведеного аудиту. Цей звіт повинен містити, як мінімум, такі пункти:

Поточний стан проекту. Для того щоб опис поточного стану проекту був корисним і повним, він повинен містити дані про відхилення від графіку й давати відповідь на питання, чи відповідає фактично виконаний на момент перевірки обсяг робіт встановленим плановим значенням.

Майбутній хід виконання проекту. Яка ймовірність внесення істотних змін у графік проекту? Із чим будуть пов'язані ці зміни, якщо вони будуть потрібні?

Стан робіт критичного шляху. Оцінка фактичного стану робіт критичного шляху.

Оцінка ризиків. Чи існує ймовірність невдалого завершення проекту й пов'язаних із цим фінансових збитків для організації? Для того щоб цей пункт був грамотно сформульований, аудиторі повинні мати відповідну підготовку в галузі фінансових питань реалізації проектів.

Інформація, що може бути корисна при виконанні наступних проектів.

Результатами аудиту повинні бути рекомендації, що сприяють виконанню проектів, що перевіряються і майбутніх, зокрема:

прогнозуванню й виявленню потенційно можливих проблем ще до того, як вони з'явилися й вийшли з-під контролю;

уточненню співвідношень між основними параметрами проекту, видатками на нього й тривалістю його виконання;

створенню умов впровадження технологічних удосконалень;

скороченню видатків;

прискореному одержанню результатів проекту;

виявленню помилок, їхньому виправленню й недопущенню повторень у майбутньому;

забезпеченню споживачів необхідною інформацією про проект;

зміцненню й стимулюванню зацікавленості організації-виконавця у проекті.

Висновок. Розробка системи здійснення аудиту проектів дозволить підвищити якість реалізації проектів, оперативно відстежувати витрати бюджету та часу за проектом, своєчасно ідентифікувати ті проекти, що потребують «заморожування» або повного припинення та інше.

Створення системи аудита якості у рамках окремої організації дозволить розв'язати ряд завдань:

Мінімізувати втрати замовника через неякісний продукт проекту (грошові, іміджеві та інші).

Чітко й однозначно визначити критерії оцінки якості проектів.

В остаточному підсумку сприяти підвищенню якості як уже створених, так і нових проектів, орієнтувати їх на потенційного споживача, зробити зручними для споживача (користувача).

Література:

1. Аудит критичного проекту. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.pmoffice.by/services/audit/>.

2. Рудницький В.С. Методологія і організація аудиту / В.С. Рудницький. – Тернопіль: «Економічна думка», 1998. 196 с. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://buklib.net/books/30032/>.

ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЗМІСТОМ ПРОЕКТУ СТВОРЕННЯ МАЙСТЕРНІ З ВИГОТОВЛЕННЯ ШКІРЯНИХ ВИРОБІВ «BOLKARYOV HAND CRAFT»

Автор – Болкарьов О., А., студент групи 7УП (УП1926)

Науковий керівник – к.т.н., доц. Гордєєва І.О.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

У наш час не дивлячись на захоплення штучною сировиною і широке застосування синтетичних матеріалів, натуральна шкіра, як і раніше є популярним матеріалом для виробництва різних аксесуарів. Вироби зі шкіри коштують набагато дорожче своїх аналогів з штучної шкіри і інших дешевих матеріалів. На потоці практично немає ручної роботи. А адже ручна робота дає зовсім інший результат, на машинці неможливо домогтися такого ретельного опрацювання деталей. Маленькі майстерні не економлять на якості. У кожного виробу є душа, характер, темперамент, історія.

Мета дослідження - розробка проекту створення майстерні з виготовлення шкіряних виробів «Bolkaryov Hand Craft», як центру, що виробляє індивідуальні шкіряні вироби, аксесуари та корпоративні замовлення. Планує в майбутньому проводити воркшопи з виготовлення шкіряних аксесуарів. Запуск власної лінії доступного якісного взуття.

Об'єктом дослідження є створення нової компанії яка буде спеціалізуватися на виготовленні шкіряних виробів.

Предметом дослідження є процес управління проектом створення майстерні з виготовлення шкіряних виробів «Bolkaryov Hand Craft».

Методи дослідження – аналітичні методи; метод аналізу літературних даних при дослідженні сутності формування портфелю проектів, експертних оцінок при аналізі альтернативних проектів, метод економіко-математичного моделювання при розробці проекту.

Натуральна шкіра ніколи не вийде з моди, вона завжди буде символом солідності, презентабельності і стилю. Особливу цінність набувають вироби зроблені вручну. Вони є еталоном якості та оригінальності. Ніяке автоматичне обладнання ніколи повноцінно не замінить ручну роботу. Речі, виконані руками майстра, наповнені теплом і творчою енергією, вони володіють особливим зачаруванням і магнетизмом.

Результати проведеного аналізу ринку із виготовлення шкіряних аксесуарів, свідчать, що дана галузь знаходиться на етапі зростання. І як наслідок, попит на наступні роки прогнозується стабільним. Так само слід врахувати те, що із популяризацією таких товарів в Україні зростає і конкуренція між виробниками. Належить також відзначити, що вироблення шкіряних аксесуарів є дуже перспективним напрямком.

Кожній людині приємно усвідомлювати, що деякі речі є тільки у неї. Майстер дуже ретельно контролює весь процес виготовлення, кожен стібок, кожную петельку. Його виріб - це його репутація і його ім'я. Він не може собі дозволити зробити неякісну річ.

Якісний виріб для майстерні, запорука успіху та поваги. На фабриках економія стоїть на одному з перших місць, а при індивідуальних проектах це недоцільно, тому для майстра головне не зробити акт купівлі-продажу, а знайти господаря для його творіння.

Висновок. Заснування майстерні з виготовлення шкіряних виробів «Bolkaryov Hand Craft» дозволить створити новий бренд на ринку шкіряних виробів і нові робочі місця.

ЗАКОРДОННИЙ ДОСВІД РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Автор – Бочкар Т.О., студентка 7-МО групи
Науковий керівник – д.е.н., проф. Міщенко М.І.
Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Країни Західної Європи, незалежно від моделі державного устрою, політичної системи і особливостей національної економіки, приділяють серйозну увагу бюджетним механізмам забезпечення своїх соціальних зобов'язань в частині забезпечення функціонування залізничного транспорту.

У більшості країн держава надає підтримку компаніям, які здійснюють пасажирські перевезення при цьому в різних країнах застосовуються різноманітні моделі державної підтримки:

- покриття операційних збитків;
- фіксований платіж за регульований квиток;
- держзамовлення;
- фінансування інвестиційної програми.

Приклад застосування одного з інструментів довгострокового контракту держави з власником інфраструктури, тобто державної підтримки по покриттю витрат на послуги інфраструктури і тим самим більш ніж наполовину знижується навантаження на перевізників і кінцевих клієнтів залізничного транспорту, що в кінцевому рахунку стимулює розвиток і підвищує конкурентоспроможність на європейському транспортному ринку залізничних пасажирських перевезень.

Держави-члени ЄС укладають багаторічні контракти - угоди з менеджментом залізничної інфраструктури терміном, якнайменше, на три роки, згідно зі статтею 6 Директиви 2001/14 / ЄС.

Фінансовий план, узгоджений в багаторічному контракті на перевезення пасажирів, визначає різні джерела фінансування в кожному календарному році протягом всього терміну дії контракту і встановлює обсяги державних зобов'язань. Довгостроковий контракт встановлює зобов'язання менеджменту інфраструктури (обсяги діяльності і задоволеність споживача, виробнича потужність мережі, рівні безпеки і захист навколишнього середовища).

За останні 25 років залізниці в Європі пережили суттєві зміни з точки зору законодавчих заходів, спрямованих на зміцнення конкурентоспроможності сектора залізничних пасажирських перевезень.

На початку 1990-х років сформувалися два додаткових потужних чинника, що сприяли змінам в секторі залізниць.

Першим фактором стала Директива Європейської комісії 91/440 і чотири так звані залізничні пакети (2001, 2004, 2007 і 2016 рр.), Що ініціюють тривалий процес поділу залізничної інфраструктури та перевезень, і вимагають, щоб всі оператори оплачували недискримінаційні збори за доступ.

Другим потужним фактором стало посилення ролі приватного сектора в сфері залізничних перевезень.

Основними аспектами, що розглядаються в законодавчих Директивах Європейської комісії є:

- комерціалізація і управлінська незалежність залізничних компаній;
- поділ (зокрема, положення про ступінь поділу між залізничними операціями і інфраструктурою)

- відкриття ринку (з незалежним регулюванням) з особливим акцентом на перевезення;
- технічне узгодження.

Метою реформ, що проводяться керівництвом Євросоюзу, була реорганізація монополії національних залізниць і відкриття транспортного ринку для конкуренції. Незважаючи на довгі роки опору цієї Директиви, залізниці ЄС перейшли до моделі відокремлення інфраструктури та розвитку конкуренції на ринках вантажних і пасажирських перевезень, а також на ринках приміського і регіонального сполучення. В ході реалізації цих змін, десять колишніх країн Центральної та Східної Європи приєдналися до ЄС, і їх залізниці стали потрапляти під дію Директиви; крім цього, ряд залізниць, прилеглих до ЄС і країн, на які впливає проведена в ЄС політика, реалізували власні варіанти вертикального поділу. Деякі держави-члени ЄС пішли набагато далі в плані відкриття ринку для пасажирського залізничного транспорту (наприклад, Швеція, Великобританія, Німеччина, Італія), але з європейської точки зору досі були відкриті тільки міжнародні пасажирські перевезення (хоча це змінюється з прийняттям 4 го залізничного пакету 2016 року). пов'язані з ризиками пізнього та раннього прибуття порожніх вагонів на станції навантаження, але і зменшити необхідність переробки ідентичних порожніх вагонів відповідно до їх станціями призначення в транзитному та місцевому сполученнях.

Відомі світові дослідники проблем розвитку конкуренції і природних монополій виявили взаємозв'язок між наявністю мережевої інфраструктури і передумовами до формування монополії. Наприклад, французький економіст і інженер Ж. Депюї визначає ситуацію, коли виникає природна монополія. При цьому - «де-факто монополія». У дослідженні зазначено на те, що по ряду причин нові компанії взагалі не можуть увійти на ринок, наприклад, на ринок транспортних мереж.

Результати дослідників (Bitzan, 2003) при аналізі сектора вантажних перевезень США свідчать про те, що надання транспортних послуг та здійснення діяльності з підтримки і розвитку інфраструктури на конкретній ділянці залізничної мережі однієї транспортною компанією призводить до економії у витратах. Тобто в разі поділу цих видів діяльності витрати зростають.

Таким чином, до сих пір немає консенсусу щодо оптимальної моделі структурної реформи в залізничній галузі. Одна єдина модель ніколи не зможе бути універсальною для всіх. Також треба відзначити, пряме копіювання будь-якої з моделей для реформування залізничного пасажирського транспорту в Україні неможливо, але принципи, розроблені та реалізовані в різних країнах повинні бути вивчені і найбільш ефективні використані при формуванні системи управління пасажирськими перевезеннями. Перевагою такого підходу є те, що створюється механізм мотивації для підвищення ефективності функціонування і зниження витрат пасажирських компаній, оптимізується обсяг державної підтримки, виконується соціальна функція держави і зберігається економічна ефективність залізничної системи.

ПЕРЕДОВИЙ ДОСВІД РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ ЄВРОСОЮЗУ

Автор – Бузало І. С., студентка групи ЕК1711

Науковий керівник - к.е.н., доцент Чаркіна Т. Ю.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка
В. Лазаряна

Питання реформування залізничного транспорту в Україні розглядається вже два десятиліття. Погіршення стану основних фондів, рівень зносу яких досяг 90%, запровадження ринкових умов діяльності – все це вимагає масштабної реструктуризації галузі. Українські політики часто згадують досвід європейських країн в обґрунтуванні необхідності реформ та приведення тарифів для пасажирів до рентабельного рівня. Тому розглянемо, як відбувалися зміни в країнах ЄС.

У 1960-1970-х роках рівень конкурентоспроможності залізничного транспорту з іншими видами транспорту в європейських країнах поступово зменшувався, оскільки росли тарифи, збільшувались борги компаній, більшість людей пересідала на автомобільний транспорт, через що об'єм пасажирських перевезень падав, скорочувались і вантажоперевезення. Така ситуація вимагала проведення залізничної реформи в країнах Євросоюзу.

Комісією Євросоюзу було запроваджено чотири залізничні пакети, основним завданням яких було поділ залізниці на дві великі частини: інфраструктуру і рухомий склад (інфраструктурна частина повинна була стати державною компанією з державним фінансуванням, а рухомим складом володіли б різні оператори, в основному приватні компанії), забезпечення відкритості ринку і лібералізація залізничних послуг, створення єдиного транспортного ринку за рахунок стимулювання експлуатаційної сумісності та узгодження технічних вимог.

Звісно, на практиці цей процес був складним і довготривалим. У кожній країні ЄС термін впровадження змін і їх результати відрізнялися, а сам процес мав свої особливості. Розглянемо процес реформування на прикладі декількох країн.

У Великобританії причиною для реформ залізниць стала необхідність зняття надмірного фінансового навантаження на державний бюджет. У 1994 р. була створена компанія "Railtrack", що володіла інфраструктурою залізниць (залізничними коліями, станціями, системами зв'язку), але не займалась їх експлуатацією. Весь рухомий склад був переданий трьом новоствореним лізинговим компаніям, які повинні були надавати рухомий склад операторам. На ринок пасажирських перевезень вийшли 25 приватних операторів, яким влада видала семирічний дозвіл на обслуговування різних ділянок залізниці і гарантувала субсидувати пасажирські перевезення. У Великобританії лінії швидкісного перевезення працюють зі швидкостями 201 км/год - Головна Лінія Західного Побережжя (WCML), Головна Лінія Східного Побережжя (ECML) і Головна Велика Західна Лінія.

Після реалізації програми реформ обсяг пасажирських перевезень і перевезення вантажів значно збільшився. Однак не відбулося виходу на беззбиткову роботу. Збитки компанії стали покриватися субсидіями. А вже у 2002 році була створена державна компанія "Network Rail", яка викупила всі акції "Railtrack" і стала відповідальною за інфраструктуру. Наявність великої кількості операторів, що з'явилися в результаті реформ, сильно ускладнило і заплутало процес прийняття рішень. Це спричинило реорганізацію системи державного регулювання і управління ними. Їх і зараз 25, але вони об'єднані в 5 груп.

На початку 1990-х рр. залізничний транспорт у Німеччині був збитковим і вимагав субсидій у розмірі декількох мільярдів марок. У 1994 р. було прийняте рішення про

утворення акціонерного товариства "Залізниця Німеччини" (Deutsche Bahn AG - DBAG), орієнтованого на отримання прибутку і здійснення підприємницької діяльності. Єдиним акціонером є держава. DBAG складається з окремих незалежних один від одного підрозділів, об'єднаних в групи: пасажирський транспорт, інфраструктура і сфера послуг, вантажні перевезення і логістика. Влада країни також звільнила залізничний транспорт від багатомільярдних боргів і передала їх окремій організації. Це дозволило новій корпорації поліпшити умови праці. В ході реформи був відкритий вільний доступ до інфраструктури для всіх операторів. У результаті вантажообіг залізниць і обсяги пасажирських перевезень країни значно збільшилися. А обсяг інвестицій протягом перших трьох років перетворень досяг 43 млрд марок. Також зміцнилась конкурентоспроможність залізничного транспорту в порівнянні з іншими видами транспорту. Одним із головних досягнень є створення високошвидкісних ліній Inter City Express (ICE), які майже відразу стали ходити в Австрію і Швейцарію. Сьогодні в Австрії потяги ICE їдуть зі швидкістю менше 200 км/год. Залізниця модернізується і частково відновлюється, що дозволить досягти швидкостей до 230 км/год. Починаючи з 2000 року мультисистемні потяги ICE третього покоління стали ходити до Нідерландів та Бельгії. Третє покоління ICE має середню швидкість в 330 км/год і максимальну швидкість до 363 км/год.

У Франції внаслідок реформи було створено нову структуру — Залізничну мережу Франції (RFF), яка стала власником залізничної мережі. Функції управління руху залишилися за державною залізничною компанією SNCF — Національною спілкою залізниць Франції, яка раніше несла відповідальність за всі залізничні операції, а нині є позбавленою від більшої частини податків, пов'язаних з інвестуванням в інфраструктуру.

Конкуренція з закордонними транспортними перевізниками і альтернативними видами транспорту (автотранспортні, морські та річкові перевезення), змусили адміністративну раду SNCF ввести комплекс додаткових сервісних послуг з перевезення як вантажів, так і пасажирів. Так, багато експертів пов'язують оздоровлення сектора вантажних перевезень SNCF в кінці 1999 року, саме з розширенням сервісних можливостей і оптимізацією управління галуззю. У Франції швидкісні перевезення здійснює лінія TGV (швидкісний потяг). Потяги TGV ходять зі швидкістю до 320 км/год. 3 квітня 2007 року на випробуваннях особливо змінений потяг досяг швидкості 574.8 км/год. Його висока швидкість була досягнута за допомогою спеціально розробленої швидкодіючої лінії без гострих кривих і з потужними електричними двигунами, з низькою вагою на вісь, вагони обтічної форми і кабіни сигналізації, що усуває потребу у зовнішніх сигнальних пристроях (їх просто неможливо розглянути на такій високій швидкості).

Отже, головною метою реформування залізниць в країнах ЄС було посилення позицій залізничного транспорту в конкуренції з іншими видами транспорту, підвищення його ефективності та послуг. Ми бачимо, що на практиці залізнична реформа в кожній країні після впровадження мала як переваги, так і недоліки. В Україні на даний час дуже потрібно як можна швидше побудувати високошвидкісні магістралі, оновити рухомий склад вагонами нового покоління та ввести додатковий спектр послуг, це все підвищить конкурентоспроможність залізничних перевезень.

РОЗВИТОК ТОРГІВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН УКРАЇНИ ТА КНР

Автор – Бузало І.С., студентка ЕК1711 групи
 Науковий керівник – ст. викладач Радіонова Н.В.
 Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту
 імені ак. В. Лазаряна

Китайська Народна Республіка є державою з найбільшою чисельністю населення в світі. Завдяки високому рівню розвитку економіки цієї країни, зростає її роль на світовому ринку. Безліч компаній, навіть відомі бренди, зосереджують своє виробництво саме в Китаї. Товари з позначкою «Made in China» зараз можна зустріти у будь-якому куточку світу.

Україна також зосереджує велику увагу на встановленні та розвитку торговельно-економічних зв'язків з Китаєм. У 1992 році було підписано Угоду між Урядом України і Урядом Китайської Народної Республіки про торговельно-економічне співробітництво, маючи на меті зміцнення дружби, співробітництва і розвиток торговельно-економічних відносин між двома країнами на рівноправній і взаємовигідній основі.

Доказом продовження та посилення зв'язків України з Китаєм є підписаний у 2013 році Договір про дружбу та співробітництво. Події 2014-го року в Україні вплинули не лише на становище країни, але і на її міжнародні відносини. Китай з обережністю ставиться до революційних подій та займає позицію невтручання у внутрішні справи інших держав. Саме через це політика Китаю щодо України була обережною та вичікувальною. Починаючи з 2014 року спостерігалось значне зниження обсягу двосторонньої торгівлі, яка досягла свого мінімуму в 2015 році. Лише з 2016 року спостерігається поступове збільшення товарообороту. У 2017 році на двосторонній зустрічі глав держав було продемонстровано інтерес обох країн щодо поглиблення українсько-китайських відносин. Тому торговельно-економічні зв'язки між країнами поступово відновлювались та покращувались.

За даними першого півріччя 2019 року Китай став найбільшим торговельним партнером України, близько 10% від загального українського товарообігу. Розглянемо структуру товарообігу між Україною та КНР. Основні напрямки українського експорту до Китаю: агросектор, мінеральні продукти, механічне обладнання, машини, устаткування та механізми, деревина і вироби з деревини, недорогоцінні метали та вироби з них. Український імпорт з Китаю це: механічне обладнання, машини, устаткування, текстиль та текстильні вироби, полімерні матеріали, пластмаси та каучук, різноманітна хімічна продукція, споживчі товари.

Китай також є одним із найбільших інвесторів у світі, який вкладає десятки мільярдів доларів як в розвинені країни, так і в країни, що розвиваються. Останнім часом китайські компанії все більше зацікавлені в реалізації інвестиційних проектів в Україні. Основні сегменти економіки, які цікавлять Китай: агропромисловий комплекс, енергетика, інфраструктура, машинобудування, авіаційна галузь.

Отже, у сучасних умовах Китай є стратегічно важливим партнером для України. Підтримка стабільних і передбачуваних економіко-торговельних відносин з Китаєм виступає для України важливим елементом підтримки національної економічної безпеки. Товарооборот між країнами кожного року збільшується, але сальдо товарообороту для України залишається від'ємним, адже Україна експортує в Китай менше товарів, ніж імпортує.

РЕКЛАМА ТА РЕКЛАМНА ДІЯЛЬНІСТЬ НА ТРАНСПОРТІ

Автор – Вотінцева О.С., студентка групи МО1611

Науковий керівник – к.е.н., Чернова Н.С.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Важлива роль у комплексі маркетингових комунікацій належить рекламі. Реклама являє собою вид комунікативного зв'язку між виробником товарів та послуг та їх споживачем. Це впливає із суті ринкової системи господарювання, яка припускає самостійність у проблемах збуту. Знайти споживача транспортних послуг, забезпечити тривалість збуту цих послуг, створити позитивний образ транспортного підприємства – головні завдання реклами.

На сьогоднішній день, стан наукової думки щодо визначення особливостей маркетингової системи транспорту має дискусійний характер і вимагає подальших наукових досліджень.

Реклама – це переконливий засіб інформації про товар (послугу) або фірму (транспортне підприємство), комерційна пропаганда споживчих властивостей товару та переваг діяльності фірми, що готує активного та потенційного покупця до покупки. Здійснювати повне управління процесом впливу на споживача з боку фірми неможливо. Однак споживачам необхідно надати інформацію, щоб переконати їх у перевагах товару фірми, розсіяти недовіру, сформувати і активізувати попит і створити психологічну готовність до проведення комерційних переговорів з купівлі-продажу та придбання товару.

Реклама здійснює дві основні функції – інформативну та спонукальну. Інформативна функція реклами полягає в тому, що вона знайомить потенційних споживачів транспортних послуг (основних та додаткових) з особливостями і можливостями їх використання, перевагою перед аналогічними послугами у конкурентів. Спонукальна функція реклами спрямована на емоційні і розумові процеси людей, що приймають рішення про покупку транспортних послуг для своїх підприємств (організацій) або для себе особисто, на формування і розвиток їх потреб у транспортних послугах [1].

На прикладі розглянемо рекламну діяльність на українському залізничному транспорті. Управління залізничним транспортом загального користування здійснює Державна адміністрація залізничного транспорту – «Укрзалізниця». Так як Укрзалізниця здійснює управління цілою галуззю, то до її структури входять різнопрофільні підприємства. Згідно офіційного сайту «Укрзалізниці», розміщення рекламної інформації пропонується на об'єктах залізничного транспорту України: вокзалах, станціях, пасажирських та моторвагонних поїздах, мостах, шляхопроводах, смузі відведення, будівлях та спорудах а також WEB – сайтах Укрзалізниці та залізниць та відомчих газетах, у тому числі у центральному виданні газети «Магістраль». Укрзалізниця має широкі можливості для проведення загальнонаціональних та регіональних рекламних кампаній. Залізничний транспорт має ефективне географічне покриття всіх регіонів країни з оптимальним охопленням рекламної аудиторії та можливістю її сегментування за соціальними та географічними ознаками. Сотні мільйонів споживачів рекламної

інформації знаходяться тривалий час в обмеженому для інших носіїв реклами просторі, що і обумовлює ефективність реклами на залізниці.

Мета реклами – стимулювання попиту або створення образу фірми. Це комерційна пропаганда споживчих властивостей товару. За допомогою реклами у свідомості потенційного покупця формується образ товару. На прикладі рекламної діяльності Укрзалізниці можна побачити велику ефективність реклами, її дію та вплив на залізничному транспорті.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Іщенко Н.І. Маркетинг транспортних послуг : навч. посібник для студ. спеціальності "Економіка підприємства" / Н. М. Іщенко. - Миколаїв : ЧДУ ім. Петра Могили, 2013. - 272 с.
2. Офіційний сайт «Укрзалізниця». URL: uz.gov.ua/about/activity/non_primary_activities/advertising_in_rail_transport/

ЗАОХОЧЕННЯ ПРАЦІВНИКІВ ЯК МЕТОД УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ

Автор – Вотінцева О. С., студентка групи МО1611

Науковий керівник – ас. Гребенюк Г. М.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Постановка проблеми. Управління персоналом є складним і складовим компонентом управління організацією. Складним тому, що люди за своїм характером відрізняються від інших ресурсів і вимагають особливих підходів і методів управління.

Аналіз попереднього дослідження. На сьогоднішній день, методи управління персоналу мають дискусійний характер і вимагають подальших наукових досліджень.

Постановка задачі. Методи управління персоналом – способи дії на колективи та окремих працівників з метою здійснення координації їх діяльності в процесі функціонування організації. Розрізняють адміністративні, економічні та соціально-психологічні методи.

Адміністративні методи зорієнтовані на такі мотиви поведінки, як усвідомлена необхідність дисципліни праці, почуття відповідальності, прагнення людини працювати в певній організації, культура трудової діяльності. Ці методи відрізняє прямий характер впливу: будь-який регламентуючий та адміністративний акт підлягає обов'язковому виконанню. Для адміністративних методів характерна їх відповідність правовим нормам, які діють на певному рівні управління, а також актам та розпорядженням вищих органів управління.

Економічні методи управління – це елементи економічного механізму, за допомогою якого забезпечується прогресивний розвиток організації. Найважливішим економічним методом управління персоналом є техніко-економічне планування, яке поєднує та синтезує в собі всі економічні методи управління. За допомогою планування визначається програма діяльності організації. Після затвердження плани надходять лінійним керівникам для керівництва роботою за їх виконанням. Кожний підрозділ отримує перспективні і поточні плани за визначеним рядком показників. В умовах вільного ринку і складної взаємодії системи цін, прибутків та збитків, попиту та пропозиції посилюється роль економічних методів управління. Вони стають найважливішою умовою створення цілісної, ефективної та гнучкої системи управління економікою організації [1].

Соціально-психологічні методи – це способи здійснення управлінського впливу на персонал, який базується на використанні закономірностей соціології та психології. Об'єктом впливу цих методів є групи людей і окремі особи. По масштабу і способам впливу ці методи можна розділити на дві основні групи: соціологічні методи, які націлені на групи людей і їх взаємодію в процесі трудової діяльності; психологічні методи, які націлено впливають на особу конкретної людини.

Одним з найпотужніших та найефективніших засобів стимулювання персоналу до творчої та активної праці є заохочення. Заохочення є закономірним результатом позитивної оцінки дій працівника та результатів його праці. Воно реалізується шляхом публічного визнання заслуг працівника. Правовими нормами встановлюється ціла система стимулювання праці, яка включає в себе види заохочень, підстави для заохочень та порядок їх застосування. Моральними є заохочення, які не пов'язані із наданням працівникові будь-яких матеріальних цінностей: виплатою грошових сум, врученням подарунків, продукції, наданням будь-яких послуг, пільг та ін. Сутність морального заохочення полягає в офіційному та прилюдному визнанні досягнень працівників та їх особливої ролі у загальних успіхах підприємства. Моральне заохочення реалізується у

формі визнання та схвалення заслуг працівника, пошани до нього з боку трудового колективу. Воно ґрунтується на моральній зацікавленості працівників у результатах своєї праці. Вже сам факт заохочення сприймається працівником як висока оцінка його праці та заслуг у даному колективі. Для того, щоб людина цінувала свою роботу та намагалась виконувати її якомога краще, необхідно, щоб вона ставилась до неї свідомо. Кожного працівника необхідно переконати, що він є членом команди, що від його праці залежить кінцевий результат роботи всього колективу. Іншими словами, працівник має бути матеріально зацікавленим у результатах роботи всього підприємства, адже розмір матеріальної винагороди колективу і працівника знаходиться у прямій залежності від результатів роботи всього підприємства.

Поєднання матеріальних і моральних стимулів та правильне співвідношення форм матеріального і морального заохочення є необхідною умовою їх ефективності для формування у працівників правильного ставлення до праці. Заходи заохочення нематеріального характеру мають забезпечувати моральне задоволення з урахуванням особистих нахилів працівників, їхніх спрямувань, здібностей, освіти, кваліфікації, культури, статусу [2].

Висновки отриманого дослідження. Ефективність методів управління залежить від їх мотиваційної спрямованості, системності та наявності механізму їх реалізації і передбачає постійний процес з вивчення правового середовища, в якому працює організація, що в кінцевому підсумку дасть змогу забезпечити правову та економічну безпеку підприємства.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Храмов В. О., Бовтрук А. П. Основи управління персоналом: Навч.-метод. посіб. – К.: МАУП. – 2001. – 212 с.
2. Общество кадровиков и специалистов по управлению персоналом. URL: <https://hrliga.com/index.php?module=profession&op=view&id=750>

ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЗМІСТОМ ПРОЕКТУ ВПРОВАДЖЕННЯ БЕЗТАРИФНОЇ СИСТЕМИ ОПЛАТИ ПРАЦІ КОМЕРЦІЙНИХ АГЕНТІВ (НА ПРИКЛАДІ СТАНЦІЇ «НИЖНЬОДНІПРОВСЬК-ВУЗОЛ»)

Автор – Ганжа Н.С., студент групи 7УП (УП1926)
Науковий керівник – к.т.н., доц. Гордєєва І.О.
Дніпровський національний університет залізничного
транспорту імені академіка В. Лазаряна

Актуальність дослідження. Ефективність діяльності будь-якої організації залежить від дій персоналу в процесі діяльності, реалізації розроблених планів і програм розвитку, досягнення певних цілей. Тобто, ефективність управління залежить від якості цілеполягання, адекватності обраних стратегій цілям підприємства, оптимальності процесів реалізації стратегій, мотивації персоналу на досягнення цілей, кваліфікації персоналу, технології та стилю управління.

Розвиток комерційної діяльності будь-якої залізничної станції є визначальним напрямком зростання її прибутку. Саме від діяльності комерційних агентів залежить добробут всіх інших працівників станції. Добре мотивовані співробітники можуть в декілька разів збільшувати прибуток.

Залізнична станція Нижньодніпровськ-Вузол входить до складу Філії «Пасажирська компанія». Станція забезпечує приймання, відправлення і пропуск поїздів, приймання і видачу вантажів, здійснює пасажирські і вантажні операції.

В роботі комерційних агентів станції Нижньодніпровськ-Вузол спостерігаються: низький рівень залучення нових клієнтів, відсутність зацікавленості не тільки в пошуку нових клієнтів, а й збереженні існуючих, незадоволеність умовами оплати праці, перевантаження комерційних агентів, брак співробітників, низька мотивація та інше.

На основі аналізу проблем дослідження та характеру діяльності станції Нижньодніпровськ-Вузол визначена потреба в удосконаленні роботи комерційних агентів.

Мета дослідження – розробка та обґрунтування проекту удосконалення роботи комерційного відділу на Нижньодніпровськ-Вузол Філії «Пасажирська компанія», збільшення прибутку станції за допомогою впровадження нової системи мотивації комерційних агентів, шляхом впровадження безтарифної системи оплати праці та реорганізації складу штату комерційних агентів.

Об'єкт дослідження – процес удосконалення системи роботи комерційного відділу на станції Нижньодніпровськ-Вузол Філії «Пасажирська компанія».

Предмет дослідження – методи та прийоми управління проектом удосконалення роботи комерційного відділу на станції Нижньодніпровськ-Вузол Філії «Пасажирська компанія».

Розробка безтарифних систем оплати праці є дуже клопітким і відповідальним завданням. Основна перевага безтарифних систем оплати праці полягає у оптимальному поєднанні індивідуальної і колективної зацікавленості в покращанні результатів роботи. Заробіток кожного працівника рівною мірою залежить і від розміру прибутку, який є результатом спільної роботи і буде ділитися між усіма членами колективу, і від його частки в цьому поділі, яка залежить від індивідуальних результатів праці.

Розробка безтарифних систем оплати праці включає наступні етапи:

1. Визначаємо мінімальний обов'язковий рівень заробітної плати, який гарантується працівникам за кожною посадою (З/1). Слід зазначити, що цей гарантований рівень повинен бути вищим у тих працівників, які мають менше можливості впливати на кінцеві результати роботи.

2. Розробляємо правила розподілу колективного заробітку. Це найвідповідальніший етап роботи. Бажано, щоб його разом із спеціалістом у галузі економіки праці проводила та особа, яка найбільш зацікавлена в досягненні певних кінцевих результатів. Враховуючи місію і цілі підприємства, потрібно стосовно кожної посади розробити систему показників, яка б максимально націлювала працівників на покращання саме тих показників роботи, які важливі для досягнення бажаного спільного кінцевого результату.

3. Визначаємо кількісну залежність між досягненням певних показників роботи кожного конкретного працівника та можливостями зростання його заробітної плати. Оскільки загальний фонд оплати праці у нас непостійний, то цю кількісну залежність найзручніше встановлювати в балах. Наприклад, для комерційного агента: а) за реалізацію продукції на кожні 10 000 гривень: + 1 бал; б) за залучення нових клієнтів: + 2 бали за кожного; в) за цінні пропозиції щодо розширення ринків збуту: + 3 бали за кожну; г) за виконання суміжних робіт (розмитнення) або особливих доручень: + 4 бали за кожне; д) за порушення трудової дисципліни: -1 бал за кожне; е) за порушення договірної дисципліни: -2 бали за кожне. Цю частину роботи слід виконувати із залученням працівників, умови оплати праці яких визначаються.

4. Доводимо до відома і детально роз'яснюємо всім працівникам правила розподілу колективного заробітку до початку періоду, на який вони вводяться. Ці правила відіграють свою мотивуючу роль лише за умови, що вони будуть вірно і однозначно зрозумілі кожному працівнику.

5. По закінченні місяця від заробленого за цей місяць фонду оплати праці (ФОП) віднімаємо суму гарантованої заробітної плати всіх працівників (фонд гарантованої оплати $\Phi_{ГО} = \sum 3\Gamma_i$). Частина, яка залишилася (назвемо її фондом стимулювання $\Phi_{С}$) підлягає розподілу між членами трудового колективу залежно від тих показників, на досягнення яких націлювали їх умови оплати праці.

6. За результатами праці кожного працівника слід підрахувати суму балів, яку він набрав в минулому місяці (B_i). Потім підраховуємо суму балів, набраних всіма працівниками підприємства за минулий місяць.

7. Фонд стимулювання ділимо на суму балів, набраних всіма працівниками підприємства, і знаходимо «ціну» кожного бала в гривнях (v):

$$v = \Phi_{С} : \sum B_i \quad (1.1)$$

8. Далі розраховуємо заробіток кожного працівника за минулий місяць як суму гарантованої та стимулюючої частини. Стимулюючу частину визначаємо як добуток кількості набраних працівником балів B_i та «ціни» бала v :

$$3_i = 3\Gamma_i + vB_i \quad (1.2)$$

Висновок. Відмітною рисою безтарифних систем оплати праці є те, що їх застосування передбачає не відокремлене нарахування тарифної частини заробітної плати, надбавок, премій і компенсаційних доплат, а комплексне. В основу цього підходу покладено вимогу до всіх виконавців (в нашому випадку комерційних агентів) працювати якісно, творчо, відповідально. Якщо колектив цих вимог дотримується і працює бездоганно, то він має одержати відповідну суму заробітної плати з усіма її складовими.

Література:

1. Безтарифна система оплати праці. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://studme.com.ua/158510176315/ekonomika/bestarifnaya_sistema_oplaty_truda.htm.

2. Безтарифні системи оплати праці. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://pidruchniki.com/19240701/ekonomika/beztarifni_sistemi_oplati_pratsi

АКТУАЛЬНІСТЬ ЗАСТОСУВАННЯ БОТІВ В ПРОЕКТНОМУ МЕНЕДЖМЕНТІ: ПЛЮСИ І МІНУСИ

Автор – Гунько А.О., студент групи 750М (УП1921)

Науковий керівник – к.т.н., доц. Гордєєва І.О.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка
В.Лазаряна

В сучасному світі – час, це один із найважливіших ресурсів в управлінні проектами і не тільки, але дуже часто керівники проектів стикаються з бракуванням саме цього ресурсу. Тому, коли людина фізично не може впливати на швидкість деяких процесів, на допомогу може прийти саме штучний інтелект.

Питанню застосування штучного інтелекту для управління проектами нараховується вже більш ніж 30 років. Ще в 1987 році вийшла визначна стаття Уільяма Хослі: «Використання додатків штучного інтелекту для управління проектами». В тому ж році під егідою NASA завершилося дослідження ефективності застосування методів штучного інтелекту в управлінні проектами.

Проаналізуємо їх:

1. Віртуальні помічники керівника проекту. В 2017 році був представлений PMOtto – сервіс персонального віртуального помічника керівника проекту, який об'єднував в собі функції чат-боту і інтерфейс взаємодії з системами управління проектами і портфелями проектів, наприклад з Microsoft Office 365 Project Online. Учасники проекту можуть вільно спілкуватися з PMOtto за допомогою смартфона або веб-чату. Повідомляти статус виконання завдань, інформувати про ризики, запитувати необхідну інформацію. PMOtto розпізнає мову і текст, і перетворює це в команди для інформаційних систем. Крім того, PMOtto може давати рекомендації щодо реалізації проекту, ґрунтуючись на результатах машинного навчання і реалізованих в ньому алгоритмах. Розробники стверджують, що PMOtto являє собою комбінацію різних профілів з більш ніж 20-річним досвідом управління проектами.

Однією з передових платформ створення віртуальних помічників керівників проектів та інших чат-ботів є AzureBotService, що надає вичерпний інструментарій для створення рішень корпоративного рівня

2. Застосування штучного інтелекту Auroga в системах управління проектами орієнтована на створення оптимальних календарно-мережових графіків проектів. Система використовує технології штучного інтелекту для зберігання та застосування правил і знань планування. Користувачі також можуть розширювати знання системи правилами, специфічними для конкретної предметної області. Спочатку система розроблялася для NASA, для допомоги у вирішенні критичних завдань планування зі складними обмеженнями. В подальшому знайшла широке застосування і в інших організаціях. Auroga особливо ефективна для використання у великих проектах зі складними обмеженнями та вимогами до ресурсів.

Висновки. Наведений перелік прикладів далеко не вичерпує зростаючий вплив штучного інтелекту на проектне управління. Тим часом, питання про заміну керівника проекту штучним інтелектом навряд чи може бути актуальним. Штучний інтелект вивільняє час від рутинних і технічних завдань. Дозволяє керівнику проекту сконцентруватися на творчих областях, наприклад, вирішенні конфліктів, стратегічному плануванні та інших важливих процесах. Крім того, впровадження штучного інтелекту вимагає досить високого рівня культури і дисципліни проектного управління. Штучний інтелект працює з даними, і ці дані повинні бути достовірними і своєчасно надаватися.

ДОСЛІДЖЕННЯ ЗАКОРДОННОГО ДОСВІДУ УПРАВЛІННЯ ВАГОННИМ ПАРКОМ

Автор – Данильчук О.П., студентка 753-М1 групи
Науковий керівник – д.е.н., проф. Міщенко М.І.
Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Розрізняють два основних види моделей управління залізничним транспортом.

Європейський - поділ інфраструктури і перевезень. Конкуренція досягається за рахунок розвитку кількох перевізних компаній або операторів рухомого складу.

Американський - мережа залізниць складається з кількох конкуруючих між собою перевізних напрямків. При цьому реалізована можливість доступу до інфраструктури будь-якої приватної дороги для інших перевізників і власників рухомого складу.

Модель управління залізничним транспортом України близька до європейської. Однак у світі немає іноземних залізниць, які використовують Європейську модель управління і при цьому порівнянних за економічними параметрами з ПАТ Укрзалізниця.

Всього на ринку США представлено 568 вантажних залізниць, 7 з яких відносяться до першого класу. Сумарний вантажообіг склав 2 524,7 млрд. Т-км. Загальна чисельність штату працівників становить трохи більше 200 тис.

Рухомий склад залізниць США має більший ступінь спеціалізації під окремі види вантажів (таблиця 1), що обмежує можливості скорочення порожнього пробігу вагонів, який близький до 50%.

Таблиця 1 - Структура парку вагонів залізниць США

Тип вагону	Власники	Залізничі першого класу	Інші залізничі	Власники вагонів та вантажовідправники
Криті універсальні	11 610	1 121	3 532	6 957
Криті спеціалізовані	78 927	49 629	26 626	2 042
Криті хопери	394 282	92 833	15 050	286 399
Платформи	155 816	82 256	21 390	52 170
Рефрижератори	14 479	10 827	990	2 662
Піввагони	202 793	85 978	18 321	98 494
Хопери	151 410	56 872	9 037	85 501
Цистерни	270 735	900	19	269 816
Інші	3 803	283	1 007	2 513
Всього	1 283 225	380 699	95 972	806 554

Незважаючи на приналежність залізничних колій приватним компаніям, перевезення по ним може здійснюватися і в вагонах інших власників. Таким чином, завдання управління парком вагонів на дорогах США, в загальному вигляді, ідентична.

Аналіз приналежності парку вагонів на дорогах США показує його сильну роздробленість по власниках, при цьому немає яскраво виражених лідерів.

Залізничні перевізні компанії США часто використовують залучення додаткового парку вагонів на період сезонних перевезень за лізинговою схемою.

Вантажовідправник Північної Америки має можливість замовити перевезення в будь-якій компанії. Але за рахунок вертикально інтегрованої системи управління навантаження одного клієнта і, як правило, однієї станції забезпечується вагонами 1-2 компаній. Це дозволяє істотно скоротити розміри страхових резервів вагонів в місцях навантаження. Крім цього, на залізницях Північної Америки багато уваги приділяється логістичної взаємодії з вантажовласниками. Через високу спеціалізації рухомого складу коефіцієнт порожнього пробігу становить близько 0,5. Тому основні зусилля спрямовані на скорочення простою вагонів на станціях виконання вантажних операцій, управління розміром парку з урахуванням планованого обсягу перевезень і підвищення вантажопідйомності.

На європейських залізницях, велика частина парку вагонів належить домінуючій компанії, що має до 70- 80% від загального парку вагонів.

За підсумками загального аналізу парку вагонів залізниць США можна зробити висновок, що завдання розподілу порожніх вагонів не має першорядного значення, так як основна частина вантажних вагонів заковані між станціями навантаження і вивантаження. При цьому підвищення ефективності використання вагонів досягається за рахунок оптимізації їх кількості для кожної кореспонденції і збільшення вантажопідйомності.

СУЧАСНІ ВИДИ МОТИВАЦІЇ МЕНЕДЖМЕНТУ КРАЇН ЄВРОПИ

Автор – Деберина С. В., студентка групи ЕК1711

Науковий керівник – к.е.н., доцент Чаркіна Т. Ю.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Зараз на сучасному ринку існує безліч організацій, які випускають різноманітну продукцію, в умовах жорстокої конкуренції. Витримують цю конкуренцію тільки ті компанії, які мають високоякісне управління, яке приводить компанію до прибуткової діяльності та високоефективної праці. І для цього дуже потрібна правильна мотивація працівників та керівників.

Сьогодні для мотиваційного управління сучасні організації використовують різні теорії мотивації. За весь час вивчення питань мотивації в менеджменті вченими і практиками було розроблено безліч різних підходів до визначення основних факторів, що мотивують людину до високоефективної праці.

Методи та способи мотивації в європейських компаніях досить різноманітні. Західний підхід поєднує фінансові, матеріальні та нематеріальні стимули. Досвід показує, що ставлення персоналу до обов'язків служить дзеркальним відображенням відносини роботодавця до персоналу. «Улюблений» співробітник працює ефективніше, а працездатність персоналу – запорука успішного бізнесу.

Найяскравіші моделі мотивації персоналу розробляють і успішно впроваджують компанії в Німеччині, Великобританії, Франції, Швеції, Нідерландах та Фінляндії. Тоді яка саме система мотивації найбільш ефективна, на чому саме концентрують увагу іноземні керівники?

Німецька модель мотивації побудована таким чином, щоб знизити відсоток бідних. Так званий принцип соціальної орієнтації. Як нематеріальної мотивації використовують методи «м'якого» впливу. У центрі знаходиться вільна особистість людини з його інтересами. Держава, зі свого боку, створює рівні умови для всіх громадян, комбінуючи стимулювання праці та соціальні гарантії. Щорічно встановлюються ставки оплати праці на основі кваліфікаційних класифікацій з урахуванням регіональних особливостей.

Важливу роль у Німеччині грає «збереження персоналу». В основі лежить особливості менталітету. А саме те, що жителям Німеччини важливо усвідомлювати себе частиною будь-якої групи та розуміти, що ця група ефективна й злагоджена. Цей ефект забезпечується, в тому числі, за допомогою регулярного спілкування керівників зі своїми підлеглими. Також у Німеччині розроблена система стимулювання «талановитих фахівців» - система «двох напрямків в кар'єрі». У відповідності з нею співробітник може обрати або кар'єрне зростання, або поступове збільшення оплати праці на вже займаній посаді.

Система мотивації у Франції дуже різноманітна. Однак всі взаємини співробітника та роботодавця чітко регулюються державою, а сама мотивація – трудовим правом. У зв'язку з цим вимоги до співробітників, їх компетенцій і функцій повністю визначені, прописані та регламентовані.

В матеріальній мотивації зараз існують дві основні тенденції:

- Регулярна індексація рівня заробітної плати в залежності від рівня життя
- Індивідуалізація оплати праці

В одних компаніях індивідуалізація проявляється в тому, що для кожного робочого місця визначений мінімальний рівень заробітної плати. Підсумковий рівень складається з двох частин. Постійна частина визначається посадою. Змінна частина – ефективністю співробітника. Оцінка здійснюється індивідуально, виходячи з обсягу виконаних робіт та

їх якості, з урахуванням участі співробітника в житті компанії без порівняння з іншими службовцями.

В інших компаніях індивідуалізація проявляється по-іншому. «Мінлива заробітна плата», як така, відсутня. Однак працівники отримують чітко обумовлені суми за чітко виконані обов'язки. А по завершенню року – премії з прибутку компанії. При цьому строго дотримується принцип «рівна плата за рівну працю».

Заслугує на увагу також система мотивації персоналу, що застосовується в Нідерландах. Ключовим моментом, що визначає зацікавленість і активність працівників, є високий рівень соціальної захищеності, пільг і компенсацій.

Основні напрямки мотивації та захисту прав найманих працівників закріплені законодавчо у відповідних актах і положеннях (про мінімальну заробітну плату, відпускні дні, компенсації дорожньо-транспортних витрат, соціальне страхування, умови праці та ін.). Керівництво фірм, установ і організацій має право відхилятися від них тільки в бік збільшення пільг і компенсацій.

Шведська модель ґрунтується на принципі рівності, пропонує політику солідарної заробітної плати. Основне своє завдання бачить у стимулюванні технічного прогресу. Найбільша роль до підвищення зацікавленості у своїй праці та підвищення її ефективності відводиться дружбі, партнерству й колективу. Сама заробітна плата в рейтингу шведів стоїть лише на сьомому місці.

Зростанню рентабельності підприємства в країні сприяють два основних принципи:

- Рівна оплата за рівну працю
- Скорочення різниці між мінімальним і максимальним доходом

Ці принципи дотримуються за рахунок укладення колективних договорів, відповідно до яких співробітники, що займають однакові посади на різних підприємствах, повинні отримувати однакову заробітну плату.

Англійська модель робить наголос на участь в прибутку, премію сплачують не частіше ніж один раз на рік, а для стимулювання працевлаштування молодих фахівців розроблена система мінімально можливих окладів в залежності від віку працівника. Чим молодший співробітник, тим нижча його мінімально можлива заробітна плата. Це є досить сильним стимулом для багатьох організацій на користь прийняття на роботу молодих співробітників.

Результатом є поліпшення у службовців ставлення до роботи, формування сприятливого середовища в колективі, підвищення ефективності роботи в цілому.

Однак компанії не обмежуються тільки матеріальною мотивацією і активно застосовують опції та акції. Тобто формують партнерських відносин для розробки програм і соціальних планів.

Можна зробити висновок, що дії по мотивації керівники підприємств в Україні повинні включати як економічне, так і моральне задоволення потреб персоналу та створення умов для прояву творчого потенціалу працівників і їх самореалізації

**ПРОБЛЕМА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОГО БОРГУ В УКРАЇНІ.
МОЖЛИВІ ВАРІАНТИ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМИ.
ЕМПІРИЧНЕ І ТЕОРЕТИЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ**

Автор - Деберина С. В. студентки групи ЕК1711

Науковий керівник – ас. Головинова Г.М.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені ак. В. Лазаряна

Мабуть, буде досить важко знайти країну, яка б не вдавалася до залучення коштів із зовнішніх або внутрішніх джерел фінансування. В цілому, кредит не можна вважати якимось «абсолютним злом», оскільки раціонально використані кредити й позики можуть значною мірою прискорювати економічний розвиток, робити більш ефективним і динамічним процес розширеного відтворення, вирішувати багато соціальних та економічних проблем.

Але зовнішній борг часто може бути великим тягарем для держав (особливо з економікою, що розвивається). Часто, при цьому, кредитор (наприклад, Міжнародний валютний фонд) для того щоб надати кредит, вимагає неухильного виконання різних умов (аж до змін у законодавстві, проведення структурних реформ, підвищення пенсійного віку тощо).

Боргова проблема вже кілька років залишається одним з головних чинників нестабільності світової економіки. Сумарний державний борг розвинених країн вже перевищує обсяг їх ВВП, країни, що розвиваються також нараховують заборгованість. Це гальмує зростання світової економіки, веде до збільшення дефіцитів бюджетів та може стати передумовою нової глобальної кризи.

Україна не виняток. Станом на 30 червня 2019 року зовнішній державний та гарантований державою борг України становив 43,3% від валового зовнішнього боргу країни. Порівняння ж зовнішнього державного боргу України та її золотовалютних резервів дає доволі погану картину. Зовнішній держборг останнім часом хронічно випереджає валютні резерви України, і на 31 жовтня 2019 року він компенсувався ними лише на 44%. Таким чином зовнішні державні борги складають 38,67 мільярда доларів. Саме такі дані наводить Міністерство фінансів України. [1]

Проблеми державного боргу складаються в забезпеченості платоспроможності держави трьома головними факторами:

1. Наявністю ресурсів (потенційних джерел доходів і всіх видів самофінансування), тобто:

- надання пільгових умов у сфері оподаткування для підприємств що випускають конкурентоспроможну продукцію;
- надання позик і кредитів підприємствам, які спеціалізуються на розробці й впровадженні у виробництво інновацій;
- створення сприятливих умов для залучення в економіку держави іноземних інвестицій.

2. Динамікою витрат:

- модернізація обладнання і технологічного процесу на підприємствах;
- забезпечення підприємств робітничими кваліфікованими кадрами.

3. Бажанням кредиторів купувати боргові зобов'язання.

Збільшення державного боргу поєднується з низькими темпами зростання економіки, ці чинники взаємно підсилюють один одного: висока заборгованість змушує урізати витрати бюджету, обмежуючи розвиток, а повільне зростання зменшує доходи, змушуючи

знову брати в борг. Тобто виходить замкнуте коло. Так що ж необхідно зробити для розв'язання проблеми зовнішньоекономічного боргу?

Скорочення розмірів державного боргу необхідне. Політика у сфері державних запозичень, яка націлена на скорочення боргів, повинна реалізуватися в трьох напрямках: мобілізація внутрішніх ресурсів, ринкове управління боргом і переговори із зовнішніми кредиторами про зниження боргового навантаження.

Власне теоретичне обґрунтування боргової проблеми полягає в обов'язкових завданнях її розв'язання, тобто:

- ревізія всіх внутрішніх джерел надходження або економії валютних коштів, посилення контролю за вивезенням капіталу;
- боротьба з корупцією і скорочення абсолютних показників «втечі капіталу»;
- сприяння прискоренню темпів накопичення національного капіталу;
- стимулювання економічного зростання, посилюючи роль держави в інвестиційному процесі та оновленні основного капіталу;
- ринкове управління зовнішнім боргом;
- впорядкування відносин із зовнішніми кредиторами та встановлення нових графіків платежів по боргах з урахуванням реальних можливостей обслуговування цих зобов'язань.

У свою чергу емпіричне обґрунтування полягає в методах вирішення проблеми зовнішньоекономічного боргу, які ґрунтуються більше на практиці. Наприклад, борг США росте по 1,4 мільярда доларів в день, або майже по одному мільйону доларів за хвилину. Тобто вже зараз США не можуть обслуговувати свій борг. Але всі розуміють, якщо припинити фінансування Америки – світову валютну систему і світову економіку чекає крах, бо долар поширився по всій планеті й на сьогодні вийти з цієї складної ситуації без втрат практично неможливо. Таким чином, поки американський долар є світовою резервною валютою, фінансові ресурси всього світу будуть продовжувати фінансувати економіку США. Доки Америка знаходиться на шляху збільшення темпів економічного зросту і розвитку, тобто впевнена у своїх силах, іноземні інвестори будуть продовжувати вірити в надійність американської економіки та вкладати свої кошти в цю державу.

Зрозуміло, що в найближчому майбутньому Україна не зможе зробити свою національну валюту світовою резервною валютою. На жаль, немає універсального розв'язання проблеми боргу. Все залежить від багатьох аспектів, таких як ситуація в країні, її економічний стан, відносини з іншими країнами тощо. Але у нас є можливість зробити так, щоб українські винахідники та інженери розробили нові інноваційні продукти з високою часткою доданої вартості, які створюють нові ринки, на яких буде домінувати саме українська продукція. Також для подальшого розвитку необхідно припинити воєнні дії на Східній Україні, що дасть можливість стабілізувати політичне, економічне і соціальне становище. Таким чином, для того, щоб знизити кількість зовнішньоекономічного боргу України, влада повинна зосередити свою увагу в першу чергу саме на цих факторах.

Список використаних джерел

1. Міністерство фінансів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minfin.com.ua>

УПРАВЛІННЯ ЗМІСТОМ ПРОЕКТУ ВПРОВАДЖЕННЯ НОВИХ МАТЕРІАЛІВ ДЛЯ ЗАХИСТУ ЗАЛІЗОБЕТОННИХ КОНСТРУКЦІЙ ПРИ БУДІВНИЦТВІ ТА РЕМОНТІ МОСТІВ В УКРАЇНІ

Автор – Єгоров А.К., студент групи 7УП (УП1926)

Науковий керівник – к.т.н., доц. Гордєєва І.О.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Актуальність проекту: Забезпечення експлуатаційного стану залізобетонних мостів є стратегічною задачею, що вирішується на державному рівні. Вказана проблема актуальна практично для всіх розвинутих країн. Наприклад, в США із 578 тис. автодорожніх залізобетонних мостів 42 % визнані функціонально непридатними для сучасних жорстких умов експлуатації. Наприкінці ХХ століття вартість ремонту залізобетонних конструкцій, що пошкоджені корозією, оцінювалася у всьому світі більш чим у 6 млрд. фунтів. За даними спеціалістів Великобританії і США, у цих країнах на ремонт різних конструкцій щорічно витрачається приблизно 40 % усіх асигнувань на будівництво.

На дорогах загального користування України експлуатуються більш 16 тис. мостів і шляхопроводів, з яких 93% представляють собою залізобетонні конструкції. Значна кількість мостів була побудована за технічними нормами до 1962 року, і на цей час не задовольняє вимогам СНіП 2.05.03.84 [1-3]. Багаторазова зміна норм проектування, несвоєчасна реконструкція та перебудова мостів призвели до того, що вони суттєво різняться за своїми фізичним станом і вантажопідйомністю. Результати обстежень свідчать про те, що збірні залізобетонні мости починають виходити з ладу вже через 30-40 років. У той же час на дорогах державного значення експлуатується близько 63% мостів, вік яких перевищує 30 років.

Така ситуація пов'язана насамперед з тим, що у цілому середній вік мостового парку країни неухильно зростає, відбувається природне старіння, механічний знос мостових споруд. Багаточисельні дослідження останніх років показують, що більшість руйнувань мостових споруд носять локальний характер [4-6]:

- загальне розпушування структури бетону і поява дрібних дефектів як передвісників більш глибоких і небезпечних руйнувань;
- відділення захисного шару бетону, відносно арматурних стрижнів і каркасів;
- повне руйнування структури бетону на ділянках, що піддаються систематичному зволоженню.

Існуючий технічний стан та зростаючі вимоги до надійності і довговічності мостів вимагають принципово нових підходів до підвищення поверхневої корозійної тривкості залізобетону

Мета проекту – обґрунтування та розробка проекту створення принципово нових матеріалів на основі вітчизняних кремнійорганічних сполук для використання їх у ремонтно-будівельних роботах при будівництві та ремонті мостів.

Об'єкт дослідження – мости які знаходяться на території України.

Предмет дослідження – методи та прийоми управління проектом розробки принципово нових матеріалів на основі вітчизняних кремнійорганічних сполук для використання їх у ремонтно-будівельних роботах при будівництві та ремонті мостів.

Головною метою проекту є впровадження кремнійорганічних продуктів, які відносяться до нового покоління хімічних матеріалів. Галузь їхнього застосування обумовлена комплексом унікальних властивостей: вони не руйнуються під дією сонячного ультрафіолетового випромінювання, не гідролізуються водою, не окисляються киснем і

озоном повітря, інертні до водяних розчинів солей і кислот, зберігають комплекс фізико-механічних показників в інтервалі температур від -60°C до $+230^{\circ}\text{C}$.

Основні очікувані характеристики змісту проекту:

1. Виготовлення захисних сумішей, що проникають у пори, мікротріщини і капіляри на глибину 2-5 мм і тверднуть в них.
2. Створення мінерально-еластомірних композицій в якості компенсуючих елементів деформаційних швів і дренажних мостових конструкцій.
3. Створення елементів, що демпфують напруги у зоні контакту будівельних матеріалів з різними коефіцієнтами лінійного поширювання.
4. Створення захисних сумішей для атмосферо-, зносостійких розмічальних і світло накопичувальних покриттів.

Продукт проекту являє собою впровадження нових матеріалів для захисту залізобетонних конструкцій при будівництві та ремонті мостів в Україні.

Фінансування проекту передбачається за рахунок власних коштів НДДКР «Укравтодору» та місцевих органів влади на яких буде здійснено будівництво або ремонт мостів.

Команда проекту складається з представників ТОВ НВП «Крок», НДДКР «Укравтодор» разом з науковими колективами ДП ДерждорНДІ, ХНАДУ

Зацікавленими сторонами в реалізації проекту є Міністерство Інфраструктури України за дорученням Прем'єр-міністра України №18825/25 від 25.12.2001 року.

Висновок. Стан бетонних та залізобетонних мостів, що експлуатуються свідчить про необхідність вживання методів санації (вторинного захисту) їх поверхні. Покриття, що застосовуються для підвищення протекторних властивостей захисних шарів бетону транспортних споруд, повинні відповідати наступним вимогам:

- володіти довговічністю і бути стійкими до атмосферних дій, включаючи сонячне випромінювання (ультрафіолет), циклічну дію вологи і температури;
- запобігати проникненню у поровий простір бетону води, вуглекислого газу, кисню, хлоридів, сульфатів і ін.;
- покриття повинні володіти тріщиностійкістю і паропроникністю;
- захисні склади не повинні проявляти вираженої кислотності, бути лужностійкими і не підвищувати рН порової рідини бетону;
- склади повинні бути технологічними при нанесенні, малотоксичними і вітчизняного виробництва.

Перелік використаних джерел:

1. Алентев А.А., Клетченков І.І., Пащенко А.А. Кремнійорганічні гідрофобізатори. –К.: Технічна література, 1962. -107 с.
2. Соболевський М.В., Музовська О.А., Попелова Г.С. Властивості та діапазон застосування кремнійорганічних продуктів. М.: Хімія, 1975 – 296 с.
3. Виконець І.І., Добрянська Л.О. Можливості гідрофобізації будівельної цегли. – Будівництво України. – 2001, №1, с 43-44.
4. Іваніцер Е.Д., Зимняков Л.Н., Лебедев Є.П. Нові марки еластомерів що випускаються у США. – М.: «ЦНИИТЭнефтехим», 1981. – 76 с.
5. Батраков В.Г. Підвищення довговічності бетону добавками кремнійорганічних полімерів. – М.: Будвидавництво, 1968. -135 с.
6. Hardman B., Torkelson A. Silicones. –N.-Y.: General Electric Company, 1989, 308 с.

ВПЛИВ МІГРАЦІЇ НА СВІТОВОМУ РИНКУ ПРАЦІ ТА ЙОГО ХАРАКТЕРНІ РИСИ В ДОВГОСТРОКОВІЙ ПЕРСПЕКТИВІ.

Автор - Карпенко Анастасія Віталіївна, студентка МО 1711 групи
 Науковий керівник – асистент Головінова Г.М.
 Дніпровський національний університет залізничного транспорту
 імені ак. В. Лазаряна

Особливе місце у сукупності характеристик сучасного світового ринку праці займають міжнародні міграційні процеси у форматі їх закономірностей та тенденцій щодо напрямів міграційних потоків, обсягів та географії переселенських рухів. Міжнародна міграція робочої сили набула значного поштовху в кінці XX – на початку XXI століття і стала одним з найбільш характерних проявів процесу інтеграції національних економік, зростання взаємозв'язку і взаємозалежності між країнами, що відомий у науковій літературі під назвою глобалізація. Термін "міграція" походить від латинського слова, що означає переміщення, переселення. Вперше поняття «міграція» вводить у науковий вжиток у 1885 році англійський учений Е. Равенштейн у статті «Закономи міграції». В даній праці ми розглядаємо як впливає міграція на світовий ринок праці та його характерні риси в довгостроковій перспективі, аналізуючи такі країни як Норвегія, Венесуела, США, Німеччина.

Впродовж усієї історії людства міграція відіграє визначну роль у суспільному розвитку. Вона є необхідною умовою кількісного та якісного економічного зростання, механізмом досягнення відповідності між попитом та пропозицією на робочу силу. Процес міграцій вчені відносять до числа найскладніших для дослідження демо економічних процесів.

Український дослідник С.Б. Чехович визначає трудову міграцію як один з видів міграції, що здійснює фізична особа з метою пошуку роботи (позитивна міграційна установка на працю), тобто переміщення працездатного населення для працевлаштування, що може мати постійний чи тимчасовий характер[1]

Міжнародна міграція робочої сили охоплює весь світ: як його розвинуту частину, так і відсталу периферію. В даний час в світі налічується більше 214 млн. чол. міжнародних мігрантів. Міжнародна міграція населення відіграє все більш значну роль у розвитку суспільства і перетворилася в глобальний процес, що охопив практично всі континенти і країни, а також різні соціальні верстви. Загальна кількість міжнародних мігрантів постійно збільшується. Більше половини мігрантів - вихідці з країн, що розвиваються і країн з перехідною економікою. З цих країн за останні 5 років промислово розвинені держави прийняли 12 млн. мігрантів, тобто щорічний приплив мігрантів становить в середньому 2,3 млн. чол., з них 1,4 млн. відправляються в Північну Америку і 800 тис. - в Європу.

Міжнародна міграція робочої сили зумовлена чинниками внутрішнього економічного розвитку кожної окремої країни і зовнішніми чинниками: станом міжнародної економіки в цілому та економічними зв'язками між країнами. У певні періоди рушійними силами міжнародної трудової мобільності можуть виступати також політичні, військові, релігійні, національні, культурні, сімейні та інші соціальні чинники. Причини міжнародної трудової міграції можна також зрозуміти лише як конкретну сукупність названих чинників. трудових ресурсів відповідно до потреб країн; по-друге, робить можливим освоєння

Проаналізувавши різні джерела інформації я можу визначити декілька наслідків впливу міграції. Позитивними наслідками є :по-перше, міграція забезпечує перерозподіл нових регіонів, концентрує величезні маси найбільш активного і енергійного населення в економічних центрах; по-третє, сприяє зміні економічного, соціального, культурного

становищ людей ,руйнуючи рутинні традиції форм життя; по-четвере, для країн іміграції грошові перекази емігрантів на батьківщину сприяють розширенню реалізації товарів країн імміграції за кордоном.

Також,я можу виділити і негативні наслідки міграції:по-перше,безробіття. Коли прибуває нова робоча сила ,місцеве населення вимушене також мігрувати адже для них немає робочих місць. Тобто негативно впливає на економічне населення місцевих;по-друге,грошові перекази емігрантів на батьківщину сприяють розширенню реалізації товарів країн імміграції за кордоном;по-третє, негативним наслідком є вплив висококваліфікованих спеціалістів та вчених. Тому уряди цих країн намагаються проводити політику гальмування такого процесу;по-четверте,зменшується обсяг споживчого ринку країни,і у значних масштабах це призводить до зниження рівня виробництва та споживання в країні.

Виходячи з усього вищесказаного, як бачимо, наслідки міжнародної міграції робочої сили надто різноманітні. Вони проявляються як в країнах, що експортують робочу силу, так і в країнах, що імпортують її, приносячи певні вигоди та втрати обом сторонам та самим людям, хоча, вигод більше в країнах-імпортерах робочої сили, а в країнах-експортерах в цілому втрати перевищують вигоди. Та світ в цілому виграє, оскільки свобода міграції дозволяє людям переміщуватись в країни, де вони можуть внести більший чистий дохід у світове виробництво.

Міжнародна міграція робочої сили набуває глобального характеру. Нижче я розмістила пріоритетність деяких країн за чистою міграцією населення:

- 1.США +4774029
- 2.Німеччина + 2719112
- 3.Норвегія + 140000
- 4.Венесуела -3266243 [2]

Міграція є надзвичайно актуальною проблемою для більшості країн як в контексті неконтрольованості масштабів, так і неоднозначності її впливу на соціально-економічні процеси, що віддзеркалюються офіційною статистикою. Це обумовлює потребу перегляду існуючої системи регулювання міграції, суб'єктами якої виступають як державні структури, так і громадські організації.

Важливою характеристикою міжнародного ринку праці є ступінь мобільності робочої сили. Рух трудових ресурсів набирає різних форм: природний, територіальний, галузевий, професійний, кваліфікаційний та соціальний. Найбільшу вагу має територіальний рух робочої сили, хоч у міру еволюції міжнародного ринку робочої сили посилюється значення й інших форм. Міжнародний ринок праці становить комплексне явище, пов'язане як з розвитком самої особистості людини, так і з підвищенням якості праці, зміною характеру робочої сили, формуванням її нових якостей.

Список використаної літератури:

- 1.Міграційне право України : [підручник] / С.Б. Чехович. – К. :Школа, 2003. – 240 с.
- 2[.Електронний ресурс] - <https://data.worldbank.org/>

ПЕРЕДОВИЙ ДОСВІД ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ІСПАНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

Автор – Касянюк Юлія Андріївна студентка групи БО1711

Науковий керівник - к.е.н. доцент Чаркіна Тетяна Юріївна

Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В.Лазаряна

Транспортна система є вагомою складовою будь-якої країни. Значну частину відіграє залізничний транспорт, оскільки саме він залишається надійним та доступним на протязі багатьох років. В Україні за 2018 р. було перевезено 157 962,4 тис. пасажирів, це 95,8% у порівнянні до 2017 року. [1]

Особливої уваги заслуговують іспанські залізниці, в яких дуже міцно налагоджена транспортна система. Їх особливість—це швидкість, зручність та рух у будь-якому напрямку. Значна частина пасажирів в Іспанії для пересування обирає саме залізницю, головну роль відіграє комфорт та абсолютна незалежність від погодних умов.

Відміною рисою є електронні квитки, які дають можливість заощадити час в черзі на касі, також зменшити використання паперу. Ще придбання квитків можна здійснити на офіційному сайті та у спеціально обладнаному автоматі. Існує така хитрість, якщо купувати квиток завчасно, то ціна буде набагато нижчою, чим при покупці в той же день. Наприклад, на маршруті “Мадрид-Барселона” відстань 623 км, час в дорозі приблизно 3 години. Вартість квитка на швидкісному потязі фірми AVE (Alta Velocidad Española), за тиждень до відправлення коштує 84,3€. Якщо придбати квиток завчасно, а саме за місяць до відправлення, його вартість дорівнює 32€. [2]

Також в Іспанії, як і в більшості країнах користуються пільгами. Далі наведено найбільш популярні знижки серед всіх верств населення. Наприклад, пенсіонерам, а також людям старше 60 років, які знаходяться в працездатному віці, пропонують оформити “золоту карту”. За допомогою неї громадянин має право на знижку від 20% до 50% на квитки, які залежать від типу потяга. Ця пропозиція поширюється на потяги ближнього, середнього і дальнього сполучення, коштує дана послуга 6€ в рік. Спеціальна картка для молоді, яка коштує 50€ за рік дає можливість користуватися пільгами від 25% до 50% в залежності від типу потяга. Знижка для багатодітних родин також від 20% до 50%, для її отримання необхідно пред’явити офіційний документ. Знижка для подорожуючих групою від 10 до 25 громадян становить 15% від повної вартості квитків. Діти до 4 років подорожують безкоштовно, а віком від 3 до 14 років, мають змогу пересуватися залізничним транспортом зі знижкою, яка становить 40%. За допомогою картки “10 поїздок” мандрівник може заощадити 15% від початкової вартості квитка, але термін її дії лише 2 місяці з дати придбання. [2]

Людей з особливими потребами в Іспанії особливо цінують і роблять все необхідне, щоб вони себе почували комфортно. Залізниця не є виключенням, щоб комфортно подорожувати необхідно все завчасно спланувати. Рекомендується зателефонувати в компанію RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles) і повідомити про свої плани. Вони у свою чергу зроблять все необхідне, щоб подорож пройшла комфортабельно. Зазвичай персонал просить прибути за 30 хвилин до відправлення потяга, аби допомогти пасажирові. Майже в усіх потягах для інвалідів, окрім пандусів, пристосований окремий вагон – 8, прохід в цьому вагоні значно ширший ніж в інших, також є спеціальні місця з ремнями безпеки. Але якщо такого вагону не виявилось, тоді персонал домовляється про те, щоб посадити інваліда ближче до дверей. Крісла складають і кладуть в спеціальні місця біля валіз, практично все це роблять самі працівники залізниці. Собакам-поводирям

та помічникам дозволяється безкоштовно їздити зі своїм господарем з обмеженими можливостями.

Головною перевагою для туристів є те, що більшість поїздів відповідають пересуванням літаків і водного транспорту за часом. Тому не має тривалої необхідності в очікуванні свого потяга.

В Іспанії уряд дуже жорстко контролює вартість квитків та якість, також сприяє розвиненню цієї галузі. Найбільше враження від іспанської залізниці – це точність. Для них максимальне запізнення потяга – п'ять хвилин. В країні діє дуже жорстка система повернення коштів. За запізнення потяга на 5-15 хвилин повертають 50% від вартості квитка, півгодини та більше – повернення всіх грошових коштів.

Всі місця сидячі, і класи квитків відрізняються тільки зручністю крісел і відстанню між ними. У вагоні встановлені телевізори, і під час руху демонструється фільм. Для цього провідник роздає всім пасажиром одноразові навушники, ціна яких входить у вартість квитка.

На залізниці потяги мають змогу розвивати швидкість до 350 км/год. Недарма торгова марка іспанських залізниць має назву AVE (Alta Velocidad Española), що в перекладі означає – птах. Але 350 – це максимум на що вони здатні, в реальних умовах їх швидкість набагато нижча. Тому що Іспанія – це гірська країна і висока швидкість просто небезпечна. Наприклад, середня швидкість на рівнинних ділянках маршруту “Мадрид-Барселона” складає 230 км/год. Іспанські потяги відрізняються від українських тихою ходою, у вагонах не чути галасливого стуку коліс. Також у поїздах далекого прямування ввели “вагони тиші”, в яких пасажирів подорожують при мінімальному рівні шуму.

Ще одна відмінність – це табличка з номером вагона, вона електронна і знаходиться в спеціальному віконці, біля дверей вагона. На далеких маршрутах двері відкриває провідник. На ближніх двері потрібно відкрити самостійно, під табличкою з інформацією, є кнопка, на яку потрібно натискати зовні, щоб відкрилися двері.

В Іспанії ставити валізи в проході або під ногами – неприйнятно і викличе незрозуміння. Великі валізи ставляться на спеціальні полиці при вході з тамбура в вагон. Над головами пасажирів є спеціальні полиці для ручної поклажі, на зразок літакових, але відкритого типу. Вокзал, після приходу останнього вечірнього поїзда закривається на ніч, на ключ. Так що переночувати на вокзалі не вийде. Це вагомих плюс, адже тоді вокзал не перетворюється тимчасовим притулком для безхатьок. Також забороняється спати на лавках, це дуже жорстко контролює поліція.

В іспанських містах і селах цінують безпеку тому, залізниця обов'язково відокремлена від житлової зони металевою сіткою та кількома лініями дроту над нею.

На даний момент, залізниці України в основному задовольняють потреби суспільства. Але виробничий стан залізниць і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає стандартам якості надання транспортних послуг. Для того, щоб створити подібні умови в Україні, в першу чергу необхідно оновити весь рухомий склад, забезпечити комфортні умови та надійність для пасажирів. Для вирішення цієї задачі, необхідно залучати інвесторів та повністю змінювати цю застарілу систему менеджменту АТ “Укрзалізниця”.

Використання джерел:

1. Державна служба статистики України / [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. Офіційний сайт іспанської залізниці / [Електронний ресурс] – <http://www.renfe.com>

ФОРМУВАННЯ ТАРИФІВ НА ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Автор - студентка групи МО1611 Килинчук Г.П.

Науковий керівник - доцент Чернова Н.С.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка
В. Лазаряна

Аналізуючи причини затяжної кризи економіки, слід зауважити, що за роки незалежності України концептуальні підходи до участі держави в економічних процесах дуже мало змінилися, а форми і методи державного управління в економічній сфері до останнього часу базувалися на адміністративно-командній системі. Цілком зрозуміло, що економічна модель, яка досі існувала в Україні, себе вичерпала і нездатна забезпечити стає економічне зростання. Проблема оптимізації державного регулювання тарифів сьогодні є актуальною для громадян, і чітко видно, що тарифна система в країні, що існує на сьогодні у сфері вантажних перевезень, недосконала. Тарифна система буде ефективною, якщо правильно сформувати тарифи і ефективно витратити кошти, які платять споживачі послуг. В іншому випадку, саме по собі підвищення тарифів не принесе бажаних результатів.

Тарифи виникли в процесі зміни відносин купівлі-продажу між перевізником та власником вантажу. Вантажні тарифи - це оптові ціни продукції транспорту. Такі тарифи впливають на кінцеву вартість товару, бо в процесі перевезення вартість товару зростає.

Найбільший темп зростання тарифу на вантажні перевезення спостерігається на водному транспорті, а найменший темп – на автомобільному транспорті. На залізничному транспорті темпи зростання більше, ніж на автомобільному. Саме тому автомобільні перевезення, за цим показником, є конкурентоспроможними та зайняли провідне місце на ринку.

При формуванні транспортних тарифів виходять з того, щоб їхній середній рівень дозволяв:

- відшкодувати експлуатаційні видатки, включаючи амортизацію основних фондів;
- забезпечити фінансування капітальних вкладень у межах реконструктивних заходів і поставок рухомого складу;
- відшкодування державному бюджету коштів, що отримані на підготовку кадрів, охорону здоров'я й освіти, що не включаються до собівартості перевезень;
- утворювати економічні фонди стимулювання за встановленими нормативами (фонд матеріального заохочення, фонд соціального розвитку тощо), мати фінансові резерви для допомоги відсталим підприємствам і на особливі потреби;
- забезпечити розрахунки транспорту з державним бюджетом за основні виробничі фонди, нормовані оборотні кошти, трудові ресурси, отримані банківські кредити.

Встановлення тарифів на основі зазначених складових забезпечує впровадження принципу самоокупності й самофінансування на кожному виді транспорту.

В основі побудови тарифів знаходиться вартість продукції транспорту, яка стосується перевезень вантажів і перевезень пасажирів. Розрахунок тарифів заснований на собівартості перевезень який є найважливішим показником діяльності транспорту, що характеризує його економічну ефективність. Оскільки витрати транспорту, що враховуються у собівартості, не вичерпують всієї сукупності необхідних витрат на перевезення, рівень ставок провізної плати зазвичай встановлюють вище собівартості з таким розрахунком, щоб отримані транспортними підприємствами доходи не тільки відшкодовували їхні витрати, але й забезпечували створення необхідних нагромаджень.

Особливістю ціноутворення на транспорті є те, що ефективність його роботи залежить значною мірою від використання рухомого складу вантажовідправниками й

вантажоодержувачами. Саме тому в діючій системі тарифів передбачено міри, що стимулюють покращення ступеня використання вантажопідйомності й місткості рухомого складу.

Транспортні тарифи можуть мати різну форму побудови:

- диференціальну;
- пропорційну;
- акордну.

Диференціальні тарифи встановлюються таким чином, що тарифні ставки за одиницю транспортної продукції змінюються в тій чи іншій закономірності в залежності від відстані перевезення, частіше знижуються зі збільшенням відстані перевезення

Пропорційні тарифи встановлюються у вигляді єдиних ставок за одиницю транспортної продукції на всіх відстанях перевезення. В цьому випадку провізна плата за перевезення вантажу зростає прямо пропорційно відстані перевезення

Акордні тарифи встановлюються у вигляді фіксованих ставок за перевезення вантажів у конкретних кореспонденціях або за певну відстань перевезення (водний, авіаційний транспорт)

На залізничному транспорті, наприклад, для визначення вартості перевезення вантажів використовують загальні, виняткові, пільгові та місцеві тарифи. За допомогою загальних тарифів визначається вартість перевезення основної маси вантажів. Виняткові тарифи дозволяють організовувати ефективне розміщення промисловості, за їх допомогою також можна регулювати вартість перевезення окремих видів сировини, наприклад, кам'яного вугілля, кварцитів, руди. Підвищуючи чи знижуючи за допомогою виняткових тарифів вартість перевезень у різні періоди року, можна досягнути зниження рівня нерівномірності перевезень на залізницях. Пільгові тарифи застосовують під час перевезення вантажів для певних цілей, і навіть вантажів для самих залізних доріг.

Діючі вантажні тарифи на залізничному транспорті різняться в залежності від таких факторів, як рід вантажу, ступінь використання вантажопідйомності та місткості вагона, швидкості перевезення, типу рухомого складу та ін.

В автомобільному транспорті для визначення вартості перевезення вантажів використовують наступні види тарифів:

- відрядні тарифи на перевезення вантажів;
- тарифи на перевезення вантажів на умовах платних автотонно-годин;- тарифи за погодинне користування вантажними автомобілями;
- тарифи на основі покілометрового розрахунку;
- тарифи за перегін рухомого складу;
- договірні тарифи.

В висновку скажемо про позитивні та негативні сторони формування тарифів:

- причинами неефективності державного регулювання тарифів на вантажні перевезення є, з одного боку недосконале формування тарифів, з другого - порядок витрачання надходжень від перевезень;

- створення Кабінетом Міністрів Міжвідомчої комісії є позитивним моментом в удосконаленні тарифної політики і дає можливість залучити до визначення тарифної політики не тільки державні органи, але й представників господарюючих суб'єктів;

Для удосконалення державного регулювання тарифів на перевезення потрібно:

- виробити науково обґрунтований механізм встановлення тарифів;
- реформування тарифної системи проводити у комплексі із структурною реформою певної транспортної галузі.

ОСНОВНІ РІЗНОВИДИ КРИЗ НА ПІДПРИЄМСТВІ

Автор - Кокітко О.В., студентка групи МО1611

Науковий керівник – д.е.н., доцент Марценюк Л.В.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту ім. академіка
В. Лазаряна

Термін «криза підприємства» охоплює різноманітні сторони життєвого циклу підприємства – від просто перешкод у функціонуванні підприємства через конфлікти до ліквідації підприємства.

Криза підприємства – це процес (а не явище), що характеризується певною тривалістю і відповідно має певні часові межі. У перебігу кризи можуть бути виокремлені певні стадії, що відрізняються часовою тривалістю, формами та інтенсивністю прояву, потребою в управлінні тощо.

Криза має циклічний характер, тобто виникає з певною періодичністю. Причому ця періодичність є індивідуальною характеристикою підприємства і не синхронізована в часі з циклами розвитку мезо- (галузь, вид економічної діяльності) та макрооточення (національна та світова економіка) підприємства, хоча певним чином і провокується ними.

Залежно від проблематики кризи (сутності суперечностей, що їх обумовлюють) прийнято виділяти:

Економічні кризи відбивають гострі суперечності в економічному стані окремого підприємства. Це кризи виробництва і реалізації продукції (товарів, послуг), взаємин економічних агентів, втрати конкурентних переваг тощо.

Організаційні кризи виявляються як кризи організаційно-правової форми господарювання, стилю управління, організаційності структури, розподілу функцій, регламентації повноважень окремих структурних підрозділів (центрів фінансової відповідальності) тощо.

Технічні кризи причиною яких найчастіше є незадовільний рівень матеріально-технічної бази (обладнання), моральне та технологічне старіння основних засобів, їх псування або загибель, неефективне використання, що обумовлює неспроможність вироблення продукції, адекватної ринковим потребам.

Технологічна криза виникає в разі недосконалої технології виробництва продукції, наслідком якої є втрата конкурентоспроможності продукції тощо. Імпульсом для її розгортання є усвідомлення потреби у нових технологіях, впровадженні досягнень науково-технічного прогресу.

Фінансова криза відбиває суперечності між фактичним станом його фінансового потенціалу (спроможністю генерування та (або) залучення фінансових ресурсів) та необхідним обсягом фінансування.

Соціальні кризи виникають під час загострення суперечностей та зіткнення інтересів у трудовому колективі підприємства, між окремими соціальними групами персоналу та менеджменту з приводу умов та оплати праці, стилю управління, вирішення соціальних проблем тощо.

Психологічна криза, що охопила персонал та власників підприємства, проявляється у вигляді масового стресу, паніки, страху за майбутнє, незадоволеності існуючим станом речей, рівнем захищеності тощо

Також кризи поділяють залежно від :

Залежно від масштабу кризи доцільно виокремлювати такі поняття: кризове явище, локальна та системна криза.

Залежно від причин (джерел генерування) кризи використовують різні підходи для характеристики кризи – зовнішню та внутрішню – залежно від основної причини її розгортання у межах місця виникнення.

Залежно від характеру (спрямованості) та наслідків використовуються такі дефініції, як руйнівна та оздоровча кризи.

Залежно від ступеня тяжкості прийнято розрізняти легку, тяжку та катастрофічну кризи. Їх виокремлення залежить від ступеня порушення параметрів життєздатності, рівня ризику банкрутства та можливих наслідків для функціонування підприємства.

Залежно від періоду проходження (від виникнення до подолання) використовуються такі дефініції: короткочасна криза та затяжна криза, яка, у свою чергу, може бути середньо – (від 1 року до 3) та довгостроковою (більше 3 років).

Залежно від зовнішнього прояву стану кризи виокремлюються такі ознаки: прихована (латентна) та очевидна (явна) криза. У першому випадку (як правило, у разі короткочасної кризи або на першому етапі затяжної кризи) зовнішніми спостерігачами та агентами зовнішнього середовища виникнення кризи не реєструється, оскільки відсутній негативний вплив на екстерналії (публічні параметри) та показники діяльності підприємства (у разі короткочасної кризи або на першому етапі затяжної кризи). У міру поглиблення кризи екстерналії та показники діяльності підприємства погіршуються, що поступово робить факт її наявності очевидним.

Залежно від стану проходження кризи використовуються такі дефініції: керована та некерована кризи.

Залежно від закономірності виникнення виокремлюються такі ознаки кризи: випадкова (несподівана) та закономірна (передбачувана)

Залежно від наявності зацікавленості у виникненні кризи розрізняють такі дефініції: штучна та природна кризи.

Залежно від взаємозв'язаності кризи прийнято розрізняти незалежну кризу, що охопила окреме підприємство (господарську систему) та ланцюгову кризу, розгортання якої обумовлюється наявністю причиннонаслідкових зв'язків

Виникнення кризи обумовлює певні загрози та ризики для процесу функціонування підприємства, а її проходження (подолання) має певні наслідки для подальшої «долі» підприємства – позитивні, якщо спостерігається розв'язання накопичених суперечностей та забезпечення оновлення фундаментальних засад ведення бізнесу, або негативні, якщо наслідком кризи є призупинення діяльності підприємства, виникнення ситуації банкрутства, добровільна або примусова ліквідація як суб'єкта господарювання.

ПОДАТКОВІ ПІЛЬГИ ЯК ЕЛЕМЕНТ ПОДАТКОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ

Автор - Кокітко О.В., студентка групи МО1611

Науковий керівник – к.е.н., доцент Чаркіна Т.Ю.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка

В. Лазаряна

Податковий менеджмент – це сукупність прийомів і методів організації податкових відносин з метою забезпечення формування дохідної частини бюджетів і впливу податків на розвиток виробництва й соціальної сфери; процес управління шляхом використання методів впливу податкового механізму на податкову систему з метою реалізації податкової політики. Важливим елементом податкової системи та податкової політики будь-якої економічної системи світу є податкові пільги, через які можна опосередковано регулювати соціально-економічні пропорції, а також здійснювати державне регулювання соціально-економічного розвитку держави, системний внутрішній перерозподіл фінансових ресурсів між окремими суб'єктами господарювання. Реалізація цих завдань можлива за рахунок застосування різних інструментів, зокрема податкових пільг як стимулюючого важеля розвитку національної економіки. Податкові пільги дають змогу цілеспрямовано впливати на економічну поведінку платників податків та підтримувати пріоритетні напрями господарювання.

Податкові пільги є альтернативою субсидій, дотацій та інших окремих інструментів пільгового кредитування. Тому для впровадження податкових пільг слід додержуватися системного підходу, який має забезпечувати зв'язок усіх цих інструментів у єдиний комплекс. Система пільг і привілеїв є своєрідним орієнтиром для юридичних або фізичних осіб під час вибору ними сфери діяльності, форми одержання доходів.

Можливості застосування податкових пільг в Україні регламентуються відповідними податковими законами. Правове регулювання пільг здійснюється, по-перше, на рівні податкових законів, які встановлюють засадні принципи надання пільг певним категоріям платників, по-друге, на рівні підзаконних актів, що визначають конкретні пільги для конкретних суб'єктів оподаткування. Законодавство про оподаткування в якості пільгових суб'єктів виділяє категорії платників, а не окремих юридичних чи фізичних осіб, тобто виділяє певну однорідну групу платників податків, що характеризується конкретною ознакою, на підставі якої і формується пільговий податковий режим. Усі інші платники податків визначають об'єкт оподаткування, обчислюють податкову базу і суму податків у повному обсязі згідно з встановленими законодавством загальними правилами

Податкові пільги завжди були і залишаються об'єктом особливої уваги та зацікавленості всіх платників податку, оскільки - наявність комплексу податкових пільг означає повне або часткове звільнення юридичних і фізичних осіб від обов'язкових платежів.

В умовах ринкових відносин вони виступають необхідною передумовою для активного використання всіх податкових інструментів з метою економічного і правового регулювання соціальних процесів, стимулювання розвитку виробництва тощо. Передбачені законодавством пільги надаються залежно від об'єктів та суб'єктів оподаткування і значення їх для розвитку народного господарства країни. Пільги мають носити постійний, сталий характер і не бути амністією для неплатників податків. Пільги до недавнього часу надавалися широкому колу суб'єктів підприємницької діяльності на шкоду інтересам держави.

Пільги мають встановлюватися лише стосовно об'єкта, а не суб'єкта оподаткування. Всупереч вимогам ст. 1 Закону України "Про систему оподаткування", якою передбачається, що встановлення і скасування податків та пільг здійснюється Верховною Радою України, а ставки податків та пільги не можуть встановлюватися або змінюватися іншими законодавчими актами України, крім законів про оподаткування.

Для активізації інвестиційного процесу застосовують податкову знижку та податковий кредит. Інвестиційна податкова знижка передбачає право підприємств зменшувати прибуток до оподаткування на певний відсоток зазначених витрат. Тобто надається термінова податкова знижка (пільга) підприємствам, що здійснили інвестиції капітального характеру та витрати на НДДКР через пряме зменшення оподатковуваного прибутку на повний чи частковий обсяг зазначених витрат підприємств. Інвестиційний податковий кредит - це відстрочка плати податку на прибуток, що надається суб'єкту підприємницької діяльності на визначений строк із метою збільшення його фінансових ресурсів для здійснення інноваційних програм із наступною компенсацією відстрочених сум у вигляді додаткових надходжень податку через загальне зростання прибутку, отриманого внаслідок реалізації інноваційних програм.

З метою стимулювання підприємств-забруднювачів до зменшення забруднення навколишнього природного середовища, а також наближення до ставок за викиди парникових газів у країнах ЄС підвищити з 1 січня 2019 року ставку екологічного податку, в тому числі і в Україні. У розвинутих країнах світу введення екологічного податку зумовлене потребою часткової компенсації негативного впливу на довкілля небезпечних факторів, що виникають у процесі діяльності суб'єктів господарювання. У зв'язку з тим, що такий вплив є об'єктивно неминучим, передбачено економічне стимулювання суб'єктів господарювання до скорочення забруднення навколишнього середовища. Попри суттєві надходження екологічного податку у 2018/2019 роках, показники забруднення навколишнього природного середовища лишаються стабільно високими, а дослідження стану довкілля свідчать про існування перманентної екологічної кризи. Однак тенденція останніх років продемонструвала неефективність використання державою надходжень від екологічного податку.

Реалізація поставлених цілей, як ми бачили, можлива й через застосування інструментів податкового регулювання, зокрема, зміни видів (переліку) податків, їх ставок, бази оподаткування та надання податкових пільг.

Отже, податкові пільги – це переваги, що надаються окремим платникам податків, включаючи можливість не сплачувати податок або сплачувати його у меншому розмірі.

Норми законодавства, що визначають підстави, порядок і умови застосування пільг з податків і зборів, не можуть мати індивідуального характеру.

Згідно з діючим податковим законодавством України передбачені наступні форми надання податкових пільг:

встановлення мінімуму, який не оподатковується; вилучення з оподаткування певних елементів об'єкта оподаткування; звільнення від оподаткування окремих осіб або категорій платників податків; зменшення податкових ставок; застосування цільових податкових пільг, у т. ч. податкових кредитів.

Останніми роками проблема податкових пільг набула широкого характеру разом із власне пільгами, що існують у формі субсидування цілих областей України, галузей промисловості шляхом створення вільних економічних зон, територій зі спеціальним інвестиційним кліматом та проведення різноманітних експериментів. Наразі в Україні функціонує дванадцять пільгових економічних зон і дев'ять територій зі спеціальним інвестиційним кліматом.

На сьогодні перелік різноманітних пільг у податковому та митному законодавстві складається приблизно з 200 позицій. Проблема існування податкових пільг ускладнюється величезними сумами несплачених податків у результаті отримання пільг.

СТРАТЕГІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ

Автор - Кокітко О. В., студентка групи МО1611

Науковий керівник – ас. Гребенюк Г. М.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Однією з основних складових стратегічного плану підвищення ефективності діяльності та конкурентоспроможності підприємства є удосконалення управління персоналом підприємства. Залежно від виконуваних функцій весь персонал підприємства поділяється на чотири категорії: керівники, спеціалісти, інші службовці, робітники. Важливим чинником удосконалення роботи по управлінню персоналу на підприємстві є підвищення кваліфікації працівників організації.

Стратегія управління персоналом на підприємстві полягає у розробці системи мотивації працівників. Створення на підприємстві служби мотивації і призначення спеціаліста, основними задачами якого буде:

- виявлення та вивчення потреб;
- визначення інтересів, цінностей, орієнтацій працівників у сфері праці;
- дослідження мотивів їх трудової діяльності, мотиваційного потенціалу;
- виявлення змін у структурі мотивів, прогнозування їх розвитку і впливу на результати діяльності.

Для успішної реалізації стратегії підприємства важливого значення набуває формування мотиваційної системи та інноваційна діяльність працівників:

1. На кожному етапі реалізації інноваційного проекту частка складових оплати праці варіюється в залежності від особливостей етапу.

2. Концепція системи оплати праці обов'язково включає аспекти нематеріального стимулювання, додаючи їм особливу значимість на визначених етапах розвитку проекту.

Варто визначити загальні принципи мотивації праці в умовах реалізації інноваційного проекту, що актуальні на будь-якій фазі реалізації проекту:

- формування структури заробітної плати повинне бути орієнтоване на досягнення підприємством стратегічних і тактичних цілей на кожній фазі реалізації проекту;
- розрахунок перемінної частини заробітної плати повинен здійснюватися з використанням принципу оцінки ефективності праці кожного співробітника;
- розмір корпоративної складової перемінної частини заробітної плати повинен бути зв'язаний із загальними показниками ефективності роботи всього бізнес-напрямку;
- при невеликій відносній базі її базової частини оплата праці повинна бути стабільна, а методи її визначення – зрозумілі;
- варто установити прозорість інформації про оцінку ефективності роботи кожного співробітника і всього бізнес-напрямку в цілому.

До важливих чинників управління персоналом є формування сприятливого соціально-психологічного клімату в колективі. Соціальний розвиток реалізується через його окремі елементи: створення належних умов праці, оздоровлення працівників, надання можливості працівникам підвищувати свою кваліфікацію, турбота про ветеранів праці, інвалідів, людей похилого віку.

З метою втілення зазначених заходів у бюджеті підприємства передбачаються фінансові ресурси. Важливими стратегічними напрямками діяльності підприємства є формування позитивного бізнес-іміджу. Таким чином, для успішної реалізації загальної стратегії підприємства, яка об'єднує в собі елементи стратегії розвитку продукту, розвитку та захоплення ринку, необхідне ефективне організаційне та матеріально-технічне її забезпечення, тобто:

- розробка відповідної ресурсної стратегії;
- маркетингової стратегії;
- стратегії управління персоналом;
- соціальною діяльністю підприємства.

Планування в підприємстві здійснюється за підходом «від досягнутого», тобто розробка планових заходів по підвищенню конкурентоспроможності базується на оцінці окремих показників конкурентних позицій, рівні їх керованості і мінливості, а також з урахуванням ресурсних можливостей їх зміни. Даний підхід добре зарекомендував себе на практиці та забезпечив підприємство короткостроковими конкурентними перевагами за весь період його використання, але основним недоліком його виступає неможливість забезпечення довгострокових конкурентних переваг.

Для підвищення ефективності системи управління підприємством, на мою думку, буде доцільно використати підхід який базується на принципово нових довгострокових стійких конкурентних перевагах.

Цей підхід використовує концепцію управління конкурентоспроможністю підприємства на основі інноваційної моделі. При цьому спочатку визначається ідеально скомпонований майбутній стан підприємства з високим потенціалом конкурентоспроможності за рахунок маневреності та інноваційності, а потім «від майбутнього» формується траєкторія розвитку. На відміну від першого підходу при такому плануванні необхідно забезпечити комплексність заходів, їх зв'язування, взаємопідтримку, а також систему управлінських заходів по формуванню і підтриманню ефективності та конкурентоспроможності підприємства на всій траєкторії його розвитку.

ЯК ДІЄ ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЙОГО РОЗВИТКУ

Автор - студентка групи МО1611 Кокітко О.В.

Науковий керівник - доцент Марценюк Л.В.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту ім. академіка
В. Лазаряна

Штучний інтелект сьогодні – це здатність машин і програм аналізувати отриману інформацію, робити висновки, приймати на їхній основі рішення. Ключова характеристика ШІ-пристроїв – вміння постійно навчатися, накопичувати знання і успішно застосовувати їх, тобто це здатність до тих дій, які виконує людський мозок. Простіше кажучи, думати і реалізовувати задумане: наприклад, готувати певні коктейлі, керувати транспортними засобами або ставити діагнози людям.

Перші дослідження з вивчення штучного інтелекту почалися ще в середині ХХ століття. Поняття ШІ як науки сформулював професор Дартмутського коледжу Джон Маккарті у 1956 році, а апогеєм наукових пошуків став відомий тест Тьюрінга.

Переваги штучного інтелекту:

Використання машин, які навчаються, і програм може значно скоротити час, фінансові витрати і сприяти продуктивності праці. Наприклад, за допомогою штучного інтелекту, який вміє діагностувати меланому, лікарі зможуть більш точно ставити діагнози і витрачати на кожного з пацієнтів менше часу. Відповідно, при цьому лікарям вдасться допомогти більшій кількості людей за певний період.

Використання машин, які навчаються, і програм може значно скоротити час, фінансові витрати і сприяти продуктивності праці. Наприклад, за допомогою штучного інтелекту, який вміє діагностувати меланому, лікарі зможуть більш точно ставити діагнози і витрачати на кожного з пацієнтів менше часу. Відповідно, при цьому лікарям вдасться допомогти більшій кількості людей за певний період.

Потенціал застосування штучного інтелекту дуже широкий, вже зараз він використовується у багатьох сферах: медицина, фінанси, промисловість, торгівля і, звичайно, побут людини.

Неабияку роль відіграє штучний інтелект у роботі підприємств. Він допомагає автоматизувати процеси, які потребують неабияких зусиль, і тоді участь людини залишається мінімальною. Наприклад, компанія LG планує відкрити завод, де все – від закупівлі матеріалів до відвантаження готового продукту – буде під контролем розумних систем. Запустити виробництво нового формату керівництво компанії збирається вже у 2023 році.

Активно застосовується ШІ в робототехніці. Наприклад, в Росії розроблено дитячого робота «Смелю», який може розпізнавати мову і спілкуватися, а в китайській провінції Хенань чергує робот-патрульний, який вміє розрізняти і аналізувати осіб. Один з розумних роботів на ім'я Софія навіть отримав громадянство в Саудівській Аравії.

Шість прогнозів на найближчий рік

1. Світ накриє хвиля стартапів, заснованих на найбільш передових дослідженнях у сфері Natural Language Processing (розуміння людської мови штучним інтелектом). Усі ці стартапи протягом найближчого року можуть залучити понад 100 млн дол інвестицій.

2. Технологія автономного водіння залишиться на стадії R&D. Жоден автовиробник не забезпечить автономне водіння автомобілів на дистанції понад 15 млн миль у 2019 році, що еквівалентно дистанції, яку проїжджає 1 тис водіїв у Каліфорнії за рік.

3. Компанії, що не входять до списку 2 тис найбільших публічних компаній світу за версією журналу Forbes, посилять свої політики безпеки щодо конфіденційності даних користувачів під час використання технологій машинного навчання.

4. Університети створюють спеціальні ступені бакалавра у сфері ІІІ.

5. Google зробить прорив у сфері апаратного забезпечення квантових обчислень. У результаті з'явиться щонайменше п'ять стартапів, які спробують створити технологію квантового машинного навчання.

6. У міру того як системи ІІІ стають потужнішими, тема управління ІІІ стає більш важливою. Тому як мінімум один великий розробник ІІІ внесе суттєві зміни в модель управління ІІІ.

В Україні гарний розвиток інформаційної безпеки. Ми розвиваємо свій Watson. Як це діє? Уявіть, вночі хтось до вас приходить. Watson не будить вас, а спершу сам перевіряє, хто прийшов. Якщо це не бабуся ваша – то вже будить вас

Менеджер з розвитку бізнесу та взаємодії з державним сектором Cisco в Україні Валерій Фіщук впевнений – коли штучний інтелект пішов у хмару – стався прорив. Він став доступним, його більше може використовувати середній і малий бізнес.

Разом з хмарними технологіями розробляються і безпосередньо з ними пов'язані – як управляти великим масивом хмарних даних. Також на базі хмар – цифрове робоче місце і мережі учбових центрів.

Не варто боятися, треба впроваджувати технології. Це дозволить розвивати бізнес, швидше досягати цілей. Люди повинні мати на столах цифрові інструменти, тоді вони ефективніші – можуть більше заробляти і мати більше часу на себе. А компанія тоді – конкурує на ринку і більше заробляє. В Україні в цьому напрямку ми непогано розвиваємось. Є по два флагмани мінімум в кожній індустрії, і вони "тягнуть" інших за собою.

ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЗМІСТОМ ПРОЕКТУ СТВОРЕННЯ КАВ'ЯРНІ У МІСТІ ДНІПРО

Автор – Колодочка В.Р., студентка групи 7УП (УП1926)

Науковий керівник – к.т.н., доц. Гордєєва І.О.

Дніпровський національний університет залізничного
транспорту імені академіка В. Лазаряна

Актуальність дослідження. Ресторанний бізнес є однією із найбільш значущих складових індустрії гостинності, який розвивається досить високими темпами. Значним потенціалом в плані появи нових проектів володіє сфера обслуговування, у тому числі – кав'ярні. Вони є одним із найбільш розповсюджених видів малого бізнесу, тому заклади і підприємства ведуть між собою постійну боротьбу на ринку, за пошук нових та за утримання постійних споживачів їхньої продукції та послуг. Незважаючи на те, що зараз кава стала повсякденним напоєм, інтерес до і кав'ярень і їх популярність не слабшає. Навіть у часи економічної кризи в країні є категорія споживачів, яка може дозволити собі відвідувати кафе. Кав'ярні як різновид закладів загального харчування стали особливо популярними в останні 2–3 роки, тому можна припустити, що бурхливий розвиток цієї галузі буде проходити в найближчі роки. Кав'ярня – це не просто місце, де можна випити кави. Думаю, що особливість такого типу в тому, що вони однаково підходять і тим, хто шукає спілкування, і тим, хто хоче усамнітися.

Мета дослідження – розробка та обґрунтування проекту створення кав'ярні у місті Дніпро.

Об'єкт дослідження – процес створення кав'ярні в м. Дніпро та їх особливості.

Предмет дослідження – методи та прийоми управління проектом створення кав'ярні у місті Дніпро.

Для забезпечення найбільш ефективної діяльності проекту важливою складовою є розміщення закладу. Кав'ярня розташовується в центральній частині міста Дніпро, біля студмістечка, в одному з бізнес-центрів, де знаходяться торговельні центри, банки, неподалік розміщені університети.

Методи дослідження: На основі поглибленого аналізу закладів громадського харчування розроблено проект створення кав'ярні, яка задовольнить найвибагливіших відвідувачів, які люблять каву різних способів приготування. Розроблено концепцію проекту, проведено проектний аналіз розраховано потребу у капіталовкладеннях та визначено показники ефективності проекту; розроблено стратегії його реалізації на всіх фазах життєвого циклу. Запропоновані рекомендації мають теоретичну обґрунтованість, практичну значущість для управління проектами та заслуговують на застосування у практичній діяльності.

Проаналізувавши також і альтернативи кав'ярні, а саме мобільну кав'ярню та каву на винос, зроблені висновки, що мобільні кав'ярні та кава на винос мають свої переваги, адже кава в подібних пересувних точках та біля місць для відпочинку коштує в 2–3 рази дешевше.

Висновок. У даний час ресторанний бізнес розвивається досить високими темпами, і кав'ярні завжди будуть користуватися популярністю в народі, так як це не тільки заклад загального харчування, але й місце для відпочинку з сім'єю, друзями та близькими людьми. В якості правого статусу обираємо оформлення закладу на фізичну особу підприємця (ФОП) на третій групі, маємо можливість наймати необмежену кількість співробітників, річний дохід до 5 млн. гривень на рік та ставки єдиного податку 5% від прибутку. Тривалість проекту – 80 днів. Витрати проекту – 676800 грн.

ПЕРЕВАГИ ТА НЕДОЛІКИ ГАРЯЧОГО ХАРЧУВАННЯ В ПОЇЗДАХ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ». ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД

Автор – Кононенко В.А., студент гр. ЕК1711

Науковий керівник – кандидат економічних наук, доцент Чаркіна Т.Ю.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Питання про харчування у поїздах, безумовно, постало давно. У більшості європейських країн ця система існує вже багато років, сервіс пропонує велику кількість харчової продукції: від звичайного бургеру та картоплі фрі до морепродуктів або гаспачо.

У межах послуги розроблено спеціальне меню, у якому на вибір пасажирам пропонується кілька варіантів: придбати ланч-бокс, що включатиме певний набір страв та напоїв, або обрати за бажанням окремі гарячі страви, снеки та напої. Ланч-бокс можна замовити під час придбання квитка онлайн або в касі на станції, а також у вагоні. Вартість ланч-боксів залежно від асортименту складатиме 95 та 115 грн. Також УЗ пропонує окреме меню сніданків, у якому на вибір є каші, сирники та кисломолочні напої.[1]

Розглянемо переваги гарячого харчування, наданого АТ «Укрзалізниця».

- широкий асортимент вибору харчової продукції. На сьогоднішній день меню нараховує більш ніж 50 одиниць запропонованої їжі та напоїв;
- велика кількість позитивних відгуків про обслуговування та смак придбаних страв. Лідерами є бульйон, курка та паста болон'єзе з м'ясом;[2]
- представлений в УЗ проект реалізує компанія "2К стандарт", що не є новачком у ресторанному і кейтеринговому бізнесі, що дає певний відсоток надійності в цьому сервісі.

Недоліки гарячого харчування:

- високі ціни на харчову продукцію (націнка більш ніж 200%);
- немодернізовані умови зберігання, що може призвести до зіпсованості їжі.
- хоч в обох проектах УЗ – "снековому" і "гарячому" – меню безалкогольні, попит на пиво, вино і інші напої навряд чи зникне. Тому маневр для нелегальної торгівлі залишиться.

Європейський досвід харчування в поїздах. В більшості європейських країн перелік запропонованих страв залежить від часу, який людина проводить в дорозі. В Італії, наприклад, найменший маршрут складає одну годину, за цей час ви зможете випити справжню каву в буфеті поїзда. Найдовший - восьмигодинний експрес від Мілана до Потенци, під час нього ви зможете також відвідати буфет і придбати різні снеки. У Великобританії в економ-класі пропонують каву, бутерброди з шинкою і вівсяну кашу, в класі «Прем'єр» і «Бізнес» подають морську форель в вершковому соусі, смажені артишоки, пасту і навіть равликів. До страв у всіх класах є безалкогольні напої, а також вино і пиво. Ціни варіюються в залежності від запропонованих страв.

Тож, сервіс харчування в поїздах АТ «Укрзалізниця» потребує не тільки редагування у харчовій сфері, а також модернізації усього технічного устаткування для правильного функціонування цієї послуги. І головне отримання додаткового прибутку, від запровадження цієї послуги

Використані джерела:

1. Укрзалізниця [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/475866/
2. Офіційне представництво телеканалу 112.ua [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ua.112.ua/statji/hariache-kharchuvannia-v-nichnykh-poizdakh-chym-budut-hoduvaty-i-iakymy-budut-tsiny-449408.html>.

ВПЛИВ ТОРГІВЕЛЬНОЇ ВІЙНИ МІЖ США ТА КНР НА СВІТОВУ ЕКОНОМІКУ

Автор – Кононенко Вікторія Андріївна, студентка ЕК1711 групи

Науковий керівник – асистент Головінова Г.М.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені ак. В. Лазаряна

Торгова війна між США і Китаєм почалася у 2018 році з введення мита на ввезення китайських товарів до США. КНР відповіла дзеркально. Згодом обидві сторони не раз намагалися укласти угоду, яка задовольнила б інтереси кожної з них і поклала край протистоянню. За оцінками експертів світова економіка у 2020 році може втратити близько 455 млрд доларів завдяки торгівельним війнам.

Слід також відзначити, що можливі наступні наслідки для світової економіки:

- після введення мита на товари один одного США та Китай почнуть шукати ринки збита в інших країнах, що призведе до падіння світових цін;
- дорожчання товарів, на які введене мито, призведе до інфляції в країні-обмежувачі;
- режим світової торгівлі може перейти із «відкритості» до «протекціонізму», що особливо негативно вплине на країни, економіка яких орієнтована на експорт (а це – більшість країн, ринки яких розвиваються);
- виробництво товарів, на які накладене мито значно зменшиться, що призведе до закриття виробництв та безробіття у країні, що є експортером.
- зменшиться вплив міжнародної спільноти, зокрема Світової організації торгівлі (СОТ).

У цих умовах, центробанки країн, ринки яких розвиваються, змушені шукати баланс між стимулюванням економічної активності та збереженням стабільності цін і національних валют.

Наслідки торговельного протистояння для окремих країн світу. Через декілька місяців після введення першого мита економічна нестабільність одразу вплинула на Азію: індекс Шанхайської фондової біржі ShanghaiComposite закрив торги падінням на 3,8%. Індекс стартапів ChiNext впав майже на 6% до мінімуму з січня 2015 року; більше тисячі акцій подешевшали на максимально допустимі за сесію - 10% на тлі повсюдної розпродажі; індекс Гонконгської фондової біржі HangSeng знизився на 2,8%, мінімуму з початку лютого 2016 року, а індекс китайських компаній, що торгуються в Гонконгу, втратив 3,2%.

Негативний вплив має двосторонній характер. Американські економісти попереджують, що якщо відносини між країнами не налагодяться у найближчий час, то США втратять рекордні 200 млрд доларів. Політика Трампа була направлена на відновлення вітчизняного виробництва шляхом виведення з ринку китайських товарів, але це навпаки призвело до інфляції через різке збільшення цін на імпортовані товари, на які накладене мито.

США та Євросоюз. Після введення США 25% мита на металургію з усіх країн, Євросоюз вирішив спочатку не вводити політику протекціонізму – намагався обмежитися погрозами про підвищення податків для американських компаній. Потім - демонструвати виняткову миролюбність. Але все ж таки ввели у відповідь 25% мита на більшість товарів Америки.

Вплив торговельної війни на економіку України. Металургійна продукція є однією з основних статей експорту України. Одразу після першого введення мита Сполученими штатами ЄС ввели мито на металургію України. Так вони планували компенсувати своїм виробникам втрату американського ринку. Згодом, можна бути впевненими, так зробить і Китай, що є одним з основних експортерів металургії нашої країни.

Водночас ми не можемо запровадити аналогічні мита: наша економіка досить хитка і залежить від зовнішньої підтримки, тому нині не найкращий час, щоб псувати відносини з партнерами. Крім цього, Україна дуже залежна від імпорту. Ми купуємо за кордоном майже всі товари, тому запровадження мит ударить насамперед по платоспроможності українців.

Безумовно, в ситуації, коли Україна залежить від США і ЄС у сфері безпеки, участь у торговому конфлікті може мати для нас зовсім інші наслідки, ніж для інших країн. Цією залежністю і скористалися США у питанні заборони заводу «Мотор Січ».

Цей завод займається не тільки виробництвом двигунів для літаків та гелікоптерів, а ще й для крилатих ракет, тобто мова йде про військові технології, за якими активно «полює» Китай. Китайські компанії хочуть викупити 50% акцій заводу, що є гарним інвестиційним кроком. Але через те, що США є однією з країн, яка допомагає Україні у військово-технологічному питанні на Сході, то питання про купівлю є більше геополітичним, ніж економічним, угода буде для КНР дуже непростою. І все ж таки 13 грудня 2019 року продаж «Мотор Січ» відбувся. За словами Президента АТ "Мотор Січ" В'ячеслава Богуслаєва разом з купівлею акцій китайці зобов'язалися інвестувати в завод протягом двох років 250 млн доларів. Що врятувало завод від закриття та втрати великої кількості робочих місць.

Про американську стурбованість цією угодою в інтерв'ю DW говорив колишній посол Сполучених Штатів в Україні Стівен Пайфер. "У минулому китайці мали проблеми з розробкою власних авіаційних двигунів. Українські технології допоможуть їм розв'язати ці проблеми", - зазначив він, додавши, що таким чином інтереси США вступили у протиріччя із економічними інтересами України. Також було зазначено про вірогідність того, що під майбутніми санкціями США можуть опинитися усі підприємства "Укроборонпрому" та банки, які його фінансують.

Та торговельна війна має для України також і позитивний наслідок. У цьому році Україна імпортувала до Китаю 4 млн тонн кукурудзи, що забезпечило 80% попиту. Раніше практично на 100% попит задовольняли США, однак через торговельну війну між Вашингтоном і Пекіном китайці переорієнтувалися на українських постачальників. США продали Китаю всього 0,3 млн тонн, тобто менш, ніж 10% потреб економіки країни.

2 листопада 2019 року США зробили перші кроки до перемир'я з Китаєм. Угода передбачає закупівлю Китаєм сільськогосподарської продукції США, а вони в свою чергу призупиняють введення додаткового мита. Переобрання адміністрації Трампа на майбутніх президентських виборах могло б значно посприяти підписанню вигідної для Сполучених Штатів угоди з Китаєм, але робити це на той час було неефективно. І все ж таки 27 січня 2020 року була підписана перша фаза договору, який в майбутньому повинен забезпечити повне урегулювання конфлікту, таким чином США та Китай "поставили на паузу" майже дворічний торговельний конфлікт.

Перша фаза угоди дала світовій економіці перепочинок. Однак багато проблем залишаються невирішеними, а перемир'я – хитким.

Більш того, двосторонній характер домовленостей створює загрозу нових дисбалансів на світових ринках. Негативний вплив від досі чинних фінансово-торговельних санкцій та нова ескаляція протистояння залишаються серед головних ризиків для світової економіки цього року.

Реалізація цих загроз може вплинути на Україну набагато сильніше, ніж в році минулому.

ВДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ ПІДПРИЄМСТВА НА ЗАСАДАХ КАДРОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ

Автор - Конюшок К. М., студентка групи МО1611

Науковий керівник – ас. Гребенюк Г. М.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Інноваційна спрямованість сучасного виробництва, необхідність підвищення його ефективності в умовах жорсткої конкуренції на ринку праці визначають необхідність формування нових підходів до управління персоналом підприємства. Персонал виступає тим невичерпним ресурсом, який дозволяє суб'єкту господарювання вижити в складних умовах, забезпечити досягнення конкурентних переваг, підвищити показник трудової діяльності.

Саме тому в сучасних умовах персонал перетворюється на стратегічний ресурс підприємства, а прагнення до його якнайповнішого використання спонукає до пошуку нових ефективних важелів оптимального управління ним. Це визначає необхідність управління персоналом на основі принципів та методів стратегічного управління підприємством. При цьому під об'єктом стратегічного управління доцільно розуміти як наявність у підприємства кваліфікованого персоналу, так і сукупні здібності, можливості та досвід персоналу, необхідні для здійснення дій, які забезпечать підприємству стратегічні конкурентні переваги, тобто кадровий потенціал підприємства.

Кадровий потенціал підприємства відіграє провідну роль у розв'язанні науково-теоретичних, організаційних та економічних завдань господарювання. Тому управління кадровим потенціалом підприємства, на мій погляд, повинне здійснюватися на засадах стратегічного підходу.

Формування кадрового потенціалу підприємства являє собою складний і довготривалий процес набуття й використання навичок, знань і умінь та їх цільове використання в певних умовах. Результативність цього залежить від особистого потенціалу працівника, як сукупності якісних характеристик людини, які визначають можливість й межі участі у трудовій діяльності. Слід зазначити, що в науковій літературі недостатньо приділяється увага питанням систематизації і класифікації факторів, що визначають формування і використання кадрового потенціалу. Основними етапам формування є аналіз факторів зовнішнього та внутрішнього середовища, які впливають на нього.

Наявність потужного кадрового потенціалу для будь-якого підприємства є першочерговою умовою для досягнення своєї стратегічної мети. Віг є тією конкурентною перевагою, яка забезпечує зниження залежності підприємства від факторів зовнішнього середовища. Головною метою розвитку кадрового потенціалу є забезпечення функціональних підсистем і виробничих систем підприємства необхідними працівниками в потрібній кількості та потрібної кваліфікації. Дана мета досягається ефективною кадровою роботою з підбору персоналу, оцінки, трудової адаптації, стимулювання й мотивації, навчання, атестації, організації праці й робочого місця, використання персоналу, планування просування по службі, управління кадровим резервом, управління нововведеннями в кадровій роботі, безпеки і здоров'я, вивільнення персоналу.

Розвиток кадрового потенціалу передбачає реалізацію стратегічних аспектів управління підприємством, такі, наприклад, як розробка і здійснення кадрової політики, в межах якої принципи управління персоналом відображають об'єктивні тенденції, соціальні й економічні закони, враховують наукові рекомендації суспільної психології, теорії менеджменту й організації, тобто увесь арсенал наукового знання, який і визначає можливості ефективного регулювання та координацію людської діяльності.

ЕПІДЕМІЇ ХХІ СТОЛІТТЯ. ТУРИЗМ «ХВОРІЄ» НА КОРОНАВІРУС

Автор - Конюшок К.М., студентка групи МО1611

Науковий керівник – д.е.н., доцент Марценюк Л.В.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка
В. Лазаряна

Ледь не щороку Україну охоплює епідемія грипу, відбуваються спалахи більш рідкісних захворювань, а деякі епідемії навіть тривають "хронічно". Так, 2014 року в Україні значно збільшилася кількість нових випадків ВІЛ-інфекції. У вересні 2015 року з'явилося тривожне повідомлення про епідемію поліомієліту в Україні. Це гостре інфекційне захворювання, яке викликає ураження нервової системи. 10% хворих можуть залишитися важкими інвалідами, а в 1-2% захворювання має летальний результат. Станом на 2016 р. у МОЗ зазначали, що Україна все одно залишається лідером в Європі за масштабами поширення ВІЛ-інфекції. Взимку 2016 року в країні вирував свинячий грип. Епідемію офіційно оголосили наприкінці січня. Станом на лютий переохворіло понад 3 млн осіб, від ускладнень померло більше 200 людей. У серпні 2017 року в Україні стався спалах вірусу Коксакі. Також 2017 року склалася напружена ситуація із захворюванням на менінгококову інфекцію. Менінгокок – одна з видів бактерій, які призводять до розвитку бактеріального менінгіту. Він характеризується найвищим ризиком смерті, яка може настати протягом декількох годин. На початку 2018 року українців напалохав спалах кору.

І найболючіша тема на сьогодні – це спалах нового коронавірусу. Він викликав неабиякий страх у глобальній спільноті – від легкого занепокоєння до справжньої паніки. У шоковому стані також перебувають китайська і глобальна економіка, які за даними профільних спеціалістів, вже зазнали масивного удару. На даному етапі ще зарано робити висновки щодо масштабів наслідків епідемії, але вже сьогодні можна оцінити траєкторії її впливу на економіку.

Новий штам захворювання називали навіть свого роду "чорним лебедем", здатним викликати чергову світову економічну кризу. І нажал, все це дуже щільно торкнулося Китаю.

Надзвичайне економічне зростання Китаю за останні 40 років призвело до того, що він став другою за величиною економікою у світі з ВВП \$13,6 тн (у порівнянні з \$20,5 тн для США). Щорічне зростання на 7% – набагато більше інших розвинених економік – стало нормою.

Однак, головний економіст Enodo Economics, Діана Чойлева повідомляє, що показник реального темпу зростання Китаю на 2019 рік був ближчим до 3,7%, а цього року він буде ще нижчим.

Першими секторами, які відчули на собі наслідки епідемії, звичайно стали туристичні галузі, які зазвичай переживають бум у період новорічних свят. Скасовані рейси та бронювання готелів у Китаї та в азійському регіоні, який покладається на китайських туристів.

Ніл Шерінг, головний економіст компанії Capital Economics, сказав: «– Кількість пасажирів знизилася на 55% у порівнянні з періодом нового року у 2019. А враховуючи, що китайські туристи витрачають багато в азійських країнах, наслідки заборони на поїздки будуть відчутні по всьому регіону». Китайці здійснили 173 мільйони візитів за 12 місяців минулого року і разом вони витратили близько чверті трильйона доларів – більше, ніж будь-яка інша країна.

В той час економіка інших країн Європи на погіршення епідеміологічної ситуації відреагувала досить спокійно, лише експерти говорили про збитки, які несе туристична галузь. Уже в січні туристичний напрямок на Китай опинився під заборonoю.

"Венеціанський карнавал, шопінг-тури і романтичні подорожі на 8 Березня в Мілан, часто здійснювані транзитом через Північну Італію, - все це тепер виявилось для наших туристів недоступним", - говорить директор невеликого турагентства Ailes Олена Карасаєва. У зв'язку з карантинном і скасуванням святкових заходів в Північній Італії в учасників ринку виникають проблеми, трапляються скандали з клієнтами при поверненні грошей.

Учасникам ринку важко сказати, в яку ціну їм обійшовся коронавірус, однак з початку лютого він, тобто ринок, "просів" приблизно до 30%", - оцінює наслідки коронавірусу для галузі директор турфірми Deluxe Voyage Максим Дереза.

В Українській асоціації туристичних агентств (УАТА) оцінюють збитки більш скромно. Вони є, але цілком терпимі. Досить відчутно вдарили по тим компаніям, які займаються VIP-туризмом, зокрема Італією.

Голова Всесвітньої ради з подорожей та туризму (WTTC) Глорія Гевара оцінила збитки розміром у 22 мільярди доларів через спалах коронавірусу. Про це вона розповіла в інтерв'ю газети El Mundo.

"Розрахунки ґрунтуються на досвіді попередніх криз і туристів з Китаю, які не подорожують у цей період", - йдеться у повідомленні.

Але туризм – це лише початок. Цілі ланцюги постачання – автомобільні, електронні, промислові – починають скрипіти. Судноплавні компанії повідомляють про різке падіння обсягів перевезень контейнерів. Одним із показників, який різко впав минулого тижня, внаслідок вірусу, була ціна кави. Тільки у Starbucks є 4000 торгових точок в Китаї. Половина з них була закрита через спалах епідемії.

Та не зважаючи на все це, уряд Китаю швидко просунувся у справах протидії економічним наслідкам коронавірусу та вжитих заходів щодо його стримування. Народний банк Китаю минулого тижня знизив ключову процентну ставку та ввів величезну кількість готівки на ринки, щоб допомогти зняти тиск з боку банків та позичальників. Чиновники також оголосили про нові пільги та субсидії, призначені для допомоги споживачам.

Також важливим є те, чи здатні уряди координувати свою реакцію на спалах епідемії, в ідеалі із залученням багатонаціональних установ. Це особливо вірно, оскільки, за даними Світового банку, підготовленість до потенційної пандемії є низькою. Але координація може виявитися складною у роз'єднаному світі, де націоналізм часто ціниться більше ніж співдружність.

"На черзі подібна ситуація зі скороченням авіаперевезень і в інших країнах, зокрема за такими туристичними напрямками як Франція, Німеччина, – говорить директор Центру розвитку туризму Володимир Царук і додає, що у зв'язку з цим авіакомпанії дають привабливі ціни на подорожі в екзотичні країни. – Тобто негативний процес на туристичному ринку вже запущений, і ніхто не може сказати, чим він закінчиться".

Мінекономіки готові оперативно відреагувати на можливі негативні наслідки епідемії коронавірусу для економіки України. Про це заявив глава міністерства Тимофій Милованов. Він додав, що міністерство вивчає досвід центрбанку Китаю, який зараз бореться з наслідками вірусу.

Станом на сьогодні, вірус прогресує, у країні оголошується карантин, закривають навчальні заклади, забороняють масові скопичення людей, роблять все можливе, аби протидіяти епідемії та зберегти світову економіку. Нам залишається лише сподіватися на краще та берегти себе, дотримуючись всіх правил щодо гігієни.

ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЗМІСТОМ ПРОЕКТУ ВПРОВАДЖЕННЯ ЕЛЕКТРОННОЇ ДЕМОКРАТІЇ

Автор – Косицін О.В., студент групи 7УП (УП1926)
Науковий керівник – к.т.н., доц. Гордєєва І.О.
Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Ми заводимо блоги, спілкуємося в соціальних мережах, переглядаємо сайти ЗМІ, органів влади і разом з цим не усвідомлюємо, який потенціал для розвитку нової для нас форми демократії має Інтернет-ресурс.

По суті, цей механізм дозволяє нам, громадянам, реалізовувати свої конституційні права для поліпшення життя.

Згідно ст.5 Конституції України носієм суверенітету і єдиним джерелом влади в Україні є народ. Народ здійснює владу безпосередньо і через органи державної влади та органи місцевого самоврядування.

Однак на практиці чиновники використовують надану народом владу на свій розсуд і працюють для поліпшення свого життя, а не народу.

Як це змінити і дати можливість громадянам впливати на важливі рішення? Відповідь одночасно і проста і дуже складна: перейти на механізми електронної демократії.

В Україні електронна демократія – досить нове поняття. Останні дослідження громадської думки показали, що люди не усвідомлюють важливості інформаційно-комунікаційні технології (ІКТ) для розбудови сильної демократичної держави, а також майже їх не використовують.

Як підтвердили результати експертного опитування про практику використання інструментів електронної демократії громадськими організаціями в Україні в 2016 р, українське суспільство поки не має належного рівня обізнаності та компетенції, щоб повною мірою скористатися перевагами інструментів електронної демократії.

Згідно з офіційними даними, 79% українців навіть не знають значення терміна «електронна демократія». А за рівнем розвитку інформаційно-комунікаційних технологій в 2016 році Україна зайняла всього 76 місце. У цьому ж рейтингу, наприклад, Росія - на 43 позиції, Білорусь - на 31.

У той же час, існує значний попит на просування і впровадження цих інструментів в Україні. І якщо ми дійсно маємо бажання стати успішною і сучасною країною, щоб не наздоганяти інших, а обігнати, то розвиток електронної демократії може стати саме таким засобом.

Електронна демократія не займається просуванням будь-якого конкретного типу демократії. Наприклад, електронна демократія не покликана просувати безпосередню демократію. Мета електронної демократії полягає, в першу чергу, в полегшенні демократичних процесів країни, а не в просуванні будь-якого конкретного типу демократії.

У зазначеному випадку необхідно сформулювати чітку політику, спрямовану на залучення громадян до активного життя в інформаційному суспільстві, за допомогою масового інформування громадян шляхом пропаганди (як на центральному, так і на регіональному рівні) унікальних можливостей електронної демократії для населення, про нові сервіси електронної держави. Також необхідно сформулювати ефективні мотиваційні інструменти популяризації механізмів електронної демократії.

Важливими перевагами впровадження електронної демократії, які, стануть відчутними для кожного українця, є:

- розширення можливостей громадян брати участь в процесі прийняття рішень та управління країною;
- поліпшення комунікації між суспільством і органами влади;
- підвищення прозорості діяльності органів влади завдяки використанню сучасних технологій для доступу до інформації;
- зниження залежності від особистісних якостей чиновника при прийнятті рішень.

Таким чином, демократичні і людські цінності, а також і етичні міркування є невід'ємними частинами технологічних аспектів електронної демократії, двигуном якої стають вимоги демократії, а не технології. При цьому електронна демократія не займається просуванням будь-якого конкретного типу демократії і в найближчій перспективі стане невід'ємною частиною системи державного управління, що підвищить довіру до влади з боку суспільства.

ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЗМІСТОМ ПРОЕКТУ СТВОРЕННЯ ХУДОЖНЬОЇ СТУДІЇ В М. ДНІПРІ

Автор – Кощесєва О.О., студентка групи 7УП (УП1926)

Науковий керівник – к.т.н., доц. Гордєєва І.О.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Актуальність дослідження. Мистецтво є однією із найдоступніших форм засвоєння знань (адже в основному воно сприймається у конкретній формі прояву життя), проблеми вивчення мистецьких дисциплін необхідно розглядати в аспекті розвитку у населення творчого мислення, організації міжособистісної взаємодії та формування цілісної системи знань про зміст, структуру та технології реалізації мистецьких завдань. Соціальна значущість та завдання мистецтва визначаються рівнем впливу художніх образів на внутрішній світ людини, на всі напрямки її соціальної діяльності [1].

Проведено аналіз проекту створення художньої студії у місті Дніпро для задоволення потреб клієнтів за рахунок надання якісних послуг з навчання ремеслу, створення мозаїки та послуг з проведення навчання з образотворчих мистецтв [2]. Ця проблема насамперед є актуальним дослідженням, яке спрямоване на впровадження даного проекту, як бізнес-ідеї, яка являє собою інноваційне та культурне збагачення Дніпропетровщини.

Мета дослідження – розробка та обґрунтування проекту створення прибуткового бізнесу з надання освітніх послуг із виготовлення авторської мозаїки, розвитку творчих здібностей жителів м. Дніпра різних вікових категорій.

Об'єкт дослідження – процес створення художньої студії в м. Дніпрі.

Предмет дослідження – методи та прийоми управління проектом створення художньої студії в м. Дніпрі.

Методи дослідження: аналітичні методи; науковий метод, метод експертних оцінок при аналізі альтернативних проектів, метод економіко-математичного моделювання при розробці проекту [3].

Загальна спрямованість модернізації позашкільної освіти України полягає в необхідності забезпечення її відповідності європейським стандартам, потребам сучасного життя країни та регіону. Тобто вона має орієнтуватись на задоволення запитів громадян щодо якісної та доступної освіти.

На сьогоднішній день прибутковим і розвиненим бізнесом є художні студії. З кожним роком зростаючий темп життя соціуму вимагає зниження рівня стресу громадян різних вікових категорій, що в свою чергу потребує постійної новизни, слідуванню творчої моди, зростанню потреб споживачів в творчому розвитку. Все це призводить до виникнення такої проблеми, як необхідність у створенні умов і інфраструктури формування розвитку творчої особистості. В наслідку цього виникає потреба пошуку нових видів мистецтв, розвитку малого та середнього підприємництва в цій області, навчанню новим видам мистецтв громадян міст, розвитку творчих здібностей у дорослих та дітей.

Мозаїка, в широкому сенсі цього слова, є видом образотворчого мистецтва, в якому малюнок відтворюється відповідним чином розташованими шматками якого-небудь твердого матеріалу, що скріплюються між собою, і з основою, тією або іншою речовиною, що поєднує. Всі твори мозаїчного мистецтва можна розділити на дві великі групи. Перша з них представлена мозаїками так званого «набірного» типу, де зображення складається з безлічі невеликих кубиків, що мають приблизно однакову форму і величину.

До другої групи відносяться «штучні» мозаїки, на яких малюнок викладається з фігурно вирізаних кольорових пластинок різної форми і величини.

В Україні використання мозаїки як декоративно-облицювального матеріалу тільки починає входити в моду. На основі аналізу проблем великих міст, було визначено в пріоритеті є необхідність у створенні умов формування розвитку творчої особистості в містах та розвитку відповідної інфраструктури. Як було також визначено, споживачі вимагають нових видів послуг. Для цього в рамках дослідження проведено аналіз попиту і побажань споживачів. Для цих цілей було проведено опитування у вигляді анкетування.

З метою вирішення такої проблеми як підвищення рівня знань населення у мистецтві та підвищення рівня знань ремесла передбачається створення проекту. Поставлене завдання можна вирішити декількома способами.

Підготовку стратегії проекту можна умовно розділити на 3 послідовних процедури:

- стратегічний аналіз – був проведений маркетинговий аналіз ринку мозаїки у м. Дніпро та вивчення попиту на такі послуги, як навчання ремеслу. Для проведення аналізу використовувалося кілька механізмів: сегментація, тобто чітке визначення ніші, яку може зайняти компанія, аналіз тенденцій розвитку ринку. Був також проведений аналіз конкурентних сил.

Ще одна група інструментів внутрішнього аналізу була застосована, а саме:

- SWOT-аналіз майбутньої художньої студії ArtDnipro;
- розробка і вибір стратегії;
- реалізація стратегії.

Стратегія проекту розробляється в рамках ділової стратегії, таким чином при розробці ділової стратегії будуть використовуватись 3 основних підходи:

- стратегія лідерства у витратах;
- стратегія диференціації (унікальності по якомусь напрямку);
- стратегія концентрації на певних напрямках (групі клієнтів, видах курсів та ін.).

Основним критерієм успіху проекту створення художньої студії у місті Дніпро є позитивна тенденція зростання попиту на послуги з навчання по створенню мозаїки та виробів гончарного ремесла за рахунок збільшення частки ринку, залучення нових клієнтів і поліпшення їх обслуговування, а також створення унікальних пропозицій.

Висновки. Результати новизни та її дослідження обумовлюються розробкою інвестиційного проекту для створення художньої студії ArtDnipro.

Перелік використаної літератури

1. Бреслав Е.П., Алгоритмы оценки экономической эффективности инвестиций для руководителей проектов [Текст] / Е.П. Бреслав // Управління проектами та розвиток виробництва. – 2006. – №4 (20). – С. 88-101.
2. Рудницька О.П. Українське мистецтво у полікультурному просторі: Навч. посіб. / О.П. Рудницька– К.: 2000. – 208 с.
3. Бардиш Г. О. Проектний аналіз [Текст]: підручник / Г.О. Бардиш. – К.: Знання, 2006. – 415 с. – ISBN 966-346-090-3.

УПРАВЛІННЯ ЕЛЕКТРОННИМ ДОКУМЕНТООБІГОМ ПРОЕКТУ: ПЛЮСИ І МІНУСИ ЗАСТОСУВАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ

Автор – Кремень Є.І., студентка групи 750М (УП1921)

Науковий керівник – к.т.н., доц. Гордєєва І.О.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Актуальність дослідження. Формування основ інформаційного суспільства в Україні напряду пов'язано із розвитком інформаційних технологій. Сучасний стан розвитку техніки, комунікаційних технологій зумовив появу нових можливостей у суспільних відносинах, пов'язаних із сферою оподаткування. Податкова інформація стала накопичуватися не лише на паперових, але й на електронних носіях, у зв'язку з чим виникла необхідність правового врегулювання статусу таких електронних документів.

Електронний документ, маючи ряд переваг над класичним паперовим аналогом, завдяки своїм властивостям набув широкого поширення та використання у сфері оподаткування України.

Електронний документообіг у сфері оподаткування пов'язаний не тільки із діяльністю Державної фіскальної служби України, а й з іншими органами публічної влади, а самі інформаційні ресурси, які забезпечують електронний документообіг, є складовою загальнодержавної інформаційної структури – Електронного уряду. Дане положення зумовлює складність при встановленні загальних підходів щодо правового регулювання електронного документообігу взагалі, при цьому виокремивши особливості правового регулювання електронного документообігу в сфері оподаткування.

Мета дослідження – полягає у з'ясуванні правової природи, змісту і сутності електронного документообігу в сфері оподаткування та обґрунтуванні можливих напрямів удосконалення і підвищення ефективності правового регулювання здійснення електронного документообігу в проектній діяльності.

Об'єкт дослідження – є суспільні відносини, що виникають при регулюванні електронного документообігу в сфері оподаткування.

Предмет дослідження – правове регулювання електронного документообігу в сфері оподаткування.

Методи дослідження: обрані з урахуванням мети і завдань дослідження, його об'єкта і предмета. В основу методології дослідження покладені загальнотеоретичні методи, принципи та підходи до визначення поняття електронного документообігу, його правового статусу, місця та ролі в податкових відносинах, а саме: метод діалектичної логіки – для розкриття становлення та розвитку електронного документообігу в податкових і митних органах України; соціологічний метод – при аналізі чинників та суспільних процесів, які зумовили виникнення електронного документообігу в податкових і митних органах України, а також аналіз результатів його впровадження; формально-логічний метод – для визначення основних понять юридичних конструкцій, правових засад вирішення колізій законодавства України, які встановлюють статус електронного документообігу; порівняльно-правовий метод – при аналізі та співвідношенні вітчизняного й зарубіжного досвіду правового регулювання електронного документообігу. Використання порівняльно-правового методу дозволило нам надати ряд пропозицій щодо вдосконалення українського законодавства з урахуванням норм міжнародного приватного права та наявного досвіду розвинених країн світу. Структурно-функціональний метод використаний під час розкриття системи електронного документообігу, а також розкриття функціональної ролі складових елементів цієї системи; системно-функціональний метод – як засіб з'ясування місця електронного документообігу

в загальній системі електронного урядування. Також методологічну основу, враховуючи багатоаспектність предмета дослідження, складають такі загальнонаукові методи як узагальнення, моделювання, аналізу та синтезу. Так використання методів моделювання дозволило нам запропонувати стратегію впровадження електронного документообігу в податкових та митних органах України.

Висновок. Важливу роль для реалізації проекту відіграє стратегічне планування, яке є обґрунтованим способом прогнозів для перешкод та можливостей, дає керівництву засоби для проектування довгострокових цілей і забезпечує прийняття ефективних рішень. Однозначно, перевага у прийнятті рішень притаманна людині-керівнику, який володіє стратегічним мисленням і здібностями прогнозувати розвиток майбутніх дій.

Суттєвим недоліком людського інтелекту є те, що він нездатний виконати великий обсяг обчислень в процесах, що є складовою певної взаємодії. Надмірна кількість інформації дезорієнтує менеджера, який не може вдало розпоряджатись інформацією та приводить до прийняття неефективних рішень. В повсякденній практиці існує проблема вдосконалення інформаційних систем сучасної сфери бізнесу, що дає змогу обробляти управлінську інформацію з використанням сучасних комп'ютерних технологій.

Щодо використання штучного інтелекту в сфері управління, то за допомогою так званих експертних систем керівники проектів мають змогу прогнозувати як самі події, так і їх результати. Наприклад, на даний момент вже працюють програми, за допомогою яких управлінці можуть робити аналіз ринку, зокрема характеризувати рівень попиту та пропозиції, оцінювати рівень економічної активності, ціни, обсяги продажу, коливання валютного курсу тощо. Досить часто на сайтах можна зустріти рекомендації певних груп товарів, які можуть зацікавити конкретного покупця – вони створюються на основі аналізу інтернет-сторінок, які клієнт відвідав раніше. За допомогою експертних систем можна проводити онлайн-підтримку клієнтів на сайтах. Незважаючи на такий перелік переваг штучного інтелекту для управлінців та підприємств в цілому, він налічує ряд недоліків. Дослідження довели, якщо штучний інтелект досягне середнього рівня розвитку, який буде здатний перевершити людину в декілька разів, то він відобразиться на способі життя кожного з нас.

Загальними загрозами прогресу штучного інтелекту для людини є:

1. Часткова, а згодом і повна заміна людини у процесах виробництва, що спричинить масове безробіття.
2. Розвиток соціальних, релігійних та моральних проблем, що несе за собою конфлікт між природною та штучною формами мислення.
3. Штучний інтелект має здатність до самовідтворення та може втратити можливість контролю з боку людини.

Відповідно можна ствердити, що штучний інтелект значно спрощує працю людини, тому введення його для реалізації проекту сприяє розвитку його діяльності. Головне, щоб штучний інтелект повністю не замінив людину, а тільки допомагав виконувати складні функції.

Перелік використаної літератури

1. Арістова І. В. Впровадження інформаційно-комунікаційних технологій в аграрний сектор економіки України: організаційно-правовий аспект : монографія / І. В. Арістова, В. І. Курило, О. Ю. Калугін; за заг. ред. І. В. Арістової. – К., 2014. – 203 с.
2. Пельчер М.– ст.гр. БМ-31 Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя.

ФОРМУВАННЯ ТАРИФІВ НА ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Автор - Матвієнко К.О., студентка групи МО1611

Науковий керівник – к.е.н., доцент Чернова Н.С.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Концепція логістичного управління невід’ємно пов’язана з концепцією маркетингу. Осиновими джерелами конкурентних переваг дана концепція вважає активну інноваційну політику, грамотну політику просування, сервісне обслуговування, а головне - ціну тобто тариф. В умовах низької купівельної спроможності переважної частини населення саме формування тарифів стає одним з важливих чинників конкурентоспроможності підприємства у тому числі і на транспортному ринку. Рівень ціни визначається побудовою раціональних бізнес-процесів на підприємствах або ланцюжками створення цінностей, що забезпечується за допомогою логістики.

Основними маркетинговими стратегіями в політиці ціноутворення є «стратегія аналізу поточного рівня цін» та «стратегія забезпечення оптимального співвідношення якості».

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

- відстань перевезення;
- тип пасажирського вагону;
- швидкість перевезень.

Тариф на перевезення пасажирів у дальньому сполученні мусить передбачати наступні складові:

- вагонну (включає витрати, пов’язані з утриманням та експлуатацією пасажирських вагонів);
- локомотивну (включає витрати, пов’язані з утриманням та експлуатацією маневрових та поїзних локомотивів, задіяних у пасажирському русі);
- інфраструктурну (включає витрати, пов’язані з організацією руху поїздів, з забезпеченням безпеки руху, з утриманням колії, сигналізації та зв’язку);
- вокзальну складову (включає витрати, пов’язані з утриманням та експлуатацією пасажирських вокзалів).

Недоліками пасажирських тарифів дальнього прямування є їх постійність в залежності від попиту, сезону і напрямку поїздки пасажирів. В той час, як в світовій практиці формування пасажирських тарифів є головним чином не тільки стимулювання попиту, але і фактори підвищення конкурентоздатності залізниць з іншими видами транспорту.

Найпопулярнішим видом транспорту в Україні є - автомобільний транспорт. Даним видом транспорту перевозиться майже 50% всіх пасажирів.

Розрахунок тарифів здійснюється відповідно до запланованих на рік (на підставі фактичних) обсягів транспортної роботи, характерних для даного виду перевезень перевізника в регіоні, а також кількості перевезених пасажирів з використанням економічно обґрунтованих планових витрат, визначених із урахуванням вимог законодавства, на підставі галузевих норм, ставок податків і зборів (обов’язкових платежів), прогнозного індексу цін виробників промислової продукції у плановому періоді. До розрахунку тарифу включається плановий прибуток, необхідний для розвитку перевізника і сплати ним податкових зобов’язань. Планування та розрахунок витрат

перевізника здійснюються на основі нормативного методу із урахуванням галузевих норм використання матеріальних та паливно-енергетичних ресурсів, податкових ставок, прогнозного індексу цін виробників промислової продукції тощо.

Під час розрахунку тарифу загальний обсяг транспортної роботи та загальна кількість перевезених пасажирів, у тому числі із урахуванням пільгових категорій пасажирів, які відповідно до законодавства користуються такими правами, обґрунтовуються перевізником на підставі фактичних показників роботи або встановлюються за результатами обстеження пасажиропотоків. Забезпечення попиту і пропозиції на ринку пасажирського транспорту досягається через економічно обґрунтоване ведення тарифної політики транспортними підприємствами. Формування тарифів – це достатньо складне завдання, що потребує комплексного розгляду.

Тарифна політика є складовою частиною загальної економічної і соціальної політики держави, що встановила вільне ціноутворення в конкурентних секторах ринку. Державне і, відповідно, комунальне тарифне регулювання поширюється на вартість послуг, що мають важливе соціальне значення, або на послуги, що надаються підприємствами-монополістами. Соціальна функція пасажирського транспорту загального користування - загальнодоступність його послуг для всього населення, вимагає збереження державного регулювання тарифів на проїзд на соціально-значимих маршрутах.

УПРАВЛІННЯ ПРОЕКТОМ РОЗРОБКИ СИСТЕМИ СКОРОЧЕННЯ ПЕРСОНАЛУ В УМОВАХ КРИЗИ

Автор – Міняйло М. Б., студент групи 7УП (УП1926)

Науковий керівник – к.т.н., доц. Гордєєва І. О.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

Актуальність дослідження. В умовах світової фінансової кризи, зменшення ділової активності підприємств України, зменшення обсягу, як вантажних, так і пасажирських перевезень, спостерігається потреба в скороченні персоналу підприємства, що досліджується. Розробка системи скорочення персоналу дозволить в кризових умовах провести обґрунтоване скорочення персоналу, запобігти втрату ключових співробітників, зменшити психологічну напругу за рахунок створеної ефективної системи працевлаштування для звільнених співробітників.

Фінансова та політична кризи принесли не тільки значні фінансові проблеми для підприємств залізничного транспорту, але й проблеми для звичайного найманого працівника – його звільнення, зазвичай, без перспективи подальшого працевлаштування. В умовах, що склалися, найбільш поширеною підставою для звільнення працівників з ініціативи роботодавця є пункт 1 статті 40 Кодексу законів про працю України (далі – КЗпП України), а саме скорочення чисельності або штатів працівників. Скорочення персоналу – не найкращий інструмент у боротьбі за виживання в умовах фінансово-економічної кризи. Зазвичай на підприємствах відсутня обґрунтована система скорочення персоналу і найчастіше скорочують найкваліфікованіший та незахищеніший персонал з точки зору КЗпП України.

Мета дослідження – є розробка та обґрунтування проекту створення системи скорочення персоналу в умовах кризи.

Об'єкт дослідження – процес розробки системи скорочення персоналу в умовах кризи.

Предмет дослідження – методи та прийоми управління проектом розробки системи скорочення персоналу в умовах кризи.

Вивільнення персоналу – це вид діяльності, який передбачає комплекс заходів щодо дотримання правових норм і організаційно-психологічної підтримки з боку адміністрації при звільненні працівників підприємства.

Звільнення персоналу підприємства вимагає:

- дотримання трудового законодавства;
- чітких, максимально об'єктивних критеріїв добору;
- прив'язки до робочих місць;
- мінімізації витрат і одержання економії;
- запобігання наступних і пов'язаних з вивільненням витрат;
- відкритості;
- інформування;
- компенсацій і допомоги у працевлаштуванні.

Підприємства організовують масові звільнення тільки в крайньому випадку (тим більше, що це пов'язано з великим опором профспілок), віддаючи перевагу проведенню гнучкої політики зайнятості.

Гнучка політика зайнятості підприємства полягає в її підтримці і раціоналізації та передбачає (рис. 1):

1) припинення наймання, коли на місце, що вивільняється, не наймаються нові працівники. При цьому скорочується лише загальна чисельність, а не конкретні робочі місця.

2) скорочення робочого часу шляхом зниження тривалості робочого дня і (або) робочого тижня, скасування або скорочення масштабів внутрішнього сумісництва і понаднормових робіт.

Робота неповний день або неповний тиждень покриває лише «пікові» потреби у робочій силі або пов'язані з несподіваними збоями. Для цього залучаються учні або створюється спеціальний резерв працівників, для яких такий режим роботи зручний. У критичних ситуаціях особливо доцільний поділ посад між двома і більш працівниками, що одержав сьогодні поширення у західних фірмах. Його позитивною стороною для підприємства є можливість інтенсифікації праці виконавців, але внаслідок росту їхньої кількості збільшуються управлінські витрати;

3) припинення видачі замовлень на сторону;

4) направлення на навчання з відривом від основних занять і надання неоплачуваних відпусток;

5) використання внутрішніх венчурів (англ. «venture» – ризиковане підприємство) – груп ентузіастів, що мають свої ідеї, що бажають працювати в якості їхніх розробників, збутовиків або вкладати в них кошти на додаток до первісного фінансування підприємством цих проектів.

6) стимулювання звільнень за власним бажанням.

Висновок. Загальних рецептів того, що робити за умов кризи з персоналом, немає. Усе залежатиме від рівня його впливу на фінансове становище підприємства. При короткостроковій фінансовій кризі, викликаній, наприклад, зовнішніми причинами (збитковість здійснення приміських перевезень відповідно до недосконалої політики державного регулювання) важливо і можна зберегти штат співробітників. У разі, коли перебороти економічну кризу підприємству несила, зазвичай, приймають рішення про звільнення.

При будь-якій можливості звільнень варто уникати або максимум пом'якшувати їхні наслідки, використовуючи для цього усі наявні можливості. Якщо раціоналізацію структури кадрів не можна безболісно провести за рахунок підвищення їхньої мобільності, перенавчання новим професіям, створення нових робочих місць, то в критичній ситуації приходиться йти на скорочення штатів. Це міра змушена і негативна у соціальному аспекті.

Але це дуже неоднозначна за результатами міра, тому що малокваліфіковані працівники, які можуть не знайти нову роботу на це не підуть, проте звільнитися можуть кваліфіковані працівники, яким легко знайти нове місце роботи.

Література:

1. Управління процесом вивільнення персоналу. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

https://pidruchniki.com/13331222/menedzhment/upravlinnya_protsekom_vivlnennya_personalu

.

2. Способи вивільнення персоналу. Організація процесу звільнення. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://westudents.com.ua/glavy/47737-111-sposobi-vivlnennya-personalu-organzatsiya-protseku-zvlnennya.html>.

ПРОБЛЕМИ ВПРОВАДЖЕННЯ СОЦІАЛЬНО-ВІДПОВІДАЛЬНОГО МАРКЕТИНГУ В УКРАЇНІ

Автор – Міщенко О.Ю., студентка МО1811 групи
Науковий керівник – ст. викладач Радіонова Н.В.
Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені ак. В. Лазаряна

В сучасному світі достатньо висока конкуренція на товарних ринках. Для того, щоб втримати свої позиції, отримати перевагу на ринку і якнайшвидше привабити до свого товару споживачів, компанії постійно шукають нові шляхи, і, як результат, світ нерідко спостерігає наявність неефективно реалізованих маркетингових заходів і майже повну відсутність справжнього соціально відповідального маркетингу. Соціально-відповідальний маркетинг – концепція, яка для України є досить новою, тому найчастіше вона реалізується сучасними вітчизняними компаніями тільки для того, щоб зберегти репутацію і виправдати свій прибуток. Але така концепція повинна бути на першому місці серед цінностей будь-якої компанії і неодмінно реалізовуватись, а не лише декларуватись. В сучасних умовах це й вважається однією з основних проблем реалізації відповідального маркетингу, у тому числі у нашій країні.

У Західній Європі концепція соціально-відповідального маркетингу виникла уже в 70-х роках ХХ століття і була науково обґрунтована Філіпом Котлером. Та ця ідея не одразу поширилася і лягла в основу стійкого розвитку європейських компаній; ще деякий час вона трактувалася помилково або поверхово. Важливо усвідомлювати, що діяльність підприємства не можна вважати соціально-відповідальною, коли підприємство за рахунок шкідливої та неякісної продукції, використання сумнівної реклами дістає величезний прибуток, навіть якщо частину використовує на благодійні цілі. Це скоріше намагання представити свою насправді злочинну діяльність у гарному світлі і розширити коло споживачів для подальшого збільшення прибутку.

Найпопулярнішими інструментами соціально-відповідального маркетингу в Україні поки що залишаються лише спонсорство та благодійність.

Однак, основна діяльність сучасного соціально-відповідального маркетингу повинна бути спрямована на:

- виробництво якісних та безпечних товарів; справедливе ціноутворення;
- створення привабливих робочих місць, виплата легальних зарплат та інвестиції в розвиток людського капіталу;
- соціальний захист працівників підприємств;
- беззаперечне виконання вимог законодавства;
- ефективне ведення бізнесу, орієнтованого на створення доданої економічної вартості та ріст добробуту акціонерів;
- визначення потреб, бажань та інтересів цільових ринків і їх задоволення більш ефективними і продуктивними, ніж у конкурентів, способами, що зберігають або підвищують добробут як споживача, так і суспільства загалом;
- внесок у формування громадянського суспільства через партнерські програми і проекти розвитку місцевої спільноти.

Таким чином, якщо ефективно використовувати усі напрями концепції соціально-відповідального маркетингу як сучасного інструменту управління бізнесом, компанія отримає такі вигоди, як зміцнення репутації та іміджу компанії, підвищення прибутку і підвищення інвестиційної привабливості компанії.

СУЧАСНА СИСТЕМА ОЦІНКИ ПЕРСОНАЛУ НА ПІДПРИЄМСТВІ

Автор – Ніколаєва К. А., студентка групи МО1611

Науковий керівник – ас. Гребенюк Г. М.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Успішна діяльність підприємства в сучасних умовах трансформації ринкової економіки неможлива без ефективного використання обмежених ресурсів, що є основою для підвищення його конкурентоспроможності. Основним фактором середовища, який найбільшою мірою може вплинути на ефективність діяльності підприємства, його соціально-економічний розвиток є забезпеченість кваліфікованим персоналом. Для підтримки професійної компетентності працівників менеджмент персоналу активно використовує методи його оцінки, що вкрай необхідно для виявлення трудового потенціалу працівників, збереження конкурентоспроможного та висококваліфікованого персоналу.

Оцінка персоналу в сучасних ринкових умовах господарювання є важливим елементом в системі управління на підприємстві, що передбачає порівняння професійно-кваліфікаційного рівня персоналу, результатів праці, компетентності та виявлення його професійно-ділових якостей з оцінкою відповідних умов, навичок. Саме оцінка кадрів здатна покращити управління діяльності підприємства. Це в першу чергу пов'язано з ефективним управлінням персоналом та його організації діяльності, удосконаленням його мотивації, системи оплати праці, системи стимулювання та заохочення тощо. За допомогою поточної та перспективної оцінки кадрів прогнозуються потенційні можливості працівника, що є базою для прийняття ефективних управлінських рішень. Таким чином, виявляються потреби у професійній підготовці та підвищенні кваліфікації кадрів, можливості їхнього професійного зростання; обґрунтовуються рішення щодо покращення трудових показників та інше, які виявляють кадровий потенціал, зорієнтований на розвиток підприємства.

Оцінка особистості та оцінка професійних здібностей утворюють систему оцінки персоналу, що комплексно оцінює персонал за всіма його категоріями. Сучасний інструментарій системи оцінки персоналу охоплює певні методи, які повинні відповідати місії та структурі підприємства, характеру трудової діяльності персоналу, цілям проведення оцінки тощо. Серед них виділяють наступні:

- якісні — описово характеризують персонал без застосування чітких кількісних даних (матричний метод, метод системи довільних характеристик, оцінка виконання завдань, метод «360 градусів», групова дискусія тощо).

- комплексні універсальні методи — охоплюють методи оцінки компетенції персоналу (атестація, тестування, інтерв'ювання, ділові ігри, метод експертних оцінок персоналу тощо) та методи оцінки результативності персоналу (за показником KPI).

Отже, комплексна система методів оцінки персоналу дає змогу забезпечити функціонування на підприємстві ефективної системи управління персоналом. Це є вкрай важливим для вдосконалення стратегії й тактики менеджменту кадрів у сучасних ринкових умовах, що забезпечить конкурентні переваги підприємства на ринку, закріпить його позицію, як конкурентоспроможного підприємства з ефективним трудовим потенціалом, здатним досягнути стратегічні цілі підприємства. Комбінування та узагальнення сучасних методів оцінки персоналу дозволить досягнути їх ефективності, оптимальності та економічності, що є основою для успішного управління персоналом в ринкових умовах.

АНАЛІЗ ІСНУЮЧОГО НАЯВНОГО СТАНУ РОБОТИ ПРИМІСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ КАС ВОКЗАЛУ СТАНЦІЇ ДНІПРО

Автор – Олійник А.О., студент групи 7УП (УП1926)
Науковий керівник – к.т.н., доц. Гордєєва І.О.
Дніпровський національний університет залізничного
транспорту імені академіка В. Лазаряна

Актуальність дослідження. В сучасних умовах господарювання триває процес якісних змін у всіх галузях економіки, серед яких транспорт виступає важливою складовою комунікаційної інфраструктури. Одним з пріоритетів такого розвитку є розбудова, перш за все, міського та приміського пасажирського транспорту, якісне функціонування якого забезпечує умови для формування і розвитку соціально-економічної системи – відтворення робочої сили, підвищення культурного рівня населення, а також зростання продуктивності праці [1]. Але на сьогодні велика частина пасажирських перевезень є збитковою, в той час як зростаючі потреби населення в транспортних послугах залишаються незадоволеними. Особливо яскраво це проявляється в умовах функціонування мегаполісів, де міські, приміські залізничні перевезення витісняються маршрутними таксі, які за велику ціну надають вищу якість транспортних послуг.

Мета дослідження – оцінити існуючий наявний стан роботи приміських залізничних кас вокзалу станції Дніпро Філії «Пасажирська компанія», виявити недоліки, сформулювати проектні альтернативи по їх зменшенню та нейтралізації.

Об'єкт дослідження – система роботи приміських залізничних кас вокзалу станції Дніпро Філії «Пасажирська компанія».

Предмет дослідження – процес удосконалення роботи приміських залізничних кас вокзалу станції Дніпро Філії «Пасажирська компанія».

Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України. Його стабільне та ефективне функціонування є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності країни, поліпшення умов та рівня життя населення [2]. Однак, сьогодні стан виробничо-технічної бази залізничного транспорту і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим вимогам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, і вже найближчим часом це може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку України. Вирішити цю проблему за відсутності сталого бюджетного фінансування можливо за умови акціонування залізничної галузі та залучення недержавних інвестицій. Розв'язання цієї проблеми пов'язано з реформуванням організаційної структури та підвищенням ефективності функціонування всіх господарств залізничного транспорту [3].

Дані опитувань пасажирів показали, що значна частина пасажирів не задоволена такими умовами проїзду, як переповнені вагони, невисока швидкість, незручний розклад руху електропоїздів, низький рівень сервісу і комфорту. Тому низька якість обслуговування приміських пасажирів спонукає їх користуватися іншими видами транспорту і залізниці втрачають частину платоспроможного населення і грошові надходження. Такий підхід буде завжди відштовхувати від залізниць найбільш забезпечену частину населення. З метою уникнення такої ситуації необхідно залізницям використовувати індивідуальний підхід, надаючи приміським пасажирам крім основних послуг ще і супутні і додаткові. Надання таких послуг значно підвищить привабливість і сприятиме кращому забезпеченню комфортності поїздок.

У роботі приміських залізничних кас вокзалу станції Дніпро можна виділити наступні нагальні проблеми, що потребують вирішення. Структуризацію цих проблем представлено на рис. 1.

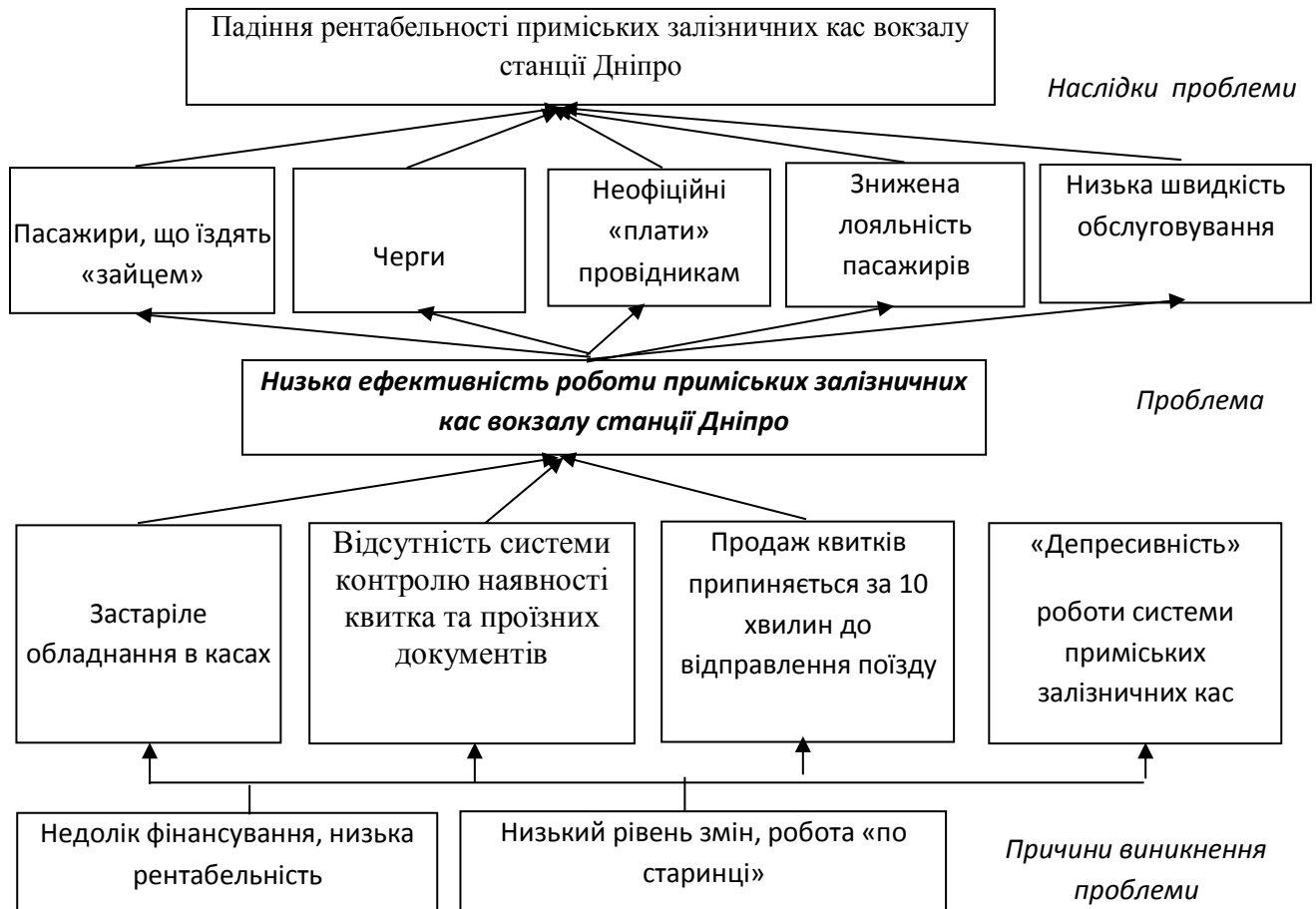


Рисунок 1. Дерево проблем

Висновок. Досліджено основні причини неефективного функціонування приміських пасажирських перевезень в Україні. Аналіз показав, що існує значний та стабільний попит на приміські пасажирські залізничні перевезення, який становить велику частку (понад 30 %) загальної роботи залізниць України з перевезень пасажирів. Але становище в цьому господарстві можна назвати критичним, оскільки збитковість перевезень досягла 86-88 %.

Література:

1. Всеукраїнська транспортна газета «Магістраль» [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: magistral-uz.com.ua.
2. Шерепа, К. М. Формування управління ефективністю приміського комплексу залізничного транспорту : авт. дис. к. е. н.: 08.00.04 / К. М. Шерепа ; Дніпропетровський нац. ун-т залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна. - Д., 2009.
3. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Відомості Верховної Ради України, 2017. – (Бібліотека офіційних видань).

ПІДВИЩЕННЯ ЗАЦІКАВЛЕНOSTІ СПОЖИВАЧІВ У ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Автор – Попова К.В., студентка групи ЕК1711

Науковий керівник - доцент Чаркіна Т.Ю.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна

На сьогодні транспортна галузь України, в цілому, задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не в повній мірі задовольняє вимоги ефективного впровадження євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної сеті в транс'європейську транспортну мережу.

Через катастрофічну зношеність рухомого складу, майже вичерпаних резервів провізних спроможностей через граничну зношеність та низьку продуктивність пасажирського рухомого складу. Неприйняття дієвих заходів щодо оновлення пасажирського рухомого складу призведе до неможливості виконання пасажирських перевезень в повному обсязі та, як наслідок, зниження мобільності населення та зниження конкурентоспроможності залізниці.

Щоб зацікавленість споживачів підвищилась, потрібно удосконалювати умови залізничних перевезень. Наприклад, взяти Францію. Головні залізничні магістралі починаються в Парижі і розходяться від нього на всі боки. Така схема приводить до того, що подорожі між містами, що лежать на одному радіусі, стає швидким та зручним. У більшості французьких поїздів є вагони першого та другого класу. У спальному купе другого класу – шість спальних місць(нижня, середня та верхня полиці), а в першому – чотири. Є швидкісні поїзди *Согайл* – це сидячі денні поїзди, з вагонами першого та другого класу для курців та некурців, обладнані майданчиками для перевозу велосипедів. Крім сидячих поїздів, є нічні поїзди. В цих поїздах є вагон-ресторан, двомісні та тримісні спальні купе першого та другого класу з умивальником. Усі потяги оснащені потужними тяговими двигунами, зчленованими вагонами, полегшеними візками, а також пристроями автоматичної локомотивної сигналізації, завдяки якій машиністу не потрібно виглядати сигнали світлофорів на великих швидкостях.

У Великій Британії для проїзду залізничними дорогами можна купити квиток "*Brit-Rail*". Квиток дає право здійснити необмежену кількість поїздок протягом визначеного терміну(4, 8, 15, 22 чи 30 днів). Люди похилого віку і молодь мають право на знижки 40%. Діти сплачують половину від вартості квитка для дорослих. Також у Великій Британії з'явилася перша в світі залізниця, яку підживлює сонячна електростанція. Поряд з тим, що сонячна електростанція є більш екологічно чистою формою енергопостачання, вона може постачати більш дешеву електроенергію, чим електрику з природного мережі, що дозволить скоротити витрати на залізниці.

В Німеччині у вагонах поїздів працюють кондиціонери, монітори з розкладом маршруту, є доступ до інтернету. Вагонні двері електрички відкриваються автоматично при наближенні. Також у вагонах відведені спеціальні місця для велосипедів та інвалідних колясок. На кожній станції обладнана сучасна камера зберігання.

Якщо взяти, наприклад Іспанію, то якщо поїзд затримався 5-15 хвилин, повертається 30% вартості квитка. Півгодинне і більше запізнення гарантує повернення всіх грошових коштів. На маршруті Мадрид-Севілья умови суворіші: повна компенсація вартості проводиться при запізненні більше ніж на 5 хвилин. В денних поїздах обслуговування поділяється на три класи:

1. Preferent або бізнес-клас включає у вартість квитка один прийом їжі. Людина може попросити, щоб їжу принесли у вагон або подали у вагоні-ресторані. Пасажири Preferent можуть почитати свіжу пресу, скористатися мультимедіа-системою з навушниками та особистим дисплеєм, робочими розетками біля крісла. Також є можливість безкоштовно перебувати в залі очікування і вибрати місце в вагоні: одиночне, подвійне, два крісла напроти двох або одне напроти іншого.
2. Turista- має таку ж систему розміщення крісел, як бізнес-клас, проте немає одиночних крісел. Квиток в цьому класі не дає безкоштовний доступ в спеціальний зал очікування на вокзалі. Також у вартість не включено прийом їжі.
3. Turista- простий і просторий вагон з відкритими кріслами, однією мультимедіа-системою на всіх, вбиральнями та кімнатою для матері та дитини.

У Китаї номер поїзда позначається великою буквою і цифрами. Буква позначає категорію поїзда. На категорію поїзда впливає швидкість, сервіс, кількість зупинок. Поїзд типу «G» - надшвидкісний, може розвинути швидкість до 350 км / год.. Вагоні виглядають трохи незвично. По-перше, відсутні "улюблені" багатьма бокові спальні місця (замість них відкидні сидіння у невеликих столиків). По-друге, купе складається не з двох ярусів, а з трьох.

Японія може похвалитися, мабуть, найбільш незвичайними плацкартами в світі. Двоповерхові вагони дзасекі курсують в складі поїзда Sunrise Izumo. Всередині вагони затягнуті килимовим покриттям і поділені невисокими перегородками на поодинокі секції. На них можна не тільки сидіти, а й лежати, витягнувшись в повний зріст. На ніч відсіки закриваються фіранками.

В Україні з'явилися вагони нового покоління від Крюківського вагонобудівного заводу. В нових вагонах біотуалети, наявність у купе вікон з кватирками, які відкриваються, тому влітку набагато комфортніше буде їхати, також з'явилися кондиціонери. Крім цього у нових вагонах також розмістили сучасний кавовий апарат, який пропонує пасажирам великий асортимент напоїв. Щодо пасажирського купе, то, окрім вікон з кватирками, по-перше, покращений дизайн інтер'єру, який відповідає сучасним вимогам щодо ергономіки та передбачає, зокрема, безпечні спальні полиці й відділення для багажу. Також у вагоні купе з'явилася нова конструкція гачків для одягу, а також - дві розетки на рівні верхніх полиць для зарядження мобільних пристроїв, змінилися понад 330,8 тисяч комплектів постільної білизни і майже 159,4 тисяч одиниць знімного інвентарю: матраци, подушки, ковдри і чохли.

В Україні почалися зміни для покращення умов в пасажирських перевезеннях. Проте цього замало. Для того, щоб людям комфортніше було перебувати в поїздах, попит на білети зростає, нових вагонів потрібно більше. Щоб зросла конкурентоспроможність, потрібно удосконалити швидкісні перевезення.

МОНІТОРИНГ ТА ОЦІНКА СОЦІАЛЬНИХ ПРОЄКТІВ

Автор – Сінохіна Н. О., студентка групи 750М (УП1921)

Науковий керівник – к.т.н., доц. Гордєєва І.О.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка
В. Лазаряна

Проект – це діяльність, спрямована на досягнення конкретних результатів за наявності певних ресурсів та в певних часових рамках. Часто проект реалізовується в межах програми. Соціальні проекти спрямовані на покращення життєдіяльності людей, зокрема незахищених груп суспільства. Якість соціальних проектів вимірюють наявністю соціальних ефектів (соціальних змін), що виникають у результаті діяльності в межах проекту. Зміни можуть мати економічний, екологічний, політичний характер тощо. Змінюватися може також поведінка окремих осіб, громад або суспільства в цілому.

Аби зрозуміти, чи відповідає початковому плану діяльність в межах проекту, здійснюється поточне відслідковування результатів діяльності – моніторинг проекту. Коли проект дійшов свого логічного завершення, для оцінки його результатів здійснюється оцінювання проекту. Головною метою моніторингу і оцінювання є визначення соціальних ефектів (соціальних змін), що з'являються у процесі та в результаті виконання проекту.

Якщо моніторинг – це регулярний процес збору і аналізу інформації для відслідковування стану виконання плану і перевірки відповідності заданим стандартам, то оцінювання – це визначення змін за результатами реалізації проекту задля того, аби зрозуміти:

- Чи були досягнуті заплановані результати?
- Наскільки вірними були припущення щодо результатів проекту/програми?
- Наскільки ефективними, результативними і стійкими є зміни?

Моніторинг і оцінювання здійснюється за попередньо визначеними кількісними та/або якісними показниками (індикаторами), які мають відображати зміни в результаті діяльності.

Показник (індикатор) – це кількісний або якісний доказ змін, які відбулися в результаті реалізації проекту або програми.

Кількісні методи отримання даних дозволяють одержати точні дані, що піддаються математичному аналізу. Якісні методи надають більш глибокого уявлення про існуючі установки, переконання, мотиви і поведінку людей. Як кількісні, так і якісні методи включають в себе суб'єктивну і об'єктивну складову. Зазвичай рекомендується використовувати обидва методи. Відповідно, оцінювання події здійснюється на основі кількісних даних, а її причини і характеристики аналізуються за допомогою якісних даних.

Аби результати моніторингу й оцінювання були більш об'єктивними, використовують одночасно декілька джерел інформації та/або методів збору даних. Спільне застосування різних джерел і методів називають методом триангуляції.

Уся зібрана про проект інформація обробляється відповідно до завчасно узгоджених процедур. Аналіз цих даних передбачає виділення і вивчення окремих частин інформації, перетворення її у попередньо узгоджені форми.

У результатах проекту можуть бути зацікавлені як окремі особи, так і групи осіб, організації. Могуть бути особи, групи осіб чи організації, зацікавлені не лише в результатах, але й реалізації проекту. Таких зацікавлених називають Стейкхолдер, або Зацікавлена, або Причетна сторона. Одержувач визначених вигод, що виникають у результаті реалізації проекту, мають назву Бенефіціар, або Вигодонабувач.

Моніторинг дозволяє вчасно відреагувати на відхилення від плану роботи, на невідповідність ресурсного забезпечення, на перші результати діяльності, які не відповідають запланованим тощо.

Моніторинг результатів дозволяє відстежувати ефекти і впливи. Моніторинг діяльності дозволяє відслідковувати використання фінансових, матеріальних та людських ресурсів, а також прогрес удіяльності та забезпеченні проміжних результатів. Моніторинг дотримання стандартів дозволяє відслідковувати відповідність правилам надання донорської допомоги та її очікуванням; нормативним вимогам і законам; етичним та технічним стандартам тощо. Моніторинг бенефіціарів допомагає відслідковувати сприйняття проєкту з боку одержувачів допомоги. Сюди відноситься задоволеність чи незадоволеність бенефіціарів проєктом, включаючи такі аспекти, як участь, відсторонення, доступ до ресурсів і загальна відчутність змін. Даний вид моніторингу, який іноді називають моніторингом настроїв бенефіціарів, часто включає в себе механізм збору скарг і пропозицій з боку зацікавлених сторін. Крім цього, він повинен враховувати відмінності між групами населення, а також настрої непрямих одержувачів допомоги (тобто членів громади, які не отримують вигоди безпосередньо).

Оцінювання може проводитися на етапі реалізації проєкту (Формуюче та Середньострокове оцінювання), на заключному етапі (Підсумкове та Остаточне оцінювання), на проміжному етапі реалізації (Середньострокове оцінювання), через деякий час після завершення проєкту (Оцінювання по факту – Ex-post).

Висновки. Моніторинг і оцінювання необхідні для підвищення цінності програм та проєктів, що виконуються для суспільства. Оцінити можна результати діяльності, методи та інструменти досягнення результатів, а також цінність результатів для цільової групи. Показники (індикатори) оцінювання є базисом для оцінювання результатів, орієнтиром. Іноді реалізація проєктів дає і незаплановані результати, які також мають цінність для суспільства – це додана вартість. Важливо ці результати не лише визначити, але й зрозуміти, які саме дії сприяли таким результатам, аби можна було іншій групі зацікавлених осіб скористатися позитивним досвідом.

Моніторинг та оцінювання мають низку переваг перед традиційним контролем та іншими видами перевірок:

- Моніторинг і оцінювання не є суто виявленням недоліків роботи. Але як процес спільної роботи експертів і виконавців – пропонує шляхи подолання недоліків;
- Контроль або інша перевірка викликає негативні емоції у виконавців програм, оскільки найчастіше працює схема «перевірив – покарав». Підконтрольні часто підмінюють результати своєї роботи, щоб виглядати краще, ніж є насправді. Моніторинг і оцінювання ж будуються на довірі між експертом і клієнтом за принципом «не зумів – допоможу». Це дозволяє зібрати об'єктивну інформацію і поліпшити роботу програми чи проєкту;
- Моніторинг і оцінювання може проводитися в процесі реалізації програми, що значно покращує кінцеві результати роботи;
- Це не лише перевірка ступеню виконання планів проведення заходів та витрачання коштів. Моніторинг і оцінювання дає можливість отримати уявлення про якість і ефективність роботи, а також масштаби і характер соціального ефекту проєкту. Ця інформація в подальшому може послужити вагомим аргументом для обґрунтування бюджетних заявок;

Для органів влади моніторинг і оцінювання особливо важливе як спосіб легітимізації власної діяльності, тому що оцінювання дозволяє отримувати «зворотний зв'язок» від громади

ДОСВІД УКРАЇНИ ТА ЄС ЗАСТОСУВАННЯ ЦИФРОВОГО МАРКЕТИНГУ В СФЕРІ ПОЛІПШЕННЯ ЯКОСТІ ПОСЛУГ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Автор – Скубченко Д. О., студентка 743 групи
Науковий керівник – к.е.н., доц. Чернова Н. С.
Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Сьогодні, у сфері забезпечення високої якості перевезення пасажирів залізничним транспортом, усе більшого значення набуває використання сучасних цифрових технологій. Використання медіа-каналів цифрового маркетингу стає вкрай важливим для комплексного інформаційно-консультаційного обслуговування пасажирів на залізничному транспорті. Це вимагає більш детальної оцінки використання заходів цифрового маркетингу в АТ «Укрзалізниця» із одночасним аналізом їх застосування на залізничному транспорті в ЄС, що допоможе визначити додаткові можливості розвитку цифрового маркетингу залізничних пасажирських перевезень в Україні та підвищення рівня якості їх послуг.

Комунікаційна політика, яка спрямована на стимулювання збуту та успішне просування послуг пасажирських залізничних перевезень, в наш час фактично неможлива без застосування цифрових каналів та технологій. Онлайн-продажі квитків, різноманітні мобільні додатки та інше є основою для успішного позиціонування залізничних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг, залучення більшої частки цільової аудиторії, просування бренду перевізника пасажирів. Враховуючи це, на сьогоднішній день, АТ «Укрзалізниця» вже почала впроваджувати елементи цифрового маркетингу для покращення якості послуг пасажирів, зокрема, до них відносяться:

- Мобільна версія сайту «booking.uz.gov.ua» передбачає бронювання та покупку електронних квитків за допомогою смартфонів. До того ж, з 2019 р. на цьому сайті було впроваджено опцію оформлення через інтернет пільгових проїзних документів для осіб з інвалідністю. Так, за 2019 р. через інтернет було оформлено майже 16,7 тис. таких квитків. Це забезпечує безбар'єрне обслуговування пасажирів через онлайн-сервіси.

- Інтегрування цифрового гаманця «Masterpass» в мобільний додаток з продажу квитків «booking.uz.gov.ua» не тільки на основній і мобільній версіях сайту, а й на платформах «iOS» і «Android». Ця опція дозволяє робити онлайн-оплату проїзних документів, розраховуватися в онлайн-магазинах.

- Функція пошуку квитків із пересадкою в онлайн-сервісі «booking.uz.gov.ua». Вона передбачає пропозицію альтернативного маршруту із зазначенням станції пересадки і часом очікування у випадку, коли квитки на прямий поїзд відсутні.

- Встановлення платіжних терміналів самообслуговування для придбання квитків на залізничних станціях. Так, у 2018 р. АТ «Укрзалізниця» встановила на 143 станціях термінали для оплати проїзних документів картою.

Такі зміни в сервісі обслуговування пасажирів залізничного транспорту виводить рівень послуг та зворотного зв'язку між залізничним оператором та клієнтом на новий сучасний рівень. При цьому, важливим є перейняття європейського досвіду сучасного цифрового маркетингу щодо підвищення ефективності сервісу обслуговування пасажирів.

Процес динамічної диджиталізації послуг в сфері залізничних пасажирських перевезень вже давно розвивається, наприклад, в одній з провідних економік світу та країн ЄС — у Федеративній Республіці Німеччина (далі — ФРН). Так, «Deutsche Bahn» AG (далі — DB), яка є одним з найбільших залізничних операторів у світі, покращує рівень надання послуг та сервісу пасажирів залізничного транспорту за допомогою застосування

сучасних класноторієнтованих інструментів цифрового маркетингу. Наприклад, до них належать наступні інтерактивні цифрові технології, які ефективно використовуються на DB:

- Онлайн-портал — «www.bahn.de» найбільш популярний інформаційний портал для подорожей в ФРН. Так, у 2018 р. 42 млн пасажирів купили через цей портал онлайн-квитки, близько 327 млн користувачів отримали інформацію про подорож.

- «DB Navigator» — персональний попутник і мобільний квитковий автомат користувачів залізничних пасажирських перевезень місцевого і дальнього сполучення. До його функцій входить: бронювання та покупка квитків, перегляд в режимі реального часу поточного замовлення місць у вагонах, завантаження «BahnCard» в якості квитка на мобільний телефон, покупка комбінованих квитків на громадський транспорт (S-Bahn, U-Bahn, автобус, трамвай) тощо. Станом на 2019 р. такий мобільний консультант з подорожей інтегрував 36 транспортних асоціацій у ФРН та містить інформацію для 5 700 залізничних станцій по всій країні, 275 000 зупинок громадського транспорту, а також для 54 000 інших станцій в Європі. Слід зазначити, що з 2009 р. за допомогою цього додатку було продано близько 105 млн квитків через смартфони (у 2019 р. їх кількість зросла на 80%) із кількістю завантаження цього додатку більше, ніж 42 млн разів. Тому, цей додаток відзначають, як лідера в ФРН серед інших додатків для подорожей в «App Store».

- Інтегрована функція у «DB Navigator» — «Komfort Check-in» доступна для подорожуючих з мобільними, онлайн-квитками або взагалі без бронювання місця (в ICE, IC, 6 лініях Intercity). Вона передбачає самостійне компостування пасажиром цифрового квитка, що замінює контроль наявності проїзних квитків провідником.

- Smarte Services: «Die Siri für die Bahn» — цифровий голосовий асистент у смартфоні, на вокзалах, який інформує залізничних мандрівників в режимі онлайн-часу, наприклад, про прибуття поїзду, час його відправлення та інше. Вже у 2021 р. такий цифровий асистент буде доступний на багатьох цифрових інформаційних каналах DB (на «bahn.de», в «DB Navigator»), а також на вокзалах. Зокрема, у 2019 р. ця система була вже успішно протестована на центральному вокзалі Берліна та Токію.

- «ICE Portal» — бортова програма в ICE, яка є інформаційним центром, що надає пасажиром різноманітні інформаційні послуги (пунктуальність поїзда, його GPS-розташування, електронний кіоск з газетами, аудіокнигами, радіоп'єсами тощо).

- «DB Skill» — додаток, який дозволяє запросити повну інформацію пасажиром про подорож через «Amazon Alexa», зокрема, про пересадку, колію відправлення чи прибуття, номер потяга в конкретному сполученні. А за допомогою функції «Meine Strecken», можливо зберегти в додатку найбільш регулярні маршрути подорожей. У 2018 р. 40% користувачів цього додатку персоналізували його, 75% — використовували для пошуку сполучення, 25% — робили запити про прибуття та відправку потяга.

- Важливий канал продажу квитків для дальнього сполучення — 6 000 цілодобових стаціонарних квиткових автоматів в близько 3 600 місцях знаходження по країні.

- «Video-Reisezentrum» — відео-центр, який дозволяє працівникам диспетчерського центра консультувати онлайн клієнта щодо покупки квитка, особливо, в сільській місцевості та інше.

Отже, на сьогоднішній день канали інтерактивного маркетингу є актуальними напрямками підвищення якості обслуговування пасажирів при залізничних перевезеннях. Важливим є перейняття досвіду ЄС щодо покращення сервісу послуг для клієнтів залізничних пасажирських перевезень із розширенням медіа-каналів та вдосконаленням цифрових технологій. Це забезпечить в довгостроковій перспективі вдосконалення задоволення потреб пасажирів у якості сервісного обслуговування протягом подорожі.

ПОРІВНЯННЯ СУЧАСНОЇ СИСТЕМИ ЕКОЛОГІЧНОГО ОПОДАТКУВАННЯ УКРАЇНИ ТА ЄС

Автор – Скубченко Д. О., студентка 743 групи

Науковий керівник – к.е.н., доц. Чаркіна Т. Ю.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

У наш час найдієвішим механізмом щодо часткової компенсації негативного впливу на довкілля небезпечних викидів та забруднень, що виникають у процесі діяльності суб'єктів господарювання є загальнодержавний екологічний податок. Він є ефективним інструментом ринкової економіки для досягнення цілей екологічної політики. Наразі спостерігається всесвітня екологічна криза — значне забруднення навколишнього середовища. Наприклад, за даними Міжнародного енергетичного агентства, викиди вуглекислого газу від світової енергетики у 2018 р. збільшилися на 1,7% до історичних 33,1 млрд. т, що є найвищим показником з 2013 р. Це окреслює актуальність використання екологічного податку державами світу, яка повинна спрямовуватися на модернізацію виробництва екотехнологіями та поповнення державного бюджету країн для здійснення ефективного менеджменту природних ресурсів, а також природоохоронних заходів.

На сьогоднішній день в Україні спостерігається неефективність використання державою надходжень від екологічного податку. Про це свідчить місце України у рейтингу країн світу за індексом екологічної ефективності за 2018 р. У ньому Україна зайняла 109 місце, лідерами стали європейські країни — Швейцарія, Франція, Данія. У свою чергу за даними Річного звіту про виконання Державного бюджету України за 2017 р. Державної казначейської служби України, надходження від екологічного податку до бюджетів усіх рівнів склали 4,7 млрд. грн. у 2017 р., а у 2018 р. — 4,9 млрд. грн. У структурі лише податкових надходжень, які у 2017 р. склали більше 800 млрд. грн, а у 2018 р. — більше 900 млрд. грн., екологічний податок займає досить невелику частку в них. Так, наприклад, в ЄС загальний доход від екологічних податків у 2017 р. склав 368,8 млрд. євро., що склало 6,1% усіх доходів від податків та зборів та 2,4% всього ВВП ЄС. В Україні ж доход від екологічного податку становить зазвичай не більше 0,2% ВВП країни.

У першу чергу, неефективність системи екологічного оподаткування в Україні полягає у застосуванні лише фіскальної спрямованості екологічного податку без створення державного механізму фінансування природоохоронних заходів суб'єктів господарювання. При цьому, екологічний податок в Україні надзвичайно низький в порівнянні з країнами ЄС. Наприклад, ставка податку за викид в атмосферне повітря стаціонарними джерелами забруднення азоту оксидів або озону в Польщі сягає 0,54 злотих за кг, а в Україні — 2451,84 грн. за т або 0,35 грн. у переведених одиницях. Крім цього, ставка екоподатку за розміщення малонебезпечних відходів у Великій Британії складає 2,8 фунти за т, в Україні — 5 грн. за т (0,15 в переведених од.), а ставка за відходи гірничо-добувної галузі у Великій Британії сягає 2 фунти за т, в Україні — 0,49 грн. за т (0,014 грн. в переведених од.). Тобто, в Україні ставка податку за викид азоту оксидів та озону менша, ніж у Польщі у 1,5 рази, за розміщення малонебезпечних відходів та за відходи гірничо-добувної галузі — менша відповідно у 18,7 разів та майже у 143 рази, ніж у Великій Британії. Тому, наразі в Україні підприємствам вигідніше платити низький екологічний податок, а ніж інвестувати гроші в екологічну модернізацію технологій виробництва.

По-друге, в Україні відсутня прозора система розподілу державою надходжень з екологічного податку. Відповідно до ст. 29 Бюджетного Кодексу України, 45% цього податку зараховується до загального фонду Державного бюджету України, а 55 % — до

спеціального фонду місцевих бюджетів, у тому числі: до сільських, селищних, міських бюджетів, бюджетів об'єднаних територіальних громад — 25%, до обласних бюджетів — 30 %. До Державного фонду охорони навколишнього природного середовища на сьогодні надходження від екологічного податку не зараховують, тому ці кошти в загальному обсязі всіх надходжень від усіх податків і зборів використовуються на інші потреби державою, а не за цільовим призначенням. Наприклад, за даними Річного звіту про виконання Державного бюджету України 2018 р., видатки загального фонду на запобігання та ліквідацію забруднення навколишнього природного середовища у 2018 р. сягнули 2690 млн. грн. з 2706 млн. грн. запланованих, а спеціального фонду — 970 млн. грн. з 1637 млн. грн. За такої непрозорої системи розподілу податкових надходжень, навіть збільшені ставки податку не зможуть покращити екологічну ситуацію в Україні. До того ж в умовах економічної кризи в Україні більшість підприємств без системи державної підтримки не можуть самостійно запроваджувати ресурсо- й енергозберігаючі технології.

Євроінтеграційний курс України вимагає в першу чергу співробітництво з ЄС та перейняття його досвіду в сфері охорони навколишнього середовища. Так, за ст. 360 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, Україна мусить наближувати національне законодавство до права та політики ЄС в цій сфері, підвищувати рівень виробництва завдяки сучасним технологіям, сприяти збереженню природних ресурсів, підвищувати природоохоронну ефективність тощо. Однією з особливостей ЄС в сфері екологічного оподаткування є відсутність єдиної уніфікованої системи таких платежів, на відміну від України. Екологічні податки різняться за рівнем для кожної країни з ЄС та поділяються на такі групи: енергетичні податки — податки на вугілля, нафтопродукти, газ, електроенергію; транспортні податки — платежі за ввезення, експлуатацію, утилізацію транспортних засобів; податки на забруднення навколишнього природного середовища — платежі за викид забруднювальних речовин у повітря, скиди у водні об'єкти, шумове забруднення; податки за користування природними ресурсами — за видобування корисних копалин, забір води тощо. Ці податкові надходження надходять на бюджетні рахунки відповідного рівня (державного чи місцевого) і використовуються на фінансування екологічних проблем, відшкодування збитків. Найбільша частка податкових надходжень з екологічного податку припадає на Латвію (11,2%), Словенію і Грецію (10,2%), найменша — на Люксембург (4,4%) та Німеччину (4,6%). До того ж, у 2017 р. 77% усіх доходів від екологічних податків в ЄС приходилося на енергетичні податки, 20% — на транспортні податки, коли в Україні 100% загальних екологічних податків сягають платежі за забруднення. Досвід країн ЄС, в порівнянні з Україною свідчить про те, що еколого-економічний інструмент зменшення забруднення суб'єктами господарювання полягає не тільки у високих податкових ставках, але й у поширенні фінансового механізму екологічного субсидування — податкові знижки, пільгові кредити, гранти або пряме фінансування екологічних проєктів, зокрема, як в Німеччині, Польщі, Чехії тощо.

Отже, на сьогоднішній день Україна потребує запровадження стимулюючої системи екологічного оподаткування із перейняттям досвіду країн ЄС. Так, окрім, підвищення ставок екологічних податків в Україні, необхідно забезпечити прозорий механізм розподілу цих податкових надходжень, зокрема, спрямувати їх частину до Державного фонду охорони навколишнього природного середовища та забезпечити державний механізм фінансування природоохоронних заходів для стимулювання здійснення суб'єктами господарювання екологічних заходів із скороченням забруднення навколишнього середовища. Таким чином, напрямки екологічної модернізації України здатні наблизити національну екологічну політику України до вимог податкового та природоохоронного законодавства ЄС, що є однією з головних умов для поглиблення євроінтеграційного курсу країни.

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ВПЛИВУ ТНК НА СВІТОВІ ІНВЕСТИЦІЙНІ ПРОЦЕСИ

Автор – Скубченко Д. О., студентка 743 групи
 Науковий керівник – к.е.н., доц. Чернова Н. С.
 Дніпровський національний університет залізничного транспорту
 імені академіка В. Лазаряна

На сучасному етапі розвитку світогосподарських відносин, який характеризується глобалізацією та інтернаціоналізацією міжнародної торгівлі, зовнішньоекономічних відносин, все більше спостерігається динамічне поширення транснаціоналізації світової економіки, що пов'язано із діяльністю транснаціональних корпорацій (далі — ТНК). Тому постає актуальність визначення сучасного впливу ТНК на розвиток світової економіки та, зокрема, на розвиток національної економіки України.

На сьогоднішній день вплив ТНК на світову економіку та на напрямки розвитку світових господарських зв'язків є дуже великим, оскільки, на діяльність транснаціональних компаній припадає понад 50% світового виробництва й понад 65% світової торгівлі та міжнародної міграції капіталу. Активний розвиток ТНК зумовлює формування цілісності світового господарства, шляхом посилення господарських зв'язків між національними та регіональними ринками. Так, їх функціонування сприяє економічному зростанню та розвитку країн-реципієнтів, шляхом, залучення до них досягнень НТП, реструктуризації економіки, підвищення зайнятості населення та культури ведення бізнесу тощо. Кількість ТНК у наш час становить понад 82 тис. із більше, як 810 тис. філіями. Проте, економічний потенціал 500 потужних та найбільших ТНК перевищує економічні потенціали розвинених країн світу. Вони реалізують 80% світової виробничої продукції електроніки і хімії, 95% фармацевтики, 76% продукції машинобудування. При цьому, дані журналу «Fortune» за 2017 р. свідчать, що в найбільших ТНК світу працює 65 млн осіб, які представляють 36 країн, а їх обсяг отриманого прибутку сягає 1,7 трлн дол у 2018 р. за даними журналу «Forbes» лідерами в рейтингу найдорожчих компаній світу із 200 оцінених компаній, що присутні на американському ринку, стали компанії ІТ-сфери: «Apple» вартістю 182,2 млрд дол (на 8% більше, ніж у 2017 р.), «Google» — 132,1 млрд дол (на 30% більше за 2017 р.) та «Microsoft» — 104,9 млрд дол (на 21% більше, ніж у попередньому році).

Розвиток світової економіки характеризується безпосередньо рухом прямих іноземних інвестицій (далі — ПІІ), які здійснюються, в основному великими ТНК. За даними доповіді о світових інвестиціях у 2018 р. Конференції ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) можна проаналізувати світовий об'єм глобальних ПІІ ТНК в розрізі окремих країн в залежності від економічного розвитку. У цілому в 2017 р. об'єм світових ПІІ скоротився на 23% і склав 1,43 трлн дол у порівнянні з 2016 р., що було зумовлено скороченням чистого вартісного об'єму транскордонних злиттів та поглинань протягом на 22%, зниженням доходності ПІІ до 6,7%, що суперечить зростанню таких макроекономічних показників, як ВВП (на 3,7%) та об'єма торгівлі (на 8%) у 2017 р. Зниження іноземних інвестицій ТНК більш спостерігався у розвинутих країнах (на 37%) та країнах з перехідною економікою (на 27%), при цьому у країн, що розвиваються інвестиції надходили стабільно, навіть із досягненням 47% від загального об'єму ПІІ проти 36% в 2016 р. Більш детально стан імпорту та експорту ПІІ у світі можна, що:

1. У розвинутих країнах надходження ПІІ у 2017 р. скоротилися до 712 млрд дол, наприклад, у США на 40% (до 275 млрд дол), у Сполученому Королівстві на 92% (до 15 млрд дол). У той же час саме розвинуті країни є лідерами в отриманні світових ПІІ, до яких відносять США 275 млрд дол, Нідерланди — 58 млрд дол, Франція — 50 млрд дол. Крім цього, доля розвинутих країн також переважає в експорті інвестицій в глобальному

вивезенні ПП, яка складає 71%. Наприклад, на США припадає 642 млрд дол вивезених ПП, на Японію — 160 млрд дол, на Сполучене Королівство — 100 млрд дол.

2. У країнах з перехідною економікою Юго-Східної Європи та СНД, ПП у 2017 р. скоротилися до 47 млрд дол. Але, зниження ПП спостерігається в чотирьох основних країнах-реципієнтах СНД: Російська Федерація (на 17%), Казахстан та Азербайджан (на 29%), Україна (на 25%). Це пов'язано з політичною невизначеністю та геополітичними факторами. В Юго-Східній Європі надходження світових інвестицій збільшилися на 20% (5,5 млрд дол). Цьому сприяли зростання ВВП, розширення співробітництва з ЄС. Так, Сербія, як найбільша країна-отримувач ПП в субрегіоні отримала 2,9 млрд дол інвестицій (на 22% більше, в порівнянні з 2016 р.). Експорт ПП країнами з перехідною економікою збільшився на 59% (40 млрд дол) в більшій мірі через крупні вкладення в нові проекти мононаціональними підприємствами (МНП) РФ.

3. У країнах, що розвиваються надходження ПП у 2017 р. залишилися на рівні 2016 р. (671 млрд дол). При цьому, імпорт ПП в Африку скоротився на 21% (42 млрд дол) через зниження цін на нафту та сировину, політичну невизначеність. В Азії ПП також залишилися на рівні 2017 р. (476 млрд дол), що пов'язано з компенсацією скорочення імпорту ПП в Гонконгу (Китай) на 11%, Сінгапурі на 19%, Індію на 9%, шляхом, динамічної інвестиційної діяльності Китаю у високотехнологічних секторах економіки та збільшення вкладень в країни, що входять до Асоціації держав Південно-Східної Азії. Регіон залишився одним з найбільших отримувачів ПП, так, його доля в світовому об'ємі ввезення цих інвестицій зросла с 33% в 2017 р. В країнах Латинської Америки та Карибського басейну у 217 р. зріс імпорт ПП на 8% до 151 млрд дол. у зв'язку із відновленням міжнародних інвестиційних операцій латиноамериканськими МНП, збільшенням цін на нафту та інвестицій в інфраструктуру, економічним підйомом. Наприклад, в Аргентині надходження інвестицій збільшилися втричі (до 12 млрд дол), в Колумбії — на 5% (до 14,5 млрд дол), а в Карибському субрегіоні — до 5 млрд дол, що перш за все зумовлено із притоком інвестицій в Домініканську Республіку у 2017 р. на 48% (до 3,6 млрд дол) в сектор торгівлі, енергетики, телекомунікацій. Експорт ПП із країн, що розвиваються скоротилися на 6% (до 381 млрд дол), через зниження на 36% до 125 млрд дол ПП з Китаю.

Тобто, інтеграція діяльності ТНК в національні економіки країн світу напряму залежить від забезпечення цими країнами належного інвестиційного клімату, геополітичного стану, політичної стабільності та стану розвитку зовнішньоекономічної діяльності країнами. Що стосується України, то на 2017 р. потужні ТНК в країні представлені такими компаніями: «British American Tobacco», «Philip Morris» (тютюнова промисловість), «Anheuser-Busch InBev», «Bunge», «Carlsberg», «Coca-Cola», «Nestle», «Danone» (харчова промисловість), «Credit Agricole», «Getin Holding» (фінансова сфера), «EuroCape», «Kromberg&Schubert» (електротехнічна промисловість) тощо.

Отже, транснаціоналізація національної економіки будь-якої країни є необхідною умовою для інтеграції у світове господарство та поглиблення міжнародного поділу праці. Глобальна конкурентоспроможність держави на міжнародній арені залежить, зокрема, від капіталовкладень ТНК в національну економіку разом із концентрацією фінансового, промислового й інтелектуального капіталу в пріоритетних галузях економіки. Залучення інвестицій ТНК в світову економіку на сьогоднішній день є пріоритетним напрямком для міжнародного економічного розвитку, а також для інтернаціоналізації господарської та науково-технічної сфери із розширенням світогосподарських зв'язків.

РОЛЬ ТОЧКИ РІВНОВАГИ В МАРЖИНАЛЬНОМУ АНАЛІЗІ ПРИ ПЛАНУВАННІ ОПЕРАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

Автор – Скубченко Д. О., студентка 743 групи
 Науковий керівник – д.е.н., доц. Марценюк Л. В.
 Дніпровський національний університет залізничного транспорту
 імені академіка В. Лазаряна

У сучасних ринкових умовах господарювання формування позитивного фінансового результату підприємства тісно пов'язано з прийняттям своєчасних управлінських рішень з урахуванням впливу на нього зовнішніх та внутрішніх чинників оточуючого середовища. Через те, що близько 95% прибутку підприємства формується від операційної діяльності, постає необхідність застосування маржинального аналізу (CVP-аналізу) основних параметрів діяльності підприємства для виявлення залежності фінансового результату від обсягу діяльності, доходів та витрат. Такий процес планування виробничої діяльності здатний більш ефективно в ринкових умовах приймати операційні управлінські рішення.

Економічна модель «витрати — обсяг діяльності — прибуток» дозволяє визначити для кожної господарської ситуації обсяг реалізації, що забезпечує беззбиткову діяльність; вплив факторів виробництва на прогнозований прибуток підприємства; величину прибутку при певному обсязі реалізації продукції; вплив структури витрат на очікуваний фінансовий результат тощо. При цьому, важливим елементом CVP-аналізу є аналіз беззбитковості, що ґрунтується на обчисленні точки беззбитковості — порогу рентабельності або точки нульового прибутку. Вона характеризує обсяг діяльності, за якого виручка від реалізації продукції дорівнює сукупним витратам підприємства, маржинальний дохід дорівнює постійним витратам, що дозволяє забезпечити підприємству беззбиткову операційну діяльність у плановому періоді із формуванням умов для самофінансування. Її розрахунок здійснюється математичним методом — методом рівняння, методом маржинального доходу, або графічним методом — побудовою графіка беззбитковості. Так, метод рівняння ефективно застосовувати для аналізу впливу структурних змін в асортименті продукції, метод маржинального доходу є інтерпретацією методу рівняння із застосуванням маржинального доходу та коефіцієнта маржинального доходу, а графічний метод — зображує наглядно перетин лінії виручки і собівартості, за якої досягається стан беззбитковості. Будь-який з методів аналізу точки беззбитковості спрямований на оцінку доцільності виробництва продукції із одночасним зосередженням уваги на змінах витрат та обґрунтуванні напрямку їх оптимізації. Як показник критичного обсягу діяльності підприємства, точка беззбитковості при позитивному прибутку підприємства має, як можна бачити, нижче значення. Але, при цьому, на різних етапах роботи підприємства її значення може коливатися. Так, розширення діяльності підприємства призводить переважно до зростання постійних витрат, що зумовлює вище значення точки беззбитковості, але це не свідчить про погіршення становища підприємства.

Отже, застосування економічної моделі CVP-аналізу із такою важливою її складовою, як точка беззбитковості, є вкрай необхідним для більш гнучкого менеджменту операційної діяльності підприємства відповідно до умов ринку. Такий економічний механізм здатний більш оперативно скорегувати управлінські рішення на короткострокову перспективу щодо ціноутворення, диверсифікації продукції, оптимізації асортименту, вибору маркетингової стратегії тощо. А це в свою чергу допоможе запобігти збитковості виробництва, надвиробництва продукції, неконтрольованого росту витрат, що є головною передумовою для збереження бажаного рівня рентабельності й ефективності виробництва.

ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕДУРИ БАНКРУТСТВА В УКРАЇНІ, ЯК ГОЛОВНИЙ НАПРЯМОК ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ КРАЇНИ НА СВІТОВОМУ РИНКУ

Автор – Скубченко Д. О., студентка 743 групи
Науковий керівник – д.е.н., доц. Марценюк Л. В.
Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Наразі в умовах економічного та нестабільного становища України, яке призводить до збільшення неплатоспроможних підприємств із поширенням явища банкрутства, постає актуальна проблема удосконалення процедури банкрутства в країні. Через ухилення підприємств-боржників від зобов'язань перед кредиторами, тривалу процедуру банкрутства та ін., інвестиційна та економічна привабливість України для іноземних інвесторів має негативну тенденцію, що вимагає покращення ефективності законодавства в сфері банкрутства з метою належного рівня захищеності прав кредиторів та боржників.

За результатами дослідження Світового банку «Doing Business 2020» Україна за показником «врегулювання неплатоспроможності» залишається на вкрай низькому 146 місці (у 2019 р. була на 145 місці), хоча у загальному рейтингу досягла рекордного 64 місця (у 2019 р. займала 71 місце). Серед основних причин неефективності законодавчого врегулювання неплатоспроможності в Україні можна виділити наступні:

1. Тривалість процедури банкрутства оцінюється приблизно в 2,9 років, що досить довго, в порівнянні із строком в Східній Європі та Центральній Азії — 2,3 року, розвинутих країнах — 1,7 року. Найкращий результат врегулювання неплатоспроможності підприємства має Ірландія — 4 місяці.

2. Вартість процедури банкрутства в Україні — 40,5% від вартості об'єкта нерухомості. У Східній Європі та Центральній Азії вона сягає 13,1%, а у розвинутих країнах — 9,1%, зокрема, в Норвегії, США та Австралії її значення сягає 1%.

3. Коефіцієнт повернення коштів становить 8,9 центів за долар (у 2018 р.). У порівнянні, його значення у Східній Європі та Центральній Азії — 38, розвинутих країнах — 71,2. При цьому, в Норвегії та Японії індекс стягнення заборгованості сягає понад 90.

4. Індекс ефективності нормативно-правової бази оцінюється у 7,5 балів з 16, що свідчить про неефективність законодавчого регулювання процедури банкрутства в Україні.

Для ефективного функціонування інституту банкрутства в Україні необхідним є дієва законодавча база із перейняттям світового досвіду розвинених країн. Зокрема, позитивним зрушенням щодо вдосконалення чинного законодавства з питань банкрутства слід відзначити введення в дію у 2019 р. Кодексу з процедур банкрутства (далі — КПБ), який є кодифікованим нормативно-правовим актом. Він встановлює умови та порядок відновлення платоспроможності боржника — юридичної особи або визнання його банкрутом з метою задоволення вимог кредиторів, а також відновлення платоспроможності фізичної особи. Відповідно до принципів та приписів, покладених в основу цього кодифікованого акту, можна відмітити акцентування уваги законодавства не на самій процедурі банкрутства, а на заходах із запобігання цього явища. Це безпосередньо пов'язано із перенесенням британської моделі системи банкрутства суб'єктів господарювання на законодавчу базу України в сфері регулювання неплатоспроможності підприємств, яка застосовується, наприклад, у Німеччині, Австрії, Великобританії, Іспанії, Фінляндії. Вона заснована на використанні «прокредиторських» механізмів, які у порівнянні з американською моделлю, спрямовані не на санацію підприємств, а на повернення коштів кредиторам. Спирання на цей принцип, покладений

в основу створення КПБ, містять елементи реформування механізмів банкрутства відповідно до умов сучасної ринкової економіки.

До основних нововведень у сфері законодавчого регулювання процедури банкрутства в порівнянні із попереднім Законом України «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом» (далі — ЗУ) належать:

- Скорочення строків розгляду справ з питань банкрутства, зокрема, за рахунок зменшення кількості оскаржень — більшість постанов апеляційного господарського суду не підлягатимуть оскарженню в касаційному порядку, прийняті за результатами перегляду судових рішень (ст. 9, ч. 3). Також посиленні вимоги щодо переходу до наступної судової процедури. Наприклад, процес санації підприємства припиняється достроково в разі невиконання умов плану санації та/або в разі невиконання поточних зобов'язань боржника, у зв'язку з чим господарський суд визнає боржника банкрутом і відкриває ліквідаційну процедуру (ст. 50, ч. 11).

- Підвищення рівня відповідальності керівництва підприємства-боржника за нежиті заходи для попередження банкрутства. Керівник боржника несе солідарну відповідальність за незадоволення вимог кредиторів (ст. 34, ч. 6). Така правова норма є також, зокрема, в Японії, де у разі банкрутства корпорації, топ-менеджер, як поручитель по корпоративним зобов'язанням повинен оплатити борг.

- Забезпечення ефективної діяльності арбітражного керуючого за рахунок підвищення розміру його винагороди. Наприклад, КПБ передбачає розмір основної грошової винагороди арбітражного керуючого за виконання ним повноважень керуючого санацією у розмірі не менше за чотири розміри мінімальної заробітної плати за кожний місяць виконання арбітражним керуючим повноважень (ст. 30, ч.2).

- Удосконалення продажу майна банкрута — на аукціоні, зокрема, в електронній торговій системі (ст. 68, ч. 1).

Окремо можна виділити перспективний напрямок для вирішення неплатоспроможності (банкрутства) суб'єктів господарювання України щодо надання можливості кредиторам фінансувати банкрута для відновлення його платоспроможності. Такий досвід ефективно використовується у Німеччині, де кредитори через півтора місяця після введення процедури банкрутства повинні прийняти рішення або про продаж майна, або про санацію. При санації вони можуть списати попередні борги або вкласти кошти у бізнес боржника для підвищення його платоспроможності.

1. Отже, удосконалення законодавчого регламентування неплатоспроможності або банкрутства підприємств в Україні полягає перш за все у виконанні, дотриманні правових норм та приписів чинного законодавства у цій сфері. Вищезазначені зміни згідно із статистикою, повинні призвести до зменшення строку процедур банкрутства до 1 року, зменшення вартості процедур для кредиторів на 45%. Зростання за критерієм «врегулювання неплатоспроможності» у «Doing Business 2021» навіть на 1 пункт, може забезпечити за експертними оцінками в країну додаткові 300 млн. дол. інвестицій. Нова вітчизняна правова система у сфері банкрутства з належним захистом прав кредиторів та боржників, сприятиме оздоровленню фінансово-економічної системи України. Запобігання банкрутств підприємств, їх ліквідацій та відновлення їх платоспроможності, підвищить у перспективі їх ділову активність в країні, інвестиційний клімат. Це в свою чергу є необхідним для позиціонування України, як країни, спрямованої на сталий економічний розвиток та довгострокове залучення іноземного капіталу.

СУЧАСНІ НАПРЯМКИ УПРАВЛІННЯ ПЛИННІСТЮ КАДРІВ В ЗАЛІЗНИЧНІЙ ГАЛУЗІ

Автор – Скубченко Д. О., студентка 743 групи
Науковий керівник – д.е.н., доц. Марценюк Л. В.
Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Найголовнішою сучасною проблемою в сфері укомплектування кваліфікованими кадрами у відособлених структурних підрозділах (ВСП) АТ «Укрзалізниця» є їх висока плинність, зокрема, серед масових робітничих професій. Актуальним завданням HR-менеджерів національного залізничного перевізника на сьогоднішній день є зниження відтоку спеціалістів із галузі та їх збереження для забезпечення ефективної діяльності усього комплексу залізничних пасажирських та вантажних перевезень.

У наш час в АТ «Укрзалізниця» фіксується істотний відтік кваліфікованих фахівців робітничих спеціальностей (найчастіше в прикордонних областях) таких, як: монтер колії, коваль ручного кування, електромонтер, складач поїздів тощо. Такий процес нестабільності трудового колективу на залізничному транспорті характеризується оцінкою плинності кадрів — розрахунком коефіцієнта плинності кадрів. Так, на 2016 р. його значення для усього АТ склало 5,2%, на 2017 р. — 6,6% та на 2018 р. — 7,6%, що свідчить про середню плинність кадрів. При цьому, значною мірою на значення цього показника впливають робітники, адже, їх доля в розрізі працівників за видами робіт складає приблизно 65%, що є суттєво в порівнянні з фахівцями (14%), керівниками (8%), професіоналами (7%), технічними службовцями (6%). Серед основних причин плинності кадрів у ВСП АТ «Укрзалізниця» виділяють переважно незадоволеність умовами праці (незадовільний рівень оплати праці, умов праці, системи морального та матеріального стимулювання).

Для того, щоб зберегти кваліфіковані кадри, АТ «Укрзалізниця» вже почала поступово впроваджувати деякі перспективні напрямки вирішення проблеми. Зокрема, спостерігається підвищення фонду оплати праці (у 2018 р. він становив 33 млрд грн, у 2017 р. — 26 млрд грн). Взагалі з 2014 р. до 2018 р. зарплата залізничників зросла в 2,5 разів, при цьому, понад 42 % валового доходу компанії у 2018 р. було спрямовано на заробітну плату працівників та 1,5 млрд грн — на її підвищення. Проте, не менш важливим напрямом зменшення плинності кадрів у залізничній галузі є діяльність та нововведення Департаменту розвитку персоналу та кадрової політики (ЦПК) АТ «Укрзалізниця». Наразі він спрямував свої зусилля на формування системи планування та звітності з добору персоналу, адаптації новоприйнятого персоналу та статистичного обліку плинності кадрів, що повинно дати змогу знизити відтік спеціалістів із галузі та зменшити витрати на пошук і навчання нових працівників. Ці мотиватори максимально використовуються HR-менеджерами, які є як внутрішніми консультантами (допомагають керівнику прийняти управлінське рішення при проблемі з персоналом), так і HR-бізнес-партнерами (мають активний двосторонній зв'язок з керівником в управлінні персоналом та пропонує варіанти вирішення проблеми, в т.ч. плинності кадрів, незадовільного рівня кваліфікації працівників).

Отже, діяльність HR-менеджерів на залізничному транспорті здатна побудувати ефективну систему управління персоналом в АТ «Укрзалізниця» за рахунок розвитку корпоративної культури, управління ефективністю персоналу, оптимального пошуку та підбору персоналу, його мотивації. У комплексі із покращенням умов праці, підвищенням заробітної плати працівників, це в свою чергу, стане головним вектором зниження плинності кадрів на залізничному транспорті.

РОЛЬ КОМП'ЮТЕРНИХ ПЛАТФОРМ ДИСТАНЦІЙНОГО НАВЧАННЯ В СУЧАСНОМУ ОСВІТНЬОМУ ПРОЦЕСІ В УМОВАХ ІНФОРМАТИЗАЦІЇ СУСПІЛЬСТВА

Автор – Скубченко Д. О., студентка 743 групи
Науковий керівник – д.е.н., доц. Марценюк Л. В.
Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

У наш час широкого поширення в модернізації безперервних освітніх систем країн світу набуло та має стрімкий розвиток використання у навчальному процесі комп'ютерних платформ дистанційної освіти. Актуальність впровадження платформ онлайн-навчання, його державний розвиток полягає забезпеченні сталого розвитку суспільства та подолання нерівності в системі освіти з використанням сучасних інформаційних технологій.

Дистанційне навчання є найважливішою новацією ХХІ ст., яка спрямована на підвищення ефективності освітнього процесу та створення конкурентоспроможного людського капіталу. З кожним роком популярність дистанційної освіти на основі інтернет-технологій в порівнянні з традиційною освітою зростає, особливо в системі вищої освіти, що пов'язано з перевагами, які надає така форма навчання: доступність навчальних джерел для необмеженої студентської аудиторії, гнучкість викладення навчального матеріалу з урахуванням підготовки студентів, зручність та необмеженість у часі для здобуття освіти, економія ресурсів для проведення навчання, географічна необмеженість та ін. Зокрема, у таких країнах, як Китай, Латвія, Нідерланди, Великобританія та ін. 10-25% студентів отримують освіту у закладах дистанційної освіти. Інтерактивність процесу дистанційного навчання полягає у використанні сучасних інформаційно-комунікаційних технологій організації сучасної освіти, які на практиці реалізуються за допомогою відео- та аудіозаписів лекцій, семінарів, електронних бібліотек, віртуальних лабораторних робіт, веб-ресурсів навчальних дисциплін тощо. На сьогоднішній день досвід реалізації систем дистанційного навчання поширений у вигляді світових університетів, де освітній процес забезпечується телебаченням та радіо: Інститут дистанційного навчання у м. Тюбінген (Німеччина), Державний «Університет в ефірі» (Японія), Китайський телеуніверситет (Китай) тощо. Дистанційне навчання також розвивається корпораціями, такими як: «IBM», «General Motors», «Ford», «Cadence».

Організація будь-якого дистанційного навчання неможлива без застосовування комп'ютерних платформ (програмного забезпечення) дистанційного навчання. Серед основних та поширених комп'ютерних платформ з організації електронного навчання з закритими кодами належать наступні:

1. «Blackboard» — широко використовується в Північній Америці та Японії. До складу системи «Blackboard Learn» входять: «Blackboard Course Delivery» (управління віртуальним навчальним середовищем), «Blackboard Content Management» (сховище електронних освітніх ресурсів), «Blackboard Community Engagement» (навчальний портал). Перевагами системи є: використання єдиної централізованої бази даних, впровадження системи в проектах з більш ніж 100 000 користувачів, цілодобова технічна та методична підтримка користувачів тощо. Основний недолік продукту — висока вартість (від 38 000 \$).

2. Система дистанційного навчання «Прометей» — успішно використовується у державних та корпоративних установах, ВНЗ країнах СНД. Автоматизація навчального процесу за її допомогою сприяє використанню методики онлайн-навчання, застосування

мінімальних вимог до сервера та клієнтських місць, забезпеченню простоти освоєння та експлуатації (встановлюється за один день) та ін.

У свою чергу серед популярних систем організації електронного навчання з відкритим вихідним кодом рішення виділяють такі:

1. «ATutor» — web-орієнтована система керування навчальним матеріалом, розроблена із врахуванням доступності та адаптивності. Вона є простою у встановленні, налаштуванні та підтримці для системних адміністраторів, надає можливість легко створювати навчальні матеріали та запускати свої онлайн-курси викладачами та ін. При цьому, модульність системи дозволяє її розширенню функціональних можливостей.

2. «Moodle» — призначена для створення курсів дистанційного навчання та web-сайтів. На даний момент Moodle вже має 129 мільйонів користувачів в усьому світі та використовується у 175 країнах світу, а також найбільш поширена комп'ютерна платформа дистанційного навчання в Україні. Система має розширену функціональність, низьку вартість впровадження, модульність, а також вона здатна створювати локальні однокористувацькі офлайн навчальні ресурси та ресурси.

3. «Dokeos» — система автоматизації навчання, в більшій мірі серед корпоративних клієнтів, яка передбачає створення та підтримку онлайн-курсів, використання вбудованих мультимедійних додатків для ілюстрації змісту зображеннями, анімацією, звуком, відео, оптимізацію для мобільних пристроїв та планшетів, відеоконференції, та ін. У всьому світі налічується близько 4,2 млн. користувачів цією навчальною платформою.

Для України, яка спрямована на євроінтеграційний курс, важливою є інтеграція в Європейський простір, зокрема, вищої освіти. Так, відповідно до Національної стратегії розвитку освіти в Україні на період до 2021 року, національна система освіти повинна формуватися адекватно сучасним інтеграційним Але, розвиток дистанційної освіти в Україні досі перебуває на етапі впровадження, тому не в повній мірі задовольняє освітнім потребам суспільства. Так, за даними «IT Ukraine Association» за 2018 р. тільки 4,5% (175,8 тис. осіб) з 3,9 млн. учнів користувалося цифровими освітніми технологіями за даними, але при цьому потенційно 52% учнів можуть використовувати дистанційне навчання на основі інтернет-технологій («e-learning») при доступності контенту та усунення бар'єрів розвитку ринку. До основних чинників, які перешкоджають розвитку онлайн-освіти в Україні відносять: низький рівень фінансово-економічного, матеріально-технічного, навчально-методичного, інформаційного забезпечення навчальних закладів; відсутність системи підготовки кадрового потенціалу та сформованої державної політики тощо. Слід відмітити, що рівень розвитку сучасної освіти впливає на ефективність використання знань, вмінь, компетенції громадян та зменшення відриву розвитку людини від змін у техноекономічній сфері. За даними рейтингу Світового банку «Human Capital Index» у 2018 р. найвищий рівень індексу людського капіталу мають світові лідери в сфері потужного економічного розвитку: Сінгапур (0,88 бали), Корея (0,84), Японія (0,84). Україна в цьому рейтингу посіла 50 місце (0,65), що трохи вище, ніж у середньому по світу (0,57%). Тобто, повільний розвиток інтерактивної освіти веде до нестачі висококваліфікованого, інтелектуального людського капіталу в усіх галузях економіки.

Отже, дистанційна освіта необхідна для значного розширення інформаційного освітнього середовища. Вона є головним чинником, який сприяє зростанню мотивації студентів до навчання, посиленню їх творчої самореалізації, оволодінню навичками роботи з телекомунікаціями, які необхідні для умов життя в сучасному інформаційному суспільстві. Тому, для входження України в міжнародний освітній простір та для переходу до нового технологічного рівня соціально-економічного розвитку людського капіталу, необхідним є модернізація сучасної системи освіти за допомогою використання інноваційних телекомунікаційних, комп'ютерних технологій здобуття освіти.

СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО МОТИВАЦІЙНОГО УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ НА ПІДПРИЄМСТВІ

Автор – Скубченко Д. О., студентка групи МО1611
Науковий керівник – ас. Гребенюк Г. М.
Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Основним напрямком кадрової політики будь-якого підприємства є мотивація персоналу, особливо, у мінливих умовах господарювання підприємства та зростання ринкової конкуренції. Тому, для отримання позитивного фінансового результату суб'єктом господарювання, вкрай важливим є мотивування поведінки персоналу та її спрямування на підвищення результативності діяльності. Це визначає актуальність використання сучасного комплексу мотиваційного управління персоналом, який відповідає внутрішнім потребам людини та уможливорює досягнення бажаних бізнес-результатів підприємства.

Сучасний мотиваційний менеджмент у цілому охоплює комплекс матеріальної та нематеріальної мотивації персоналу, які формують цілісну систему впливу на робітників та їх стимулювання до покращення результатів діяльності.

Найбільш популярним видом підвищення продуктивності праці працівників є економічне стимулювання. До її грошової складової відносять: заробітну плату, додаткові виплати (премії, бонуси, збільшення окладу, пенсійні надбавки тощо), оплату медичного та соціального страхування, та інше. Негрошова складова матеріального стимулювання включає: безкоштовні або частково оплачені путівки (до санаторію, бази відпочинку), скорочений робочий день, гнучкий графік виконання професійних обов'язків тощо.

Продовженням економічного стимулювання є нематеріальна мотивація, яка здатна найбільш ефективно сформувати сприятливі внутрішньоорганізаційні відносини з керівництвом підприємства та простимулювати відданість працівника своєму роботодавцю. До його найбільш поширених методів впливу на працівників та підвищення ефективності їх праці належать наступні: дружній соціально-психологічний клімат в колективі, зворотній зв'язок між керівником та підлеглим, спільне корпоративне дозвілля, просування по службі та інше.

За результатами опитування, проведеним «Work.ua» у 2013 р., найкращим методом мотивації персоналу в Україні є грошові заохочення. Так, для 67,2% працівників України премії та бонуси є найкращим способом підвищення мотивації персоналу. До наступних пріоритетних методів мотивування працівників віднесли безкоштовне навчання та тренінги — 8,9% опитуваних, похвала від керівництва — 6,6%, персональні подарунки — 5,8% та штрафи — 4,7%. Найменш популярними напрямками мотиваційної політики підприємства стали корпоративні свята (4,1%) та додаткові вихідні. Тобто, грошові виплати є основним мотивуючим чинником підвищення ефективності діяльності українських працівників залежно від їх зусиль та зростання прибутку підприємств відповідно.

Перевагу матеріального стимулювання персоналом над нематеріальним стимулюванням підтвердили результати опитування міжнародного кадрового порталу «HeadHunter Україна» у 2016 р. Так, високомотивований персонал формується через застосування матеріальних винагород (70%). Проте, не менш важливим є нематеріальне стимулювання, адже, 43% та 39% опитуваних мотивуються цікавими професійними завданнями та можливістю кар'єрного зростання. Також поширеними мотивуючими нематеріальними чинниками є згуртований колектив (29%), визнання керівництвом та колегами працівника (28%) та гнучкий графік (27%). Менш надихає працівників цінності

підприємства та його корпоративна соціальна відповідальність. У цілому можна побачити, що матеріальні та нематеріальні заохочення працівника функціонують взаємопов'язано, що є необхідним для існування найбільш ефективної системи стимулювання персоналу. Що стосується самих підприємств, то опитування показало, що матеріальну мотивацію застосовують 60% роботодавців. Крім цього, мотиваційна політика підприємств функціонує за рахунок внутрішніх корпоративних програм навчання персоналу (24%), надання гнучкого графіку роботи (22%), корпоративних заходів (19%), професійних подій та медичного страхування (18%) тощо. Слід зазначити, що майже третина компаній в Україні не використовують програми мотивації персоналу, а це в свою чергу є прямим чинником відсутності консенсусу між роботодавцем та працівниками, що гальмує досягнення цілей підприємства та ускладнює зростання продуктивності праці персоналу.

Окремо слід звернути увагу на такий метод мотивації персоналу, як стягнення, а також на інноваційні методи стимулювання працівників. За даними опитування на порталі «rabota.ua» у 2014 р. більше половини опитуваних підтвердили наявність штрафних санкцій на підприємстві. Основними причинами накладання штрафів стали запізнення, прогул, поява на роботі в нетверезому стані тощо. При цьому, система штрафів була підтримана лише 13% опитуваних, а 40% наголосили на некомфортній обстановці роботи із розширеною системою штрафів. Це вказує на неефективність застосування дисциплінарних стягнень, як основного мотивуючого методу правління персоналом. Тому, керівникам підприємства та його структурних підрозділів слід, окрім матеріальних та нематеріальних методів стимулювання персоналу, використовувати інноваційні методи мотивації, здатні значно підвищити працездатність персоналу. До них відносяться:

1. Індивідуальні методи. Вони передбачають оформлення кабінетів відпочинку для персоналу, проведення корпоративних змагань з символічним нагородженням, індивідуальна або публічна похвала працівника за досягнуті результати праці (на дошці пошани, в корпоративній газеті тощо) та інше. Ці методи стимулювання персоналу поширені серед таких відомих іноземних компаній, як «GeneralMotors», «Polaroid».

2. Морально-психологічні методи. До них відносяться: мотиваційні тренінги, психологічні змагання з визначенням психотипів персоналу, належне естетичне оформлення робочого середовища, особиста подяка керівника за виконану роботу в усній або письмовій формі тощо. Наприклад, такі методи мотивації персоналу застосовуються у таких провідних компаніях світу, як «Peugeot», «Renault», «Johnson&Johnson».

3. Організаційні методи. Вони засновані на проведенні сумісних порад для всього персоналу, адмініструванні (створення кодексу етики працівника на підприємстві, системи заохочень та стягнень, корпоративної культури спілкування з колегами та клієнтами тощо), грейдеруванні (формування ієрархічної системи винагороди персоналу залежно від рівня його кваліфікації, освіти, продуктивності, досвіду роботи, додаткових навичок та інше).

Отже, конкурентоспроможність та ефективність діяльності підприємства в сучасних ринкових умовах неможливі без комплексної системи мотивації та стимулювання персоналу. Система управління підприємства мусить поєднувати цілі підприємства та потреби працівників для формування належних умов розвитку трудового потенціалу персоналу, зростання його професійної майстерності, підтримки зацікавленості працівників у реалізації цілей підприємства. Це в свою чергу вимагає оптимального поєднання матеріальних, нематеріальних, нестандартних методів мотивації персоналу з впровадженням інноваційно нових способів його стимулювання.

АНАЛІЗ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ ІНВЕСТИВАННЯ В ЛЮДСЬКИЙ КАПІТАЛ

Автор – Смолянська А.О., студентка БО1711 групи
 Науковий керівник – ст. викладач Радіонова Н.В.
 Дніпровський національний університет залізничного транспорту
 імені ак. В. Лазаряна

Проблема розвитку та використання людського капіталу в сучасних умовах є дуже актуальною, не дивлячись на науково-технічний прогрес, який все більше впроваджується у наше життя. Поняття "людського капіталу" стало надаватися великого значення, так як воно дозволяє з загальних позицій вивчати багато явищ.

Особливу увагу на тему людський капітал, приділяв сучасний американський економіст Т. Шульц, він вважав що, здібності людини «... розвиваються за допомогою певних видів діяльності, які мають атрибути інвестицій». До таких видів діяльності він відносить: шкільну освіту, навчання на робочому місці, зміцнення здоров'я. Крім того, він зазначає, що інвестування в людський капітал – це шлях подолання бідності країни. Отже, у різних країнах світу можуть бути різні погляди на інвестиції у людський капітал як на вищому державному рівні, так і на рівні окремих компаній, підприємств. Так зарубіжний досвід переконливо свідчить нам про високу ефективність вкладень у людський капітал. Завдяки інтегральному показнику, що характеризує інвестиції в людський капітал, а це є індекс розвитку людського потенціалу (ІРЛП), можливо розглянути приклади зарубіжного досвіду на певних країнах з високим показником таких як США, Японія, Китай та Великобританія. У всіх цих країнах світу одним з обов'язкових завдань соціальної політики держави є підтримка і розвиток освіти. Тому професійне навчання, як правило, платне, проте частина витрат на утримання державних освітніх установ покривається з бюджету. Існує також реальна можливість отримання спеціальних державних грантів на навчання.

Наприклад, в США значна частина витрат на навчання в державних університетах фінансується за рахунок коштів бюджетів штату і міста. Приблизно на 20% вища освіти фінансується за рахунок інвестицій корпорацій при тому, що загальний бюджет сфери освіти в США перевищує 200 млрд. дол. рік.

Відомі інвестиції в людський капітал і в масштабах окремих міст. Прикладом цього може стати відкриття у 1998 році в місті Гельсінкі "Скляного палацу" (Lasipalatsi), в якому розмістилися кілька телевізійних кампаній, книжкових магазинів, публічна бібліотека з 20 підключеними до Інтернету комп'ютерами. Вільний доступ до матеріалів публічної бібліотеки суттєво розширив можливості громадян міста у питанні постійного самонавчання.

Загальновідомо, що Китай володіє найбагатшим людським капіталом у світі, що є найсильнішим з усіх його національних стратегічних ресурсів. Саме це є величезною перевагою для країни. Повне використання людських ресурсів буде залишатися найбільш важливою стратегією розвитку Китаю в майбутньому. Однак людський капітал Китаю вимагає серйозного розвитку і вкладень. Проблемою Китаю є дуже невеликий відсоток

управлінських ресурсів і цей відсоток постійно знижується. Китайські робітники, на відміну від японських, не мають гарантованої роботи, і якщо справи на фірмі йдуть погано, то в першу чергу скорочення стосується їх, саме такий підхід скорочує мотивацію працівника у досягненні результатів. Тоді як у Японії, традиційно підтримають високий рівень розвитку людського капіталу, включаючи освіту і тривалість життя. В сучасних умовах розвиток людського капіталу в країні розглядається як пріоритетний напрям інформаційно-технічної революції і користується державною підтримкою. До числа основних особливостей, що чинять безпосередній вплив на мобілізацію людського капіталу в Японії, відносять: довічний найм, оплату праці у відповідності з вислугою років, компанійські профспілки, внутрішньо-фірмовий ринок робочої сили, внутрішньо-фірмове виробниче навчання, системи спільних консультацій робітників і підприємців, гуртки контролю якості, внутрішньо-фірмове соціальне забезпечення.

Також яскравим прикладом підтримки розвитку людського капіталу можливо назвати компанії "Mitsubishi,"Panasonic,"Sony", які надають гуртожиток, кредити на житло, позички на навчання дітей; підтримують особисті заощадження; частково оплачують обіди, проїзний квиток або бензин для приватного автомобіля; надають додаткову оплачувану відпустку при стажі більш 20 років. На мою думку, це є дуже заохочувальним для роботодавця та стимулюючим фактором.

В 1991 році під захистом Британського конгресу профспілок був розроблений стандарт «Investorin People». Основна ідея цієї програми - розвиток фахівців, що працюють в різних галузях бізнесу, для досягнення конкретного позитивного результату. Стандарт Investorsin People унікальний тому, що він сфокусований на захисті та розвитку людини. Незважаючи на те, що стандарт базується у Великобританії, він був ліцензований для ряду інших країн через InvestorsinPeopleInternational. Він здійснює свою діяльність в більш ніж 80 країнах і надає послуги на більш ніж 30 мовами. На своїй батьківщині сертифікат "IP" дуже престижний. Британські компанії завжди згадують про участь в даній програмі: це робить їх привабливими як для потенційних співробітників, так і для інвесторів і клієнтів.

Таким чином, інвестиції в людський капітал є довгостроковим фактором конкурентоспроможності та розвитку підприємства та національної економіки, а недостатня увага до підтримки розвитку людських ресурсів сьогодні, може дорого обійтися в майбутньому. Тому з кожним роком інвестицій в людський капітал з боку різних держав приділяється все більше уваги, адже людський капітал - це основа конкурентоспроможної економіки.

МЕТОД ABC АНАЛІЗУ

Автор - Чергинець Є. Ю., студентка групи 733 (МО1711)

Науковий керівник – д.е.н., доц. Марценюк Л. В.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені ак. В. Лазаряна

ABC аналіз – метод, який дозволяє класифікувати бізнес-ресурси фірми залежно від їхньої значущості. Даний метод контролінгу використовується при селективному відборі найцінніших для підприємства постачальників і клієнтів, найважливіших видів сировини і матеріалів, найвагоміших елементів затрат, найрентабельнішої продукції, найефективніших напрямів капіталовкладень. ABC аналіз полягає у виявленні та оцінці незначного числа кількісних величин, які є найціннішими та мають найбільшу питому вагу у загальній сукупності вартісних показників. ABC аналіз широко використовується в плануванні, аналітиці, в різних системах постачання і збуту. Він дозволяє визначити групу товару, що приносить найбільший прибуток компанії. Як правило методика ABC-аналізу базується на концепції категорійного менеджменту який передбачає формування асортименту підприємства на основі вивчення потреб і попиту споживачів.

Як зробити ABC аналіз? Необхідно мати масив даних, відсортований по мірі убування з його сумарним підсумком. Потім необхідно визначити частку кожної номенклатурної одиниці відносно загального підсумку. Таким чином ми отримуємо відсоток. І останнім, завершальним етапом є присвоєння категорії товару: А, В, С.

Категорія А – це 80% продажу, 20% асортименту, це найцінніша категорія.

Категорія В – це 15% продажів, і 30% асортименту, категорія не менш важлива.

Категорія С – це 5% продажів і 50% асортименту, категорія з найменшими продажами.

Для ABC-аналізу необхідно:

- 1) встановити вартість кожного товару (за закупівельними цінами);
- 2) розташувати товари за зменшенням ціни;
- 3) знайти суму даних про кількість і витрати на придбання;
- 4) розподілити товари на групи залежно від їх питомої ваги в загальних витратах на придбання.

ABC-аналіз ґрунтується на принципі дисбалансу, при проведенні якого будується графік залежності сукупного ефекту від кількості елементів. Такий графік називається кривою Парето, кривою Лоренца або ABC-кривою. За результатами аналізу асортиментні позиції ранжуються і групуються залежно від розміру їх вкладу в сукупний ефект. У логістиці ABC-аналіз, зазвичай, застосовують з метою відстежування обсягів відвантаження певних артикулів і частоти звернень до тієї або іншої позиції асортименту, а також для ранжирування клієнтів за кількістю або обсягом зроблених ними замовлень. У практиці роботи роздрібних підприємств вживання ABC-аналізу необхідне для правильного формування асортименту товарів, які приносять найбільший дохід та формують прибуток магазину й уникнення перенасичення асортименту в тих товарних групах, які мають маленький дохід і малу націнку, тобто не є прибутковими.

Отже, ABC аналіз є незамінним для оперативного визначення класифікації різних ресурсів компанії.

Для керівників, це можливість перерозподілу коштів компанії з метою зниження витрат. Таким чином, проведення ABC аналізу поліпшить управління ресурсами компанії, зменшить витрати та підвищить ефективність прийнятих рішень. Метод ABC-аналізу дозволяє детальніше класифікувати асортимент і дає додаткові переваги при ухваленні управлінських рішень. Методика ABC-аналізу дозволить формувати збалансований асортимент магазину. У кожній товарній групі мають бути категорії унікальних і зручних товарів. Але в кожній групі бажана наявність пріоритетних і періодичних і базових категорій для того, щоб кожна група в асортименті магазину була прибутковою. Залежно від формату магазину, цільової групи покупців і специфіки магазинів-конкурентів ролі категорій можна варіювати.

МЕТОД XYZ-АНАЛІЗУ

Автор - Чергинець Є. Ю., студентка групи 733 (МО1711)

Науковий керівник – д.е.н., доц. Марценюк Л. В.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені ак. В. Лазаряна

XYZ аналіз — аналіз, що дозволяє зробити класифікацію ресурсів компанії залежно від характеру їх споживання і точності прогнозування змін у їх потребі протягом певного часового циклу. Алгоритм проведення можна представити в чотирьох етапах:

1. Визначення коефіцієнтів варіації для аналізованих ресурсів;
2. Угрупування ресурсів відповідно до зростання коефіцієнта варіації;
3. Розподіл за категоріями X, Y, Z.
4. Графічне представлення результатів аналізу.

Група X – товари, що характеризуються стабільним попитом, висока можливість вірного прогнозування продажу. Значення коефіцієнта варіації знаходиться в інтервалі від 0 до 10%.

Група Y – товари, що мають деякі коливання продажу, характеризуються середніми можливостями їх прогнозування. Значення коефіцієнта варіації знаходиться в інтервалі від 11 до 25%.

Група Z – товари з нерегулярним і нестабільним попитом, слабка точність прогнозування продажу, Значення коефіцієнта варіації знаходиться в інтервалі понад 25%.

Говорячи про методологію XYZ аналізу необхідно виділити 6 етапів:

1. Визначення об'єкта аналізу;
2. Визначення параметра за яким буде проводитися аналіз об'єкта;
3. Визначення періоду за яким буде проводитися аналіз;
4. Розрахування коефіцієнта варіації по кожному товару;
5. Формування груп X, Y, Z;
6. Аналіз отриманих даних і підготовка висновків по результатам аналізу.

Використання XYZ аналізу дозволяє точніше налаштувати систему управління товарними ресурсами і за рахунок цього знизити сумарний товарний запас.

XYZ-аналіз – математично-статистичний метод, який дає змогу проаналізувати і спрогнозувати стабільність продажів окремих видів товарів і коливання рівня споживання тих чи інших товарів. Метод цього аналізу полягає у розрахунку для кожної товарної позиції коефіцієнта варіації, або коливання витрат. Цей коефіцієнт показує відхилення витрат від середнього значення і виражається у відсотках.

Результати ABC- і XYZ-аналізу необхідно комбінувати. За допомогою цього керівництво підприємства і менеджери отримують можливість краще зрозуміти процеси, що протікають в системі забезпечення виробництва матеріалами. Додаткові знання роблять можливим більш точні планування і контроль і підвищують гнучкість управління матеріально-технічним забезпеченням та виробництвом. Це дозволяє знизити витрати перш за все в системі матеріального забезпечення шляхом скорочення складських запасів сировини, основних і допоміжних матеріалів. На малих і середніх підприємствах складські запаси в більшості випадків дуже великі і пов'язують занадто великий капітал.

ПРИНЦИПИ УПРАВЛІННЯ АНРІ ФАЙОЛЯ

Автор - Чергинець Є. Ю., студентка групи 733 (МО1711)

Науковий керівник – д.е.н., доц. Марценюк Л.В.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені ак. В. Лазаряна

Менеджери в процесі діяльності дотримуються певних принципів. Принципи - це початок, основа будь-якої науки.

Анрі Файоль, вважається «батьком наукового менеджменту». Об'єктом його інтересів стала організація в цілому, крім того, він вивчав і описував управлінську.

Функціонування будь-якої організації він зводив до наступних основних видів діяльності: технічної, тобто здійснення виробничого процесу; комерційної, що полягає в закупівлі всього необхідного для створення товарів і послуг і збуті готової продукції; фінансової, пов'язаної із залученням, збереженням і ефективним використанням коштів; бухгалтерської, що полягає в проведенні статистичних спостережень, інвентаризацій, складання балансів; адміністративної, покликаної впливати на працівників; функції захисту життя, особистості та власності людей.

Осмисливши закономірності функціонування організації, Анрі Файоль сформулював знамениті 14 принципів адміністративного управління, які зберігають своє значення і до сьогодні:

1. Поділ праці. Мета поділу праці – збільшувати обсяг і підвищувати якість виробництва при витраті тих же зусиль.

2. Влада – відповідальність. Влада – має право віддавати розпорядження та має силу, що змушує підкорятися. Влада пов'язана відповідальністю, тобто санкції – нагороди або штрафи, які супроводжують її дії.

3. Дисципліна – це покора, старанність, манера тримати себе, зовнішні знаки поваги, проявлені відповідно до встановленого між підприємством і його службовцями угодою. Стан дисципліни цілком залежить від його керівників.

4. Єдність розпорядження. Працівник має одержувати накази від одного безпосереднього начальника.

5 . Єдність керівництва. Тобто, один керівник і одна програма для сукупності операцій, що мають одну і ту саму мету.

6. Підпорядкування приватних інтересів загальним. Цей принцип говорить, що на підприємстві інтереси службовців, або групи службовців, не повинні ставати вище інтересів підприємства.

7. Винагорода персоналу. Винагорода персоналу є оплата виконаної роботи. Вона повинна бути справедливою і по можливості задовольняти персонал підприємства, наймача і службовця.

8. Централізація. Централізація – це система управління, добра чи погана сама по собі: вона може бути прийнята або відкинута в залежності від тенденцій у керівника і від обставин, але існує завжди.

9. Ієрархія. Ієрархія є ряд керівних посад, починаючи з низьких і закінчуючи високими.

10. Порядок. Загальновідома формула матеріального порядку: певне місце для кожної речі і кожна річ на своєму місці.

11. Справедливість. Для того, щоб заохочувати персонал до виконання своїх обов'язків, треба ставитися до нього доброзичливо.

12. Постійність складу персоналу. Плинність персоналу є одночасно причиною і наслідком поганого стану справ. Проте, зміни в складі неминучі: вік, хвороби, відставки, смерть порушують склад соціальної освіти.

13. Ініціатива. Ініціативою називається можливість створення і здійснення плану.

14. Корпоративний дух. Спілка – це велика сила, а вона є результатом гармонії персоналу.

Анрі Файоль був ключовою фігурою в історії менеджменту. Файоль вперше піддав серйозному науковому аналізу не тільки роботу інших, а свої власні обов'язки і зони відповідальності. Він розглянув свої адміністраторські обов'язки з неупередженістю настільки ж цінною, як і рідкісною

ЗМІСТОВНІ ТЕОРІЇ МОТИВАЦІЇ

Автор - Чергинець Є. Ю., студентка групи 733 (МО1711)

Науковий керівник – д.е.н., доц. Марценюк Л. В.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені ак. В. Лазаряна

Мотивація - це процес спонукання людей до праці, який передбачає використання мотивів поведінки людини для досягнення особистих цілей або цілей організації.

Змістовні теорії мотивації ґрунтуються на ідентифікації таких внутрішніх потреб, які примушують людей діяти так, а не інакше. Іншими словами, змістовні теорії мотивації являють собою спроби визначити і класифікувати потреби людей, що спонукають їх до дій. Знаючи потреби підлеглих, менеджер може створювати умови для їх задоволення таким чином, щоб забезпечити досягнення цілей організації.

Найвідомішими змістовними теоріями мотивації є такі:

- 1) теорія ієрархій потреб Абрахама Маслоу;
- 2) теорія ERG Клейтона Альдерфера;
- 3) теорія потреб Девіда МакКлеланда;
- 4) теорія мотиваційної гігієни Фредеріка Герцберга.

Теорія ієрархій потреб Абрахама Маслоу стверджує, що в основі прагнення людей до праці лежать численні їхні потреби. Виділяються фізіологічні, статеві, симптоматичні, а також практичні потреби. Особливе значення відіграють приналежність до народностей, моральні та релігійні погляди. Отже для того, щоб мотивувати робітника, керівник повинен дати йому можливість задовольнити його потреби, але таким чином, який забезпечить досягнення цілей всієї організації в цілому.

Теорія ERG Клейтона Альдерфера на відміну від теорії А. Маслоу ієрархія потреб в К. Альдерфера засвідчує рух не лише від нижчих потреб до вищих, а й у зворотному напрямі, який демонструє посилення мотивуючої дії нижчих потреб за неможливості задоволення вищих. Наявність прямого та зворотного рухів щодо задоволення потреб створює ширші можливості для стимулювання праці в організації: за відсутності об'єктивних чи суб'єктивних умов для задоволення зростання в організації працівники можуть зосередитись на якнайповнішому задоволенні потреб зв'язку чи існування. Основні потреби, які мотивують поведінку людини: існування, зв'язку, зростання. За неможливості задоволення потреб вищого рівня, зростають зусилля щодо якіснішого задоволення потреб нижчого рівня.

Теорія потреб Девіда МакКлеланда Згідно з даною теорією потреби розташовані не ієрархічно і максимум уваги приділено особистістним відмінностям. МакКлелланд запропонував інший принцип класифікації потреб. Зокрема, він виділив такі 3 основних види потреб: в успіху (досягненнях), тобто потреба в перевагах, у перевищенні встановлених стандартів; у владі, тобто потреба впливати на поведінку інших людей і бути сильним і впливовим, “мати вагу”; приналежності, тобто потреба в дружніх, щільних (тісних) міжособових відносинах з оточуючими. Поведінку людини мотивують такі потреби: влади, успіху, причетності. Увага на потреби високого порядку, оскільки потреби нижчого порядку вже задоволені.

Теорія мотиваційної гігієни Фредеріка Герцберга дозволила виділити: фактори, які спонукають людину до високопродуктивної праці та викликають задоволення від діяльності. Ці фактори були названі «дійсними мотиваторами». Фактори, що викликають незадоволення в процесі діяльності та здійснюють демотивуючий вплив були названі «гігієнічними»

Таким чином, відповідно до теорії “мотиваційної гігієни”, для того, щоб створити ситуацію мотивації, керівник повинен забезпечити наявність не тільки гігієнічних, але й мотиваційних факторів. Висновок з аналізу «гігієнічних» факторів (за Герцбергом) – заробітна платня не є мотивуючим фактором.

Виділення гігієнічних і мотиваційних факторів. Гігієнічні фактори (нижчий порядок) запобігають виникненню незадоволення роботою. Мотиваційні (вищий порядок) впливають на поведінку.

РОЗКРАДАННЯ МАЙНА ПІД ЧАС ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Автор – Чергинець Є. Ю., студентка групи МО1711

Науковий керівник – ас. Гребенюк Г. М.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Двадцять перше століття, здавалось би, це те вільне суспільство в якому мріяли жити наші попередники. Комп'ютеризація, кібернетизація, механізація захопили світ, тим самим полегшуючи наше буденне життя. Якщо б ми мали можливість запитати своїх пращурів як вони бачать наше сьогодення, напевно, вони б сказали, що все швидкоплинне. Але деякі речі все ж залишаються незмінними. А саме розкрадання майна під час залізничних перевезень.

Ми знаємо, що залізничне сполучення перевозить не лише пасажирів, а й вантаж, багаж, пошту, загалом, чиясь майно. І ніхто з сто відсотковою упевненістю не може сказати, що ваші речі в безпечності доїдуть до місця призначення.

Чому саме так? Тому що, власних фінансових ресурсів у Української залізниці недостатньо для повного оновлення радянських застарілих рухомих складів, які розпадаються просто на очах. Тому розкрадання майна з кожним роком лише полегшується. Вивчаючи статистичні дані про розкрадання майна на Укрзалізниці я виявила, що в більшості випадків це деталі верхньої будови колії, комплектуючих вагонного обладнання, кабелі, дроти, залізничний брухт наших підприємств, брухт чорних металів, рейки. В системі УЗ щороку крадуть вузли та деталі на 150-170 вагонів – це три повних вантажних потяги. Крадіжка на залізниці зростає страшними темпами, і АТ «Укрзалізниця» цьому сприяє своєю пасивною боротьбою та загальним хаосом у перевезеннях. З 2018 року учасники ринку залізничних перевезень зіткнулися зі справжньою лавиною крадіжок на залізницях України. Крадуться як вантажі з вагонів (ліс, труби, катанка, кокс, вугілля, металопрокат тощо), так і запчастини самих вагонів, особливо – гальмові магістралі. Відбувається це, в основному, під час вимушених простоїв потягів «у полях». Мета злочинців – заробити на продажі знятих з потягів деталей і продукції. Особливо, хочу зазначити, що ці вандали полюбляють пустирні місця, маленькі села, в яких зупиняються вантажні довгосоставні поїзди. Такі зупинки тривають від 10 хвилин і більше, тому можна з легкістю здійснити план з викрадення, задля власної наживи. Але це ще не повна картина... В потягах також відбувається розкрадання майна, лише від початку 2019 року українські пасажирів у поїздах вкрали майна на 400 тисяч гривень. Загалом, за даними компанії, було вкрадено 7 тисяч речей. Найбільшу популярність мають махрові рушники – їх викрали понад 2 400 штук. На другому місці – постільна білизна. Від початку року пасажирів вкрали 957 простиралл, 975 наволочок, 638 ковдр та 47 подушок. Пасажирів також приваблює залізничний посуд – в Укрзалізниці не дорахувалися 456 підскляників, 360 чайних ложок та 180 склянок.

Аби поліпшити ситуацію з розкрадання майна під час перевезень, я пропоную наступні заходи:

1. Оновити рухомий склад;
2. Зробити публічною інформацію місць найчастішого розкрадання;
3. Забезпечити обмін інформацією між Українською залізницею і Національною поліцією;

4. Публікувати інформацію в медіа;
5. Знайти найкритичніші точки та забезпечити їх освітленням, відеонаглядом, охороною;
6. Розробити план дій, які необхідно здійснювати у разі виявлення краді;
7. Посилити відповідальність;
8. Заборонити пункти прийому металобрухту;
9. Посилити службу воєнізованої охорони на залізниці;
10. Ввести диференційоване страхування вантажів.

УПРАВЛІННЯ ПРОЕКТОМ СТВОРЕННЯ ПОСТАЧАЛЬНИКА ПОСЛУГ БАЛАНСУВАННЯ ТА ДОПОМІЖНИХ ПОСЛУГ НА РИНКУ ЕЛЕКТРИЧНОЇ ЕНЕРГІЇ

Автор – Шпиг І.М., студент групи 7УП (УП1926)

Науковий керівник – к.т.н., доц. Гордєєва І.О.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Актуальність дослідження. З 01.07.2019 року в Україні впроваджено «нову» модель функціонування ринку електричної енергії. При цьому з початком його роботи виникли проблеми, які потребують вирішення. Зокрема, дестабілізація роботи енергосистеми України через надмірну видачу технічних умов на приєднання до електричних мереж відновлювальних джерел електроенергії (далі – ВДЕ). Існуюча в Україні ситуація з нестачею маневрових потужностей приводить до необхідності використання крупних енергоблоків для регулювання добових графіків споживання електроенергії, що є нерациональним з точки зору витрат експлуатаційного ресурсу блоків, так і з використанням первинних енергоресурсів. Ріст цін на паливо та знос частини енергоблоків на фоні недостатнього фінансування їх реконструкції, відсутність будівництва нових маневрових генеруючих потужностей енергосистеми України визначають актуальність пошуку нових рішень направлених на збалансування вітчизняної енергосистеми.

На сьогодні в Україні відсутні достатні балансуючі потужності для нормального функціонування енергосистеми. При цьому у зв'язку з введенням в експлуатацію нових електростанцій, що працюють на ВДЕ, ситуація погіршуватиметься. Крім того, українська енергосистема має особливість: у паводок ГЕС працюють на повну, і майже не можуть маневрувати. За такого режиму і високої бази АЕС в енергобалансі не залишається достатньої кількості маневрової генерації що може забезпечити необхідні резерви та ефективно закрити різке вечірнє зростання споживання.

З урахуванням світових тенденцій на ринку енергетичних послуг для забезпечення надійної роботи енергосистеми необхідна модернізація наявних генеруючих потужностей, будівництво нових високо маневрених потужностей, впровадження нових технологій та досвіду зарубіжних країн.

Досвід європейських країн показує, що великі промислові підприємства, що мають можливість змінювати своє споживання більше ніж на 1 МВт, можуть брати участь в балансуєчому ринку та ринку допоміжних послуг, застосовуючи технології управління попитом (англ. — demand response). Здатність управляти своєю потужністю надає їм можливість швидко зменшувати або збільшувати своє споживання електроенергії за командою диспетчера або дією автоматики. Це, по суті є, послугою, яка може бути надана на балансуєчий ринок або на ринок допоміжних послуг, і дає можливість споживачу отримувати додатковий прибуток. Крім цього, в світових енергетичних системах все більшого значення набувають системи накопичення і зберігання енергії. На сьогодні їх сукупна потужність у світі досягла майже 170 ГВт. Найбільші потужності зосереджені в Китаї (19% від світових), Японії (17%), США (14%) і країнах Європи (Іспанія, Італія, Німеччина та інших).

Мета дослідження – створення постачальника допоміжних послуг на ринку електричної енергії на базі споживача електричної енергії, який надає відповідні послуги управляючи своєю потужністю та споживанням електроенергії.

Об'єкт дослідження – процес створення постачальника послуг балансування та допоміжних послуг (на прикладі АТ «Укрзалізниця»), що надає відповідні послуги на ринку електричної енергії.

Предметом дослідження є методи та прийоми управління проектом створення постачальника послуг балансування та допоміжних послуг (на прикладі АТ «Укрзалізниця») з метою надання допоміжних послуг на ринку електричної енергії шляхом організації управління виробничими процесами та власною потужністю.

Методи дослідження. Застосовані загальнонаукові та спеціальні методи досліджень, а саме: системний аналіз, процесний підхід, прогнозування, евристичні методи пошуку нових ідей, SWOT-аналіз. Зокрема, здійснено дослідження існуючого стану та перспективи розвитку ринку електроенергії та функціонування об'єднаної енергосистеми України; аналіз досвіду європейських країн та США щодо розвитку ВДЕ, впровадження систем накопичення електроенергії, організації управління споживанням потужності. Серед методів та засобів проектного менеджменту для розв'язання досліджуваної проблеми застосовувалися методи аналізу та управління ризиками проекту тощо.

Ціллю даного проекту є створення постачальника допоміжних послуг (на прикладі АТ «Укрзалізниця»), що надає відповідні послуги на ринку електричної енергії, заробляючи на оптимізації власного енергоспоживання, отриманні додаткового прибутку за надані послуги оператору системи передачі.

Для досягнення цієї цілі необхідно виконати ряд завдань, до яких відносяться:

- забезпечення прибутковості новостворюваного бізнесу за рахунок забезпечення гнучкості споживання електричної енергії та забезпечення достатніх обсягів резерву потужності (на рівні не менше 10 МВт);
- забезпечення фінансової стабільності даного виду діяльності шляхом забезпечення відповідності балансуючих потужностей вимогам оператора системи передачі та наданням відповідних послуг в заявлених обсягах;
- забезпечення стабільної експлуатаційної роботи шляхом організації перевізного процесу відповідно до графіку руху поїздів з дотриманням вимог договорів на перевезення вантажів;
- забезпечення управління енергоспоживанням та оптимізації витрат енергоресурсів шляхом впровадження енергоефективних технологій, оптимізація виробничих процесів, розроблення графіків руху поїздів з урахуванням добового графіку виробництва/споживання електроенергії;
- створення іміджу стабільного, надійного підприємства.

Продуктом проекту є постачальник допоміжних послуг, що здійснює діяльність на ринку електроенергії.

Висновок. В результаті проведених досліджень проаналізовано проблеми та перспективи функціонування ринку електричної енергії в Україні, представлено характеристику послуг з балансування та допоміжних послуг на ринку електричної енергії, сегменти ринку електричної енергії та постачальники допоміжних послуг, проаналізовано наявні ресурси. Проаналізовано проектні альтернативи розвитку сегменту додаткових послуг на ринку електроенергії та обґрунтовано вибір на даному етапі стратегії впровадження споживачем технологій управління власним споживанням електроенергії.

PAN-EUROPEAN TRANSPORT POLICY IN PERSPECTIVE

Author – Grinenko M.O., student groups IN1926

Scientific supervisor – prof. Mishchenko M.I.

Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan

Strategic elements of the system of national economy and security of each state are transport services. Ukraine's development at the present stage, its integration into European and world systems requires a clear awareness and compliance with international norms and standards in the technical, economic, social, organizational and informational spheres.

As a result of the process of creating market relations in Western countries, the institutions of transport infrastructure and the provision of services were built decades ago. In countries that have embarked on the path of self-sufficient economic growth, the development of transport has outpaced the rapid development of industry and has become one of the main levers for increasing industrial production. According to various international studies, each unit of investment in the improvement of transport has almost three times the impact on attracting private capital investment in the construction of other facilities in the region and thus revives the economy as a whole. The same effect is observed at the macroeconomic level in the event of a possible economic recession.

In some countries, usually to determine the transport needs and market opportunities as a basis for transport policy is the need to grow the economic potential of the country and the final establishment of market relations in modern conditions. This requires the development of a mechanism for economic justification of the projected growth of gross domestic product (GDP), exports, capital investments, imports, etc.

In the countries of the former socialist camp there is a change in the structure of ownership and the national economy, which leads to privatization, regrouping of jobs, and in the remaining part of enterprises - the restoration of technical means and technologies. Increasing exports naturally requires more capital investment, and vice versa: the projected growth rate of exports can be achieved through capital construction, which plays a key role in reviving the economic life of each country. Planned capital investments in transport infrastructure, financed mainly by the public sector, are relevant not only because of their economic impact, but also because of the expected expansion of foreign trade relations. This requires that states fully or partially finance the development of transport systems, act as guarantors and support these activities through other measures.

For European railways, increasing investment in infrastructure is paramount for many reasons.

The current decade will be crucial for the formation of a new transport system. The importance of this action is underscored by the challenges of climate change and growing energy shortages. However, these actions must be based on the right price signals.

High priority for better integration of different modes of transport is the only way to improve the efficiency of the transport system.

It is also promising to increase the efficiency of the communication process, which is the possibility of creating international managers of railway infrastructure. Better coordination of infrastructure managers is all the more necessary with the development of international rail freight corridors in the coming years.

An important socio-economic interest is to determine the real need for transportation, reduce the burden on the environment, increase transport safety, expand and develop new technologies for the transportation of passengers and goods. The solution of these problems, however, requires the creation of modern transport systems, bubble centers and coordinated actions of participants in the transportation process in the organization of these transportations.

The strategic goal of the state transport policy of European countries is the formation of the transport system. The resulting structural adjustment in transport is aimed at increasing competition between transport companies.

Tasks in the field of transport in the near future are mainly related to the need to overcome the above unfavorable trends in its development.

Improving the quality of transportation and reducing their resource intensity, as well as expanding the range of services provided are of great importance.

The current course of integration of countries into the European and world system, which includes the inclusion of a number of communications of these countries in international transport corridors, the creation of a network of combined transport, connecting with similar foreign networks, necessitates bringing a number of sections of their transport network in line with international standards.

In market conditions, the most important goal of state regulation in the field of transport is to create equal conditions for the functioning of transport systems. Optimal market relations can be achieved only in the case of balancing the different operating conditions of individual subsectors of transport. It should be borne in mind that the contradictory market mechanism conditions are usually subsidized by states, ie in these cases there is an adjustment of the market mechanism of the transportation process, which is undesirable.

Any transport system has its costs, namely:

- costs of depreciation of infrastructure and its components;
- operating expenses;
- the so-called social costs that arise from the harmful effects of transport (road accidents, environmental pollution, etc.).

These first two factors of expenditure, one way or another, are covered by separate transport systems (mainly in the form of taxes), and the rest is paid by participants in the transportation process. However, social expenditures are largely uncovered, which leads to unprofitable transport enterprises. Consistent and strict application of the principle of accounting for such costs at the expense of enterprises that have an impact on transport costs could create a level playing field in the transport market. This would lead to greater use by users of environmentally friendly transport systems, such as railways.

One of the most important directions of development and reform of the transport system of the member countries of the Organization for Railway Cooperation (NEC) is the further improvement of their governing structures.

Within this area, the priority is to create a legal and regulatory framework that meets the new economic conditions.

Legislation and regulations governing modes of transport should be developed taking into account the need to approximate their legal framework with the requirements of international law, as well as international agreements involving members of the NEC and Declarations adopted at conferences on transport and environmental protection at the governmental level. .

On the basis of the conducted analysis it is possible to establish that in the European countries on kinds of transport the basic priority directions and tasks of development, as a rule, are specified in such way.

Railway transport. Will maintain in the future a leading role in ensuring the bulk of international and interregional transport and economic contacts and should perform the vast majority of passenger traffic in suburban and local traffic, as well as significant volumes of long-distance passenger traffic. He must work in conditions of excess supply of transport services over demand, increasing competition from other modes of transport.

One of the most important tasks is to bring the directions and lines included in the pan-European transport system in line with European standards through reconstruction and modernization.

ANALYSIS OF THE RESULTS OF FOREIGN RAILWAY REFORM

Author – Zhalubak V.M., student groups IN1926

Scientific supervisor – prof. Mishchenko M.I.

Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan

Analyzing the state of reform of railway networks in foreign countries, we note that the vertical separation has contributed to the development of competition and the implementation of the most efficient transport markets, stimulating additional employment and increased investment. The railway sector differs from other sectors mainly by a systemic approach, which requires coordinated investment and significant technological barriers that remain between EU Member States.

But objectively, competition has begun to develop more rapidly in countries whose railways have been completely divided, such as the United Kingdom, than in other Member States, where the degree of restructuring has been almost limited. Therefore, separation with a strong regulatory structure can be more effective than regulation alone in ensuring equitable access to rail networks.

In the railway sector, the freight sector benefits most from the separation of infrastructure management, as the passenger sector is heavily dependent on public funding.

A sufficient effect in the provision of services in the passenger sector, operating on a commercial basis, appears only when:

- sufficient infrastructure capacity is available;
- a commercial transaction is possible subject to a fare allowed by regulation or viable in the market;

These conditions are relatively restrictive in the rail passenger sector - so they are an exception in Europe.

EU Member States have complied with the requirements of Directives 2001/12 / EC and 2001/14 / EC on the independence of existing functions. And especially with regard to the degree of vertical separation of infrastructure management and train operators. This has affected the transport markets in the various Member States and made it possible to assess the various advantages and disadvantages of the decisions taken.

In the UK, the introduction of competitive pricing has helped stimulate market growth and encouraged innovation in service. Although costs have increased significantly since 2000, it has previously been noted that the industry's costs are excessive and may be due in part to a complex and inefficient contractual matrix abandoned during privatization. So far, this is a small result of investment policy.

In the Netherlands, the vertical separation of the railway sector is believed to have increased accuracy, reliability, capacity and safety. In addition, the vertical separation did not lead to a significant increase in the costs of the infrastructure manager or the company - the operator.

The partial division of the French railway industry showed that the prospects for competition and increased transparency were not well understood. There have been little progress in changing efficiency and passenger management.

The basis for the formation of a mechanism that guarantees full vertical separation should be a full understanding of the potential costs that result from the adoption of a specific structural model. They can be significant, as the model requires the introduction of complex contractual structure, coordination of schedule, compensation for delays and significant consultation of train operators, planning to improve the performance of infrastructure facilities.

Liberalization means the operation of more than one railway operator on the network. Thus, liberalization means that at least one railway operator, independent of the infrastructure manager, is allowed to provide rail connections.

Non-discrimination means the same conditions for all railway operators, infrastructure managers, in terms of access to operation on the railway network.

Vertical separation means separating the function of infrastructure managers from any railway operator as a means of ensuring non-discrimination and in the long run, this structural independence will lead to behavioral independence.

Studies of the theory of vertical separation provide many theoretical advantages, although not described in detail or quantified. The following is a list of the most relevant to the vertical separation of the benefits obtained from the study:

Transparency: Theoretically, more and more information can be made available to transport market participants, allowing them to make a more accurate direct comparison of the cost of rail transport services with other modes of transport. This information, which reflects the level of fees for providing access to tracks, theoretically allows potential operators to better assess the commercial opportunities to enter the market (although some problems of information asymmetry remain).

Economic efficiency: The division takes into account the specialization of operators and savings due to increased production, which in turn leads to a decrease in unit costs (economic effect of increasing production). For example, independent freight operators can expand the services they provide across national borders and ensure that they benefit from scale at the expense of more customers and units.

RESEARCH OF OPTIONS FOR REFORMING RAILWAY TRANSPORT

Author – Misnyk A.V., student groups IN1926

Scientific supervisor – prof. Mishchenko M.I.

Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan

In order to increase the efficiency of the reform process, implemented in full compliance with current European transport legislation, harmonization with the national, it is necessary to analyze possible options for reforming railway transport.

There are four main reform options:

- Full separation;
- Partial separation;
- Partial integration;
- Full integration.

However, this is by no means a complete list. There are countries that have chosen a combined reform option that has consistently used one or more reform options over time.

In the first version of the reform there is a complete separation in terms of legal, organizational and institutional conditions. The infrastructure manager is an independent entity. Transport operators have access to tracks and stations on a contract basis with the infrastructure owner (for example, in the Netherlands).

In some countries, there have been reforms that do not violate Directives 2001/12 / EC and 2001/14 / EC, but do not result in a vertical distribution.

In the case of partial separation, the organizational and legal separation of the infrastructure manager and the subjects of transport activity is carried out, however, the centralized railway transport management body remains responsible for the key functions of infrastructure management. An example of partial separation is the French railway industry, in which the RFF infrastructure manager and the SNCF transport operator have separate ownership, but many infrastructure management activities are controlled by SNCF. In particular, the SNCF is responsible for the maintenance and operation of the railway network and provides resources to the body responsible for train schedules.

In the partially integrated model, the infrastructure manager and the railway operator, organizationally separated, are branches of the same holding company. As a result, they operate to achieve common strategic and commercial goals, located in a monopolized market for rail transport. This provides effective coordination of infrastructure management activities and train service conditions. Some partially integrated models have low entry barriers to the freight market, which guarantees a high degree of competition (for example in Germany and Italy).

Fully integrated transport market.

In this case, there is no separation between the infrastructure manager and the railway operator. Both activities are performed by a vertically integrated legal entity. This structure is the least transparent and generally offers the fewest opportunities for competitive entry. However, there is a more efficient coordination of the interface (system) of the wheel-rail.

The presented analysis suggests that only full integration (where there is no separation between infrastructure managers and railway operators and non-discriminatory access to infrastructure) is currently prohibited under current EU legislation.

However, despite the formal differentiation made on the basis of applications from EU Member States, the European Parliament's Transport Commission emphasized that partial unbundling and partial integration were in fact carried out under Directive 2001/14 / EC, but did not actually comply with the requirements of the First Railway Package.

On the basis of this conclusion, the European Parliament's Transport Commission has developed a Document (SEC (2009) 1687; COM (2009) 676) which forms the basis of the

Communication to the Council and the European Parliament on monitoring the development of the rail transport market (RMMS 2009, Annex 3). violations of procedures related to Directives 91/440 / EEC and the First Railway Package in October 2009, again in 2010. The above-mentioned document contains a list of countries and related violations.

Based on the analysis of the degree of independence, we can draw the following conclusions. The European Parliament's Transport Commission monitors the transport market on an ongoing basis in countries where there is no model for the complete vertical separation of infrastructure management from transport operations and the independence of existing functions.

The aim of the vertical separation is to create independence that guarantees non-discriminatory access to the national railway infrastructure. Unfortunately, many of the adopted structural models do not guarantee non-discrimination. For example, a partially integrated model results in strong, ongoing strategic and commercial contacts between the infrastructure manager and the transport operator, both of which are accountable to the common owner. It may be difficult to overcome such links through independent regulation alone, but the strong powers of the regulator are not least due to the problems of information asymmetry and effective third-party access control. Under these conditions, competition will not develop.

The study Railimplement (Steer Davies Gleave (2006), Railimplement: The implementation of the EU Directives 2001/12 / EC, 2001/13 / EC and 2001/14 / EC in Member States, London) put forward indicators of independence of functions.

The transport market is fully liberalized in countries such as Denmark, the United Kingdom, the Netherlands and Sweden.

The number of general board members and the extent to which existing railway operators perform infrastructure management responsibilities are of particular concern, as they tend to undermine the independence of the infrastructure manager and the operating railway operator.

This is also true when the Holding Company (in a partially integrated model) appoints the presidents of the infrastructure manager and the railway operator.

In cases where the allocation of capacity as a task of the infrastructure manager is carried out by railway operators, there are clear concerns about the unfair allocation of capacity in favor of these enterprises.

Thus, independence and non-discrimination remain a concern in the European sector.

This led to the choice of ownership as a state with the involvement of economic entities that individually fully load the railway tracks by transporting their own goods in certain areas, or operate their own rolling stock and thus economically interested in maintaining the proper level of functioning and development and organizational activities. (priority for transportation by specialized trains; departure routes, etc.), which provide for publicity and explicitness of activity, ie, early: formation of conditions for access to track infrastructure; their widest publication; setting a time lag for any changes; openness of all discounts of privileges, allowances, conditions of their granting, term of their validity, targeting of application, etc.

The prospect of reforming Ukraine's railway transport requires research and careful study of the world's experience in solving problems that arise in the process of vertical separation. Twenty years of experience in reforming 27 European sector countries and 3 EU candidate countries provide many opportunities for further research and development of the optimal strategy for reforming Ukraine's railway transport.

ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ МЕТОДІВ ОЦІНКИ ТУРБУЛЕНТНОСТІ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА ПРОЕКТУ

Автор – Якубова Т.Г., студентка групи 750М (УП1921)

Науковий керівник – к.т.н., доц. Гордєєва І.О.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Бізнес миттєво реагує на безліч факторів, які здатні вплинути на його стабільність.

Укрупнення проектів та динамічні зміни зовнішнього оточення, починаючи з передінвестиційної стадії реалізації проектів, створюють додаткові фактори невизначеності, що в реаліях сучасних умов ведення господарської діяльності в Україні набуває форму турбулентності. Провідні фахівці з питань стратегічного управління підприємством вказують на те, що сучасне зовнішнє середовище функціонування підприємства є складним, мінливим, взаємозалежним і, як правило, суперечливим, що в цілому «задає тон» його турбулентності.

Турбулентність походить від лат. «turbulentus» та означає бурхливий, безладний, хаотичний.

Турбулентність оточення визначається як можливість змін, які відбуваються з високим рівнем невизначеності, ризику та непередбачуваності. Проблема турбулентності характеризується великою кількістю елементів зовнішнього оточення проекту, серед яких можна виділити так звані активні елементи – це учасники, які самостійно реалізують діяльність за проектом або діяльність, результати якої впливають на проект (взаємодіють з проектом) та пасивні, тобто які зазнають вплив з боку проекту.

Турбулентність оточення проекту ускладнює побудову її реалізацію ефективних прогностичних моделей, безумовно, скорочуючи горизонт прогнозу. Гранично спрощений механізм розуміння та реалізації реактивного виду управління, в рамках якого на цей час відсутня можливість зміни (уточнення, актуалізації) цілей, ресурсних обмежень та інших параметрів управління, а, за необхідності та фізичної можливості – і параметрів продукту проекту, призводить у більшості випадків до призупинення або повної відмови від продовження проекту.

Метою дослідження є аналіз сутності категорії «турбулентність зовнішнього середовища» та визначення змісту основних фаз процесу протистояння підприємства турбулентним процесам при формуванні антикризової стратегії підприємства.

Ф. Котлер та Дж. А. Касліоне у праці «Хаотика: управління та маркетинг в епоху турбулентності» для пояснення непередбачуваних та швидких змін у внутрішньому та зовнішньому середовищах підприємства, які впливають на його діяльність вводять в економічний обіг термін «ринкова турбулентність». Якщо ринкові сигнали стають частішими і потужнішими, а їхня природа – дедалі урізноманітнюється, то під загрозою опиняється стратегія підприємства, що призводить до тимчасових проблем, які вимагають постійної уваги з боку вищого керівництва, оскільки здатні, наприклад, призвести до втрати частки ринку чи значного збільшення питомої ваги витрат на рекламу, модифікацію продукту. Зрозуміло, що така ситуація навряд чи влаштовує будь-яке підприємство, тому важливо правильно спланувати можливий тип поведінки підприємства: адаптацію, пристосування або протидію.

Управління в режимі повних несподіванок, чи так звана “гнучка стратегія”, що вимагає постійного зворотного зв’язку і коригування загальної стратегії підприємства, – є способом адаптації до ринкової турбулентності. Для адаптації, як правило, застосовують метод І. Ансоффа, який полягає у вивченні впливу чинників зовнішнього середовища (зокрема таких, як темп зростання відповідного сектору економіки, частка споживачів

тощо) та оцінюванні інтенсивності їхнього впливу на організацію, або метод А. Вайсмана, який передбачає експертну оцінку цих самих чинників [1].

Також для адаптації доцільно застосувати SWOT-аналіз (сильних, слабких сторін, можливостей та загроз). Перевагою цього методу є можливість збалансування через стратегію фірми зовнішньої ситуації з потенціалом фірми. На думку авторів А. Томсона та А. Стрікланда, актуальність цього аналізу полягає в тому, що “менеджери повинні будувати стратегію компанії на тому, що їй найкраще вдається, і уникати стратегій, успіх яких в більшій мірі залежить від сфер діяльності, в яких компанія слабка або її можливості не досліджені.” Отже, цей аналіз спростить процес адаптації шляхом відмови від сфер діяльності, що збільшують невизначеність існування фірми.

Крім управління в режимі повних несподіванок, ще одним із способів адаптації до умов турбулентного ринку можна вважати збалансовану систему показників Р. Каплана і Д. Нортон. Ця система загальновідома під назвою Balanced Scorecard, що не має в українській мові відповідника, тому використовується в своєму англійському варіанті. Створена у 1992 році базова структура системи не змінювалася ні разу, оскільки вона є досить гнучкою і прийнятною для адаптації в будь-якій організації комерційної чи некомерційної сфери. Базова ідея концепції полягає в стислій структуризації і систематизації усього потоку інформації, що надходить до менеджера за допомогою чотирьох елементів системи [1].

Для тих організацій, що не бажають пристосовуватися, доцільно застосувати варіант протистояння, який відрізняється від адаптації не постійним коригуванням маркетингової стратегії, а вибором так званої “універсальної стратегії”, яка буде сформована на основі врахування всіх потенційно можливих ситуацій, що можуть скластися на ринку в умовах невизначеності.

Сутність протидії ринковій турбулентності полягає в тому, що організація ставить перед собою завдання не тільки втримати наявні позиції, але й застосувати певний комплекс дій, спрямованих на зменшення тиску оточення, або навіть власного впливу на нього. Найефективнішим методом протидії можна вважати тісну співпрацю підприємств певної галузі, яка повинна надати змогу успішно вирішити спільні проблеми, зокрема протидіяти ринковій турбулентності.

Сучасна «нова реальність», яка характеризується високою швидкістю турбулентних процесів, обумовлює необхідність врахування вірогідності прояву турбулентних процесів в діяльності підприємства. Оскільки в цілому турбулентність спроможна не тільки ослаблювати сильні сторони діяльності підприємства, а, за умови успішного протистояння турбулентності – відкривати нові можливості розвитку, шляхом розробки та реалізації чітких своєчасних антикризових дій попереджувального характеру [1].

Висновки. Явище ринкової турбулентності не можна ігнорувати, воно здатне вивести з рівноваги будь-яке середовище (особливо, якщо йдеться про масовий тип виробництва). Потрібно приймати рішення, втілювати відповідні маркетингові заходи, прогнозувати їх наслідки, формувати оптимальну стратегію ринкової поведінки, застосовувати надбання західного менеджменту, лише тоді можна впевнено скеровувати свій погляд у майбутнє.

Перелік використаної літератури

1. Гросул В.А. Турбулентність зовнішнього середовища: сутність, детермінанти протистояння під час формування антикризової стратегії підприємства / В.А. Гросул, О.В. Жиякова // Вісник Хмельницького національного університету, №2, Том 1, 2015 (222). – С. 24-29.

ПІДСЕКЦІЯ «ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ В УМОВАХ РЕЦЕСІЇ»

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ДОХОДІВ І ВИДАТКІВ РЕГІОНАЛЬНОГО БЮДЖЕТУ

Автори – Філонова О.А., студент групи ФК1921
 Науковий керівник – д.е.н, професор Пивоваров М.Г.
 Дніпровський національний університет залізничного транспорту
 імені академіка В. Лазаряна

Місцевий бюджет – це план утворення і використання фінансових ресурсів, необхідних для забезпечення функцій та повноважень місцевого самоврядування [1]. Отже, формування місцевого бюджету є одним з найважливіших питань для новоствореної об'єднаних територіальних громад (ОТГ). В тезах стисло наведено результати теоретико-методологічних засад формування бюджетного процесу та міжбюджетних відносин на прикладі Департаменту фінансів Дніпропетровського ОДА, визначених Бюджетним кодексом України (БКУ).

Усі норми БКУ, котрі регулюють відносини, які виникають на кожній стадії бюджетного процесу, є єдиними для всіх місцевих бюджетів. Особливості формування та виконання бюджетів ОТГ визначено ч. 4 ст. 67 БКУ та п. 38 Прикінцевих та перехідних ухвал до нього. ОТГ, які створені за законом та перспективним планом формування територій громад області, мають такі самі повноваження, як міста обласного значення та прямі міжбюджетні зносини з державним бюджетом [2]. До таких бюджетів, крім прибутків, що зараховуються до бюджетів сільських, селищних, міських міст районного значення, також зараховується 60% податку на доходи фізичних осіб.

Для проведення розрахунку обсягів дотацій застосовують такі показники: чисельність населення; надходження податку на доходи фізичних осіб; індекс податкоспроможності бюджету. Базову дотацію отримують місцеві бюджети з рівнем надходжень податку на доходи фізичних осіб на одного жителя нижче 0,9 середнього показника по Україні. Решта платежів (окрім податку на доходи фізичних осіб) в розрахунки не вносяться і залишаються в повному обсязі у розпорядженні місцевих органів влади.

При формуванні бюджетів ОТГ слід враховувати, що: доходи цих бюджетів визначаються згідно ст. 64 і ст. 691 БКУ; видатки та кредитування цих бюджетів визначаються статтями 89 і 91 БКУ; відносини між цими бюджетами та державним бюджетом визначаються статтями 97, 99, 100, 102, 1032, 1034 і 108 БКУ; місцеві запозичення здійснюються відповідно ст. 16 і 74 [2].

Відповідальним виконавцем бюджетних програм у бюджеті ОТГ може бути головний розпорядник бюджетних коштів за бюджетними програмами, виконання яких забезпечує його апарат. Кожного року до місцевих державних адміністрацій та виконавчих органів відповідних місцевих рад надходять листи Міністерства фінансів України щодо формування місцевих бюджетів на наступний бюджетний період. На основі зведених бюджетних запитів головних розпорядників місцевий фінансовий орган формує проект бюджету ОТГ на плановий рік і прогнозні періоди.

Разом із проектом рішення обов'язково подаються: 1) пояснювальна записка, яка має містити: 2) прогноз місцевого бюджету на наступні за плановим; 3) показники витрат бюджету ОТГ; 4) перелік інвестиційних проектів на плановий бюджетний період та наступні за плановим бюджетні періоди; 5) інформація про хід виконання відповідного бюджету у поточному бюджетному періоді; 6) пояснення головних розпорядників бюджетних коштів до проекту бюджету; 7) інші матеріали, обсяг і форму яких визначає виконавчий орган відповідної ради ОТГ [3].

Список використаних джерел

1. Самоврядування // Велика українська юридична енциклопедія : у 20 т. / О. В. Петришин (відп. ред.) та ін.. — 2017. — Т. 3 : Загальна теорія права. — С. 686. — ISBN 978-966-937-233-8
2. Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» №2581 – VIII від 16.01.2020
3. Тетяна Овчаренко, Ангела Бочі, Василь Поворотник. Особливості формування та виконання бюджету об'єднаних територіальних громад. – MATRA, Україна-Нідерланди, 2017 р., С. 39.

ВИКОРИСТАННЯ ІНСТРУМЕНТІВ КОНТРОЛІНГУ В ДІЯЛЬНОСТІ СУЧАСНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Автор – Клименко Л., студент групи ФК 19120
 Науковий керівник – д.е.н., професор Головкова Л.С.
 Дніпровський національний університет залізничного транспорту
 імені академіка В. Лазаряна

В сучасних умовах господарювання на діяльність підприємства впливає багато факторів, які пов'язані з турбулентністю зовнішнього та внутрішнього середовищ. Для адаптації до мінливих умов ринку підприємствам необхідно використовувати провідні концепції та підходи в управлінні, такі як контролінг.

Доцільно зазначити, що однією з основних причин впровадження системи контролінгу є необхідність системної інтеграції усіх функцій управління підприємством з метою виявлення та формування потенціалу розвитку, що сприятиме підвищенню ефективності діяльності. В умовах невизначеності і динамічності ринку застосування контролінгу як цілісної системи управління підприємством є суттєвою конкурентною перевагою, що дозволяє забезпечувати довгострокове функціонування будь-якої соціально-економічної системи. Контролінг – нова концепція управління і інформації, що забезпечує підтримку внутрішнього і зовнішнього балансу підприємства за рахунок формування центрів відповідальності, впровадженню системи управлінського обліку, бюджетування, управління витратами та доходами, своєчасного надання значущої інформації керівництву для прийняття ефективних управлінських рішень [1]. Реалізувати функції контролінгу можна за наявності такого важливого інструменту як бюджетування. Бюджетування — це складова контролінгу, оскільки основою будь-якого оперативного чи поточного фінансового плану є система взаємопов'язаних бюджетів [2].

Вкрай важливо поєднувати бюджетування з системою управлінського обліку, моніторингом, адже своєчасна релевантна інформація про поточний стан підприємства та виконання бюджетів сприяє швидкому реагуванню на зміни попиту, пропозиції, конкуренції, зростання цін, форс-мажорні обставини тощо. Система управлінського обліку як основа інформаційного забезпечення підприємства дає можливість вчасно визначити нові тенденції та зміни на ринку, сприяє своєчасному внесенню коректив в систему бюджетів, скороченню видатків, або своєчасному збільшенню фінансування доволі перспективного напрямку розвитку підприємства.

Також важливо обрати в контролінгу методи обґрунтування прийняття управлінських рішень та методи прогнозування. Суб'єктивні методи прийняття рішень називають прагматичними чи експертними методами. Використання математичних і статистичних прийомів за цих методів зведено до мінімуму, натомість пріоритет надається методиці евристики. Методи екстраполяції використовують при відносно стабільному розвитку підприємства (чи окремих показників його діяльності) або за наявності сезонних чи циклічних коливань з чітко вираженим трендом. Каузальний (причинний) метод прогнозування побудований на визначенні майбутніх планових показників на основі оцінки причинно-наслідкових зв'язків з іншими показниками [3]. Тому остаточні рішення стосовно використання того чи іншого методу приймає служба контролінгу підприємства, з метою більш поглибленого аналізу існуючих альтернатив управлінських рішень.

Також обов'язково в основу організації системи контролінгу на підприємстві повинні бути покладені сучасні інформаційні технології, сформована архітектура інформаційних потоків, що сприятиме підвищенню ефективності управлінських рішень та реалізації поточних і стратегічних цілей [4,5].

Список використаної літератури:

1. Прокопенко О.В., Криворучко Л.Б. Економічна суть контролінгу, його місце в системі управління підприємством. Вісник СумДУ. Серія «Економіка». 2011. № 4. С. 27–34.
2. <https://studfile.net/preview/5390500/>
3. URL: http://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/25419/1/Prokopenko_Kryvoruchko.pdf (дата звернення: 8.03.2020).
4. <https://studopedia.info/1-68341.html>
5. Брітченко І.Г., Князевич А.О. Контролінг: навч. посіб. / І. Г. Брітченко, А. О. Князевич. – Рівне : Волинські обереги, 2015. – 280 с.

ДЕКЛАРУВАННЯ ДОХОДІВ - ОБОВ'ЯЗОК КОЖНОЇ ЦИВІЛІЗОВАНОЇ ЛЮДИНИ

Автор – Бараннік А.В., студент групи ФК 1711
 Науковий керівник – доцент, к.е.н. Добрик Л.О.
 Дніпровський національний університет залізничного транспорту
 імені академіка В. Лазаряна

Сьогодні ми всі прагнемо, щоб Україна стала розвиненою європейською країною. Від сплати податків залежить добробут держави. Декларування своїх доходів — це конституційний обов'язок громадян.

«У цьому світі ні в чому не можна бути абсолютно впевненим, крім невідворотності смерті і податків», Бенджамін Франклін, політичний діяч, дипломат, вчений, письменник, журналіст, видавець. Трохи похмуро але абсолютно правильно описав сплату податків відомий американець, який так багато зробив для розвитку своєї батьківщини [1].

На жаль, але скільки б ми не жартували на тему сплати податків цей процес неминучий і саме йому ми зобов'язані численними досягненнями нашої цивілізації: від доріг до осель, від палаців до театрів, від музеїв до машин, від кораблів до ракет, і навіть соціальних виплат. В загалом в усьому що нас оточує є частина тих податків які збираються податковою службою.

Перебільшення — можливо, але ...

Сплачувати податки та збори є обов'язком кожного громадянина з давніх часів. Про подимний податок згадку в «Енеїді» залишив Іван Котляревський: «Як амуницю спорядили і насушили сухарів, на сало кабанів набили, взяли подимне од дворів».

Податки — первина умова існування й діяльності держави, неодмінна ознака розвитку культури її населення. У всі часи і в усіх народів державно організоване суспільство не могло і не може обходитися без системи оподаткування. Історія розвитку податкової системи перебуває в прямій залежності від історії розвитку цивілізації.

Одним із конституційних обов'язків громадян України є обов'язок брати участь у формуванні державного та місцевого бюджетів шляхом сплати податків і зборів та подання до податкових інспекцій за місцем проживання декларації про свій майновий стан і доходи за минулий рік у порядку, встановленому законом (стаття 67 Конституції України) [2].

Декларування доходів - це особистий внесок кожного українця у розвиток нашої держави. Сплачені податки з отриманих доходів — можливість своєчасного фінансування державних програм соціального спрямування.

Порядок подання річної податкової декларації про майновий стан і доходи визначений статтею 179 Податкового кодексу України [3].

Зараз в Україні, з 1 січня 2020 року розпочалася кампанія декларування 2020, і закінчується вона 30 квітня цього року. Податки від доходів отриманих в минулому році необхідно буде сплатити до 1 серпня поточного року. І всі сплачені в результаті кампанії декларування податки направляються не в абстрактний, а місцеві бюджети, тобто результати кампанії декларування відчує буквально кожен з нас.

Подати декларацію про отримані в минулому 2019 році доходи просто - необхідно прийти до державної податкової інспекції за місцем проживання, заповнити декларацію, при необхідності всю необхідну інформацію можна отримати в кваліфікованих фахівців. Легко і просто. Прийшов, заповнив, заплатив.

Тим більше, що подати декларацію про доходи можна і дистанційно, через мережу Інтернет, буквально не сходячи з дивана.

«Податки — це ціна, яку ми сплачуємо за можливість жити в цивілізованому суспільстві». Олівер Уенделл Холмс-старший, американський лікар, поет і письменник [5].

«Жодне суспільство ніколи не зможе обійтися без податків». Франческо Саверіо Нітті, італійський економіст [6].

Тож хочемо жити в цивілізованому суспільстві — декларуємо свої доходи та платимо податки. Все просто. Свідоме декларування доходів та сплата податків - правильний шлях до побудови європейського суспільства.

Список використаних джерел:

1. A Short History Of Taxes URL: <https://www.forbes.com/2010/04/14/tax-history-law-personal-finance-tax-law-changes.html#6ab98bd41cf8>.
2. Конституція України [Електронний ресурс] / Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. - Режим доступу: <http://portal.rada.gov.ua/>.
3. Податковий кодекс України від 2 грудня 2010 року [Електронний ресурс] / Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. - Режим доступу: <http://portal.rada.gov.ua/>.
4. Конституційний обов'язок громадян щодо сплати податків: досвід України і зарубіжних держав/ Офіційний веб-сайт Державної фіскальної служби України. - Режим доступу: <http://sfs.gov.ua>
5. Holmes O.W. The Path of the Law / O.W. Holmes // Harvard Law Review, 1897. – V. 10. – 8. – 457.
6. Ниття Франческо Саверіо. Основні початку фінансової сис науки / Франческо ниття; пер. з італ. І. Шрейдера; під ред. і з доп. А. Свірщевского. - М .: М. і С. Сабашникова, 1904. - 624 с.

ПІДСЕКЦІЯ «ПРОБЛЕМИ ОБЛІКУ, АУДИТУ ТА АНАЛІЗУ»

ОБЛІК ДОХОДІВ ДІЯЛЬНОСТІ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ

Автор – Загайчук К.Р., студентка групи БО1711

Науковий керівник – к.е.н. Божок Н.О.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Про актуальність теми свідчить те, що доходи займають особливе місце в управлінні підприємств усіх форм власності, є основним джерелом покриття витрат та формування власних ресурсів підприємства, складовою частиною фінансового результату, а значить, мають значення для обліку. Постійні зміни в законодавстві сприяють виникненню проблемних аспектів у обліку доходів.

Питання обліку доходів діяльності в системі управління підприємством розглядаються в роботах: В. А. Гавриленко, О. В. Сидоренко, Г. Г. Осадчої, Р. А. Плебух, Т. Царевської тощо.

Поняття «дохід» являється досить складною і суперечливою економічною категорією. В П(С)БО 15 доходами визнається збільшення економічних вигод у вигляді надходження активів або зменшення зобов'язань, що призводить до зростання власного капіталу (за винятком зростання капіталу за рахунок внесків власників).

Бухгалтерський підхід до поняття «дохід підприємства» в основному базується на терміні «економічна вигода». Такий зміст цієї категорії визначено в Міжнародному стандарті бухгалтерського обліку 18 «Дохід»: «Дохід – це валове надходження економічних вигод протягом певного періоду, що виникає в ході звичайної діяльності підприємства, коли власний капітал зростає в результаті цього надходження, а не в результаті внесків засновників капіталу».

У своїй роботі Р. А. Плебух акцентує відмінності оцінки доходів в П(С)БО-15 і МСФЗ-18, стверджуючи, що МСФЗ мають більш конкретизований характер, тоді як в П(С)БО містяться моменти неповної визначеності і роздробленості доходів з подальшим формальним спотворенням інформації при складанні фінансової звітності. Така ситуація обумовлена наслідком дії національних особливостей обліку.

Основна розбіжність між МСБО і П(С)БО полягає у скороченій формі останнього. Тобто під час складання національних стандартів деякі аспекти були повністю не розкриті. Спільною рисою є те, що дохід оцінюється за справедливою вартістю.

Основною метою обліку доходів діяльності в системі управління підприємством є своєчасне забезпечення інформацією про доходи та вигоди підприємства менеджерів різних рівнів управління для: планування, контролю (через бюджетування та аналіз відхилень), підготовки, прийняття та оцінки управлінських рішень (через оцінку альтернатив); визначення стратегії бізнесу тощо.

Серед основних проблем організації обліку доходів підприємства в Україні є такі проблеми: повнота та своєчасність відображення в системі обліку доходів підприємства; забезпечення максимальної оперативності та достатньої аналітичності вихідної інформації про доходи підприємства; встановлення рівня відповідності обліково-контрольної системи підприємства щодо його доходів чинним нормативно - правовим актам України.

Умови визнання доходів та їх відображення у фінансовій звітності наступні:

1. Доходи звітного періоду (Ф №2):

- підлягали отриманню та отримані у звітному періоді
- підлягали отриманню, але не отримані у звітному періоді

2. Доходи майбутніх періодів - отримані, але не підлягали отриманню у звітному

періоді (Ф №1).

Визнані доходи класифікують у бухгалтерському обліку за такими групами (п. 7 П(С)БО 15): дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг); чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг); інші операційні доходи; фінансові доходи; інші доходи.

Відповідно, на думку Г. Г.Осадчої, класифікація доходів діяльності в системі управління підприємством, наступна:

1. Для прогнозування і планування: за можливістю планування: планові, позапланові; за ступенем узагальнення: доходи підприємства, центрів відповідальності; за впливом інфляційних процесів: з високим, середній та низьким ризиком знецінення вартості; за можливістю передбачення: звичайні, надзвичайні.

2. Для прийняття управлінських рішень: за важливістю для прийняття рішень: маржинальні, інкрементні; за впливом управлінських рішень: релевантні, нерелевантні; за регулярністю отримання: систематичні, разові; за ступенем регулювання: контрольовані, неконтрольовані; за ступенем ризику отримання: із суттєвим ризиком, з низьким ризиком.

3. Для контролю: за центрами відповідальності: за центрами прибутку, за центрами доходу, за центрами інвестицій.

У бухгалтерському обліку для обліку доходів Планом рахунків передбачено 7 клас рахунків – «Доходи і результати діяльності». Такі рахунки відображають стан доходів за певний звітний період, тобто Клас 7 призначений для узагальнення інформації про доходи і результати діяльності підприємства. Цей клас рахунків вважається тимчасовим, так як він закривається в кінці кожного звітного періоду. Протягом року на рахунках класу 7 відображаються і накопичуються доходи, що дає можливість скласти проміжну звітність про фінансові результати (квартальну, піврічну). Рахунки з номера з 70 по 78 – це рахунки доходів. Рахунок 79 призначений для узагальнення інформації про результати діяльності підприємства. Рахунки цього класу є пасивними (крім рахунку 79 – Фінансові результати та субрахунку 704 Вирахування з доходу). Синтетичний і аналітичний облік доходів є єдиним джерелом для складання «Звіту про фінансові результати (про сукупний дохід)».

Отже, дохід регламентується П(С)БУ–15, МСФО–18 та іншими нормативними документами. Дохід характеризується як найважливіший економічний показник роботи підприємств, що відображає їх фінансові надходження від усіх видів діяльності, кінцевим результатом якої виступає вироблена і реалізована продукція (надані послуги, виконані роботи), оплачені покупцем. Чітка структура класифікації доходів дає можливість ефективно управляти ними та бути складовою сучасної системи управління. Ведення обліку доходів постійно удосконалюється за допомогою комп'ютерної техніки і комунікаційного середовища, методології й організації бухгалтерського обліку.

ОБЛІК ВИТРАТ ПІДПРИЄМСТВ ЗА ВИДАМИ ДІЯЛЬНОСТІ

Автор – Касянюк Юлія Андріївна студентка групи БО1711
 Науковий керівник – к.е.н., Божок Наталія Олексіївна
 Дніпровський національний університет залізничного транспорту
 імені академіка В. Лазаряна

Одним із найголовніших способів отримання правдивої інформації про успішність виробничої діяльності є облік витрат. Саме він відіграє величезну роль, адже кінцева мета будь-якого виробництва – це отримання прибутку.

Інформація про витрати окремого підприємства та її розкриття у фінансовій звітності регламентується П(С)БО 16 «Витрати». Згідно з цим положенням під витратами розуміють зменшення економічних вигід, внаслідок вибуття активів або збільшення зобов'язань, які призводять до зменшення капіталу. Тобто, за змістом, витрати – це явні витрати підприємства, які призводять до одержання прибутку.

Облік витрат надає інформацію, на що та з якою метою витрачені активи підприємства. Виробнича діяльність доволі різноманітна, тому облік витрат класифікують за видами діяльності. А саме витрати поділяються на операційні, фінансові та інші витрати звичайної діяльності підприємства.

1. Операційна діяльність найбільш значуща серед інших, тому що саме вона розкриває основну сферу діяльності окремої виробничої установи, у свою чергу має такі витрати:

- Адміністративні витрати – це витрати в сфері управління;
- Витрати на збут – витрати, пов'язані із збутом продукції, товарів, робіт або послуг.;
- Витрати основної діяльності – це витрати, пов'язані з виробництвом або реалізацією продукції;
- Інші операційні витрати – це окремі витрати, які не входять до собівартості та інших витрат.

2. Фінансова діяльність підприємства призводить до змін розміру і складу власного та позикового капіталу, поділяється на 2 категорії:

- Витрати від участі в капіталі – є збитками від інвестицій в асоційовані, дочірні або спільні підприємства, які обліковуються методом участі в капіталі.
- Фінансові витрати – це витрати на проценти за користування кредитами та інші витрати підприємства, пов'язані із запозиченнями;

3. Інші витрати діяльності підприємства – вони виникають під час звичайної діяльності (крім фінансових витрат), але не пов'язані безпосередньо з виробництвом.

Господарсько-виробнича діяльність на підприємстві пов'язана зі споживанням сировини, матеріалів, палива, з виплатою заробітної плати, відрахуванням внесків на загальнообов'язкове державне соціальне страхування працівників, нарахуванням амортизації, а також інших необхідних витрат.

Витрати – це один із ключових моментів наскільки діяльність підприємства є ефективною.

Витрати без перебільшення актуальні для кожної виробничої установи, адже саме вони впливають на прибутковість. А їх зменшення, відповідно собівартості, ведуть до підвищення прибутку, що є позитивним результатом.

Тобто, за допомогою обліку витрат можна зрозуміти, чи приносить виробнича діяльність прибуток і раціонально її продовжувати, чи все ж таки збиток і тоді виникає необхідність закриття підприємства.

Згідно з цього, важливою метою бухгалтерського обліку витрат є більш раціональне, правильне та достовірне ведення обліку до вимогам ринкової економіки, міжнародних стандартів та управління.

ОСНОВИ ОБЛІКУ ІНШОЇ КРЕДИТОРСЬКОЇ ЗАБОРГОВАНОСТІ

Автор – Кириленко М.С., студент групи БО19120

Науковий керівник – к.е.н., доцент Божок Н.О.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Згідно з НП(С)БО 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» зобов'язання – це заборгованість підприємства, яка виникла внаслідок минулих подій і погашення якої в майбутньому, як очікується, призведе до зменшення ресурсів підприємства, що втілюють у собі економічні вигоди.

Одним із джерел залучення активів в оборот підприємства є кредиторська заборгованість, відображена у III розділі пасиву балансу «Поточні зобов'язання». Вона виникає у зв'язку з тим, що у процесі діяльності підприємства не завжди здійснюють розрахунки з юридичними і фізичними особами одночасно з відчуженням майна, виконанням робіт, наданням послуг, що призводить до виникнення певних зобов'язань перед постачальниками та іншими контрагентами господарських відносин. Кредиторська заборгованість, що при цьому виникає, є різновидом комерційного кредиту, який виступає важливим фактором стабілізації фінансового стану підприємства.

Аналіз і управління кредиторською заборгованістю мають дуже велике значення для підприємств, що функціонують в умовах ринку. Вміле й ефективне управління цією частиною поточних активів є невід'ємною умовою підтримки необхідного рівня ліквідності і платоспроможності.

Кредиторська заборгованість підприємства – це сума його боргу іншим особам, які стосовно цього підприємства називаються кредиторами. Методологічні засади формування у бухгалтерському обліку інформації про кредиторську заборгованість та її розкриття у фінансовій звітності визначає П(С)БО 11 «Зобов'язання».

Кредиторська заборгованість може бути довгостроковою, поточною. Згідно з п. 4 П(С)БО 11 поточні зобов'язання – це зобов'язання, які будуть погашені протягом операційного циклу підприємства або повинні бути погашені протягом 12 місяців починаючи – з дати балансу. Довгострокові зобов'язання – це всі зобов'язання, які не є поточними.

Як правило, кредиторську заборгованість становлять неоплачені податки, нездійснені платежі постачальникам за відвантажені товари, неоплачена нарахована заробітна плата, невнесені страхові внески, неоплачені борги. Іншими словами, кредиторська заборгованість – це рахунки, які повинні оплачуватися в ході звичайної роботи підприємства.

Відповідно до П(С)БО 11 кредиторську заборгованість поділяють на:

- довгострокову;
- поточну;
- забезпечення;
- непередбачену кредиторську заборгованість.

При здійсненні господарської діяльності у підприємства виникають інші поточні зобов'язання по розрахункам за різними операціями, що не можуть бути відображені на рахунках 63-67. До кредиторської заборгованості за розрахункам за різними операціями відносяться такі, що не можуть бути включені до інших статей розділу II балансу «Поточні зобов'язання». Облік таких зобов'язань ведеться на рахунок 68 «Розрахунки за іншими операціями».

Рахунок 68 «Розрахунки за іншими операціями» має такі субрахунки: 680 «Розрахунки, пов'язані з необоротними активами та групами вибуття, утримуваними для продажу»; 681 «Розрахунки за авансами одержаними»; 682 «Внутрішні розрахунки»; 683

«Внутрішньогосподарські розрахунки»; 684 «Розрахунки за нарахованими відсотками»; 685 «Розрахунки з іншими кредиторами».

Об'єднання на одному рахунку різних за економічним змістом розрахунків не зовсім обґрунтоване. Як видно з переліку субрахунків, на рахунку 68 «Розрахунки за іншими операціями» обліковують розрахунки як з покупцями і замовниками, так і з дочірніми підприємствами, з виробничими одиницями й господарствами, виділеними на окремий баланс.

Головними завданнями бухгалтерського обліку іншої кредиторської заборгованості вважаються:

- надання своєчасної та повної реєстрації даних в документах і облікових регістрах;
- точне документування розрахунків;
- достовірне відображення інформації щодо зобов'язань в формах фінансової звітності;
- визначення порядку синтетичного і аналітичного обліку;
- своєчасна перевірка розрахунків і запобігання прострочення кредиторської заборгованості;
- створення графіків платежів.

Таким чином до розпорядчого документа про підприємство та ведення бухгалтерського обліку (облікову політику) слід включити такі положення (доповнення), які безпосередньо стосуються обліку іншої кредиторської заборгованості:

- робочий план рахунків з деталізацією управлінських субрахунків рахунку 68;
- посадові інструкції бухгалтера з ведення розрахункових операцій з кредиторської заборгованості;
- реєстри аналітичного обліку іншої кредиторської заборгованості;
- графік документообігу (в тому числі в частині розрахункових операцій іншої кредиторської заборгованості);
- прийнятий документ за термінами зберігання господарських договорів та іншої ділової документації з обліку іншої кредиторської заборгованості.

ПРОБЛЕМИ ОБЛІКУ РОЗРАХУНКІВ З ПОКУПЦЯМИ ТА ЗАМОВНИКАМИ

Автор – Гаращенко К. В., студентка групи БО19129

Науковий керівник – ст. викладач Ломтева І. М.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

В процесі своєї діяльності економічні суб'єкти господарювання (підприємства, організації) щодня стикаються з різними видами розрахунків, як в готівковій формі, так і в безготівковій формах. В процесі виробничої діяльності підприємство може вступати в розрахункові відносини з юридичними та фізичними особами.

За П(С)БО 10 «Дебіторська заборгованість» дебітори - юридичні та фізичні особи, які внаслідок минулих подій заборгували підприємству певні суми грошових коштів, їх еквівалентів або інших активів.

Дебіторська заборгованість є активом підприємства, якщо існує ймовірність отримання підприємством майбутніх економічних вигод та може бути достовірно визначена її сума. За П(С)БО 10 дебіторська заборгованість поділяється на короткострокову (поточну) та довгострокову.

Поточна дебіторська заборгованість - сума дебіторської заборгованості, яка виникає в ході нормального операційного циклу або буде погашена протягом дванадцяти місяців з дати балансу.

Довгострокова дебіторська заборгованість - сума дебіторської заборгованості, яка не виникає в ході нормального операційного циклу та буде погашена після дванадцяти місяців з дати балансу.

Важливе значення має правильна організація обліку розрахунків з покупцями і замовниками. Відображення розрахункових операцій здійснюється на основі законодавчих та нормативних документів, в яких вказані загальні норми ведення бухгалтерського обліку.

Облік розрахунків з покупцями та замовниками - це необхідний елемент управління підприємством, який дозволяє передбачити виконання виробничої програми чи відхилення від плану та завданих параметрів, дає зрозуміти перспективи розвитку підприємства.

Проблеми, які виникають на підприємствах щодо організації обліку розрахунків з покупцями та замовниками наступні:

1. Недостатній контроль зі сторони керівників підприємства та головного бухгалтера.
2. Несвоєчасна інвентаризація розрахунків, що перешкоджає вчасно виявити заборгованості та вжиття відповідних заходів щодо її погашення.
3. Невчасне подання документів в бухгалтерію з відділів продажу, що призводить до помилок.

Напрями усунення можливих помилок в організації обліку розрахунків з покупцями і замовниками:

1. Правильна організація внутрішнього документообігу, має велике значення для запобігання небажаних недоліків в обліку на підприємстві.
2. Обов'язкова перевірка внутрішніх документів.
3. Проведення аналізу дебіторських та кредиторських заборгованостей по кожному постачальнику і покупцеві. А також щодо термінів утворення заборгованості або терміни їх можливого погашення, це дозволить своєчасно виявляти прострочену заборгованість та вжити відповідних заходів.

Зростання дебіторської заборгованості збільшує ймовірність банкрутства підприємства. Перевищення дебіторської заборгованості над кредиторською є однією з умов фінансової стійкості підприємства.

Проблеми обліку дебіторської заборгованості типові: немає достовірної інформації про терміни погашення зобов'язань дебіторами, відсутня схема роботи з простроченою дебіторською заборгованістю, не проводиться оцінка платоспроможності покупців. Прийняття рішень про надання кредиту покупцям розподілені між різними підрозділами, при цьому немає чіткої взаємодії між ними, і тому відсутні конкретні відповідальні особи. У разі коли щодо поточної дебіторської заборгованості існує впевненість про її неповернення або за такою заборгованістю минув строк позовної давності, - вона визнається безнадійною. Поточна дебіторська заборгованість, щодо якої існує невпевненість в її погашенні боржником, – це сумнівний борг (п. 4 П(С)БО 10).

Сумнівний борг - це кожна заборгованість, що виникає перед платником податків, яка виникає через реалізацію товару, виконання роботи, коли дана заборгованість не погашається в строк, який встановлено в договорі, і не забезпечується заставою, банківською гарантією або порукою.

Після закінчення періоду позовної давності, сумнівний борг переростає в безнадійну дебіторську заборгованість, яка є нереальною до стягнення. Така ситуація може виникнути в результаті того, що боржник був ліквідований або став банкрутом, якщо термін позовної давності минув і заборгованість боржником підтверджена не була, якщо є кошти на «проблемних рахунках» в банках, а також якщо неможливо провести стягнення за допомогою судового пристава - виконавця згідно з рішенням суду в розмірі суми боргу (якщо підприємство, його майно розташовується в розпорядженні оперативного управління).

Тому перед підприємством постає питання грамотної політики роботи з даною проблемою. У зв'язку з цим бухгалтерська служба повинна забезпечувати своєчасне стягнення тих коштів, які складають дебіторську заборгованість.

Рішенням цього питання може стати підхід, що включає комплекс заходів, таких як:

- розробка кредитної політики, побудова системи обліку і контролю за дебіторською заборгованістю,
- визначення критичних термінів оплати за рахунками,
- складання реєстру дебіторської заборгованості за строками погашення,
- облік планування надходження коштів від дебіторів,
- створення алгоритму умов надання відстрочки платежу для покупців,
- визначення рівнів відповідальності посадових осіб, а також автоматизація управління дебіторською заборгованістю.

При впровадженні тієї чи іншої автоматизованої системи дуже допомагає модуль управління дебіторською заборгованістю, який потрібно тільки налаштувати під конкретні потреби компанії, що економить час і гроші. До мінусів можна віднести лише вартість покупки і установки таких «розумних» програм. Однак такі інвестиційні витрати забезпечують подальший розвиток організації.

Раціональна організація обліку розрахунків з покупцями і замовниками має велике значення, вона здійснює вплив на швидкість обертання коштів, а раціонально побудована кредитна політика призводить до підвищення рівня платоспроможності та ліквідності будь-якого суб'єкта господарювання.

ПЕРЕДОВИЙ ДОСВІД ОПЛАТИ ПРАЦІ В ШВЕЦІЇ

Автор – Касянюк Ю. А. студентка групи БО1711

Науковий керівник – к.е.н., доцент Матусевич О.О.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Заробітна плата постійно залишається актуальною, адже одним із найважливіших напрямків діяльності будь-якого підприємства та розвитку країни в цілому є облік оплати праці. Відповідно до статті 1 Закону України «Про оплату праці» заробітна плата - це винагорода, обчислена, як правило, у грошовому виразі, яку за трудовим договором роботодавець виплачує працівникові за виконану ним роботу. Тобто, за змістом, заробітна плата – це плата за виконану роботу.

Особливу увагу слід приділити Швеції, адже це одна з найбільш успішних та стабільних країн світу. Великою відзнакою від України є розмір мінімальної заробітної плати, який не встановлений на законодавчому рівні, проте є прожитковий мінімум, який контролюється державними службами. Більш того, кожен регіон має повноваження на свій розсуд регулювати дане питання, що зумовило чітку градацію між бідними та багатими верствами населення. Станом на 2019 рік старші керівники банківської справи, фінансів та страхування мають найвищу середню зарплату - 132 100 шведських крон (~ 12 215 €) на місяць до оподаткування. Професія з найнижчою середньою заробітною платою - персонал з обслуговування будинку. Їх середня зарплата становить 20 200 шведських крон (~ 1 867 €) на місяць до оподаткування. Цікавим фактом є те, що співробітники екстрених служб, а саме поліцейські та рятувальники отримують меншу зарплату, ніж офісні працівники. Звичайно, зарплати статичні, але досить високі. Багато в чому вони залежать від професії, віку, досвіду та кваліфікації фахівця. Шведське королівство вважається країною з найвищими в Європі податками. І це дійсно так. Що стосується жителів країни, то вони не тільки не засуджують свій уряд, який прагне з кожним роком збільшити податкові надходження, але ще і неухильно дотримуються своїх обов'язків з виплати всіх податків і зборів.

Що стосується податку з доходів фізичних осіб, то він стягується згідно з розробленою шкалою:

- при окладі 0-401 100 шведських крон (0-41 210 €) - 30%;
- 401 100-574 300 шведських крон (41 210-59 005 €) - 50%;
- від 574 300 шведських крон (59 005 €) - 55%.

Роботодавці також платять соціальні внески за своїх найманих працівників. Вони називаються внесками роботодавця і йдуть, зокрема, на фінансування пенсій, батьківської допомоги та допомоги за лікуванням листком. Виплата надходить щомісяця в Шведське державне податкове управління. Приватні підприємці теж роблять соціальні відрахування, які в цьому випадку називають власними соціальними внесками. Вийшовши на пенсію в 65 років, люди похилого віку можуть розраховувати на дві пенсії: державну і додаткову, розмір якої залежить від тривалості трудового стажу, основного заробітку і терміну перебування в країні. На даний момент в Україні за останні роки діє низький рівень оплати праці. Внаслідок цього зменшується ефективність, продуктивність, попит і пропозиція праці, обмежується розвиток населення та вартість життя в цілому. Актуальне питання нашої країни - зменшення кількості робочої сили у зв'язку з міграцією, адже все більше молодих людей надають перевагу працювати за кордоном. Єдиного механізму регулювання оплати праці не існує, тому в країнах з більш розвиненою економікою – заробітна плата, заохочувальні та компенсаційні виплати значно більші ніж в інших країнах.

ШЛЯХИ ПОДОЛАННЯ БЕЗРОБІТТЯ СЕРЕД МОЛОДІ

Автор – Мовчан М.І., студентка групи БО1611

Науковий керівник – к.е.н., доцент Матусевич О.О.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Проблема безробіття молоді є першочерговою серед економічних та соціальних проблем ХХІ століття, оскільки одним із визначних факторів економічного та соціального розвитку будь-якої країни є соціокультурне та професійне становлення саме молоді. В умовах ринкової економіки саме цей сегмент населення частіше стикається з проблемами працевлаштування. Особливо ситуація ускладнюється у періоди економічної та політичної нестабільності.

Дані Міжнародної організації праці свідчать, що проблема зайнятості та працевлаштування молоді набула глобальних масштабів. Незважаючи на поступове відновлення економіки, безробіття серед молодих людей продовжує зростати. Україна не є у цьому винятком, а соціально-економічні проблеми регіонів мають загрозливий характер і впливають на розвиток трудового потенціалу держави.

Останніми роками постійно збільшується рівень безробіття серед молоді, що пов'язано з економічною кризою, високим податковим тиском на підприємців з боку держави, загальним станом ринку праці, де кількість робочих місць постійно зменшується, відсутністю держзамовлень, активним розвитком тіньової економіки. Молодіжне безробіття складніше та небезпечніше за доросле своїми наслідками. Молодь – дуже вразлива суспільна категорія. Не сформовані психічно, морально та соціально, молоді люди гірше пристосовуються до змін економіки, за відсутності можливості гідно забезпечити життя, здатні вдатися до злочинної діяльності або соціальних вибухів, наприклад, революцій чи повстань. Безробіття призводить до економічної та соціальної ізоляції, що поглиблює зневіру у суспільстві та справедливості. Така втрата віри у життя згубна для нашої держави.

Згідно з українським законодавством, молоддю визнаються громадяни України віком від 14 до 35 років. У країнах ЄС нижню межу молодості встановлено на рівні 15 років, а верхню – 24 років. Як специфічна соціально-демографічна група, молодь характеризується не лише віковими межами, а й місцем, котре вона посідає в соціальній структурі суспільства, особливостями соціального становлення і розвитку.

Безробіття – соціально-економічне явище, за якого частина працездатного населення не може знайти роботу; ситуація дисбалансу ринку праці, коли пропозиція робочої сили перевищує попит.

У даний час посиленню напруги на українському молодіжному ринку праці сприяли такі фактори: криза в економіці, демографічний фактор, ліквідація робочих місць з менш жорсткими вимогами та створення нових – з більш жорсткими вимогами найму, перехід підприємств у руки приватних власників.

Серед причин молодіжного безробіття в Україні можна виділити такі: небажання роботодавців приймати на роботу недосвідчену та некваліфіковану молодь; відсутність дійових стимулів для роботодавців при працевлаштуванні молоді; суттєвий розрив між програмами навчання у ВНЗ і потребами підприємців; низькі офіційні зарплати для молодих працівників, які пропонуються на робочих вакансіях, і, відповідно, небажання молоді їх заповнювати; високий рівень корупції при влаштуванні на “престижні” вакансії, особливо в державних установах і на великих підприємствах.

Наслідки молодіжного безробіття чинять велику загрозу добробуту держави. Економічними наслідками є зростання витрат на допомогу по безробіттю; марне витрачання коштів державного бюджету на навчання спеціалістів, які потім не знаходять

роботи; зростання обсягу витрат на допомогу по безробіттю; зниження рівня ВВП; зниження рівня життя населення даної категорії та ін. Рівень безробіття в країнах Євросоюзу серед осіб віком від 15 до 70 років становить 10,5 %, а у світі – 5,9 %. В Україні, за методологією Міжнародної 12 організації праці рівень безробіття молоді у 2014 році (особи 14-35 років) склав 10,9 %. У загальній чисельності безробітних 55,2 % становить молодь, а це 6,5 % від загальної кількості молоді і 4,2 % від загальної кількості економічно активного населення України. Найвищий рівень зайнятості молоді у осіб 30-34 років, коли вже вирішена проблема першого робочого місця й особа вже досягла певного професійного рівня.

Для усунення негативних наслідків молодіжного безробіття та попередження його розвитку у майбутньому необхідно: створити систему професійної орієнтації, яка б забезпечила можливості максимального розвитку здібностей дитини та з малих років адаптувала б її до умов ринку праці, виховувала б почуття відповідальності за своє майбутнє та майбутнє суспільства в цілому (її можна поділити на 4 стадії, залежно від вікової категорії осіб, які проходять її проходять: дошкільну, ознайомчу, практичну та адаптаційну); налагодити тісні зв'язки співпраці молоді та роботодавців, зокрема участь останніх у плануванні навчального процесу студентів; створити додаткові робочі місця, сприяти організації молоддю власного бізнесу, реалізації власних креативних проектів (стартапів) тощо.

Проблема молодіжного безробіття є однією з ключових на сучасному етапі формування ринку праці. Як показує проведений аналіз ринку праці відбувається постійне зростання безробіття серед молоді. Стабільне зростання безробіття серед молоді характерне не тільки для України але і для економічно розвинених країн світу. Світова фінансово-економічна криза справила негативний вплив на ринок праці молоді України, та країн ЄС наслідком якої стало збільшення кількості безробітних серед молоді.

ПРОБЛЕМИ АУДИТУ В УКРАЇНІ, ПЕРСПЕКТИВИ ТА РЕЗЕРВИ ЙОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ

Автор – Охременко К.М., студентка групи БО1611

Науковий керівник – к.е.н., доцент Матусевич О.О.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

На сьогодні аудит – невід’ємна частина економічного розвитку будь-якої країни сучасного світу. Потреба в аудиті, розвиток аудиторських послуг прямо залежить від необхідності незалежного об’єктивного контролю за господарською діяльністю підприємств і підтвердження для власників підприємств, інвесторів, кредиторів та інших користувачів достовірності фінансової звітності. В Україні аудит, як сегмент економічного ринку дуже молодий, тому стверджувати, що вітчизняний ринок аудиторських послуг повною мірою відповідає всім вимогам бізнесу зарано.

Розвитку аудиту в Україні нині властиві риси переважно підтверджуючого, оскільки найбільша питома вага робіт зводиться саме до оцінки й підтвердженню ступеню обґрунтованості інформації в системі обліку й фінансової звітності підприємств – замовників.

Здійснення аудиту передбачає захист майнових і фінансових інтересів господарюючих суб’єктів, надання можливостей самостійного вибору аудиторів, які мають здійснювати перевірку. Однією з особливостей незалежного контролю є його демократичність. Важливими ознаками демократизму аудиту є його економіко – правові цілі, прозорість (з одночасним збереженням комерційної таємниці замовника), варіативність у виборі аудитора, відповідальність за якість наданих послуг.

Для того щоб аудиторська діяльність успішно розвивалась в Україні, насамперед потрібно вирішити багато проблем, які пов’язані з професійною діяльністю аудиторів та аудиторських фірм. Серед проблем аудиту слід зазначити такі:

1. брак достатнього досвіду аудиторської діяльності;
2. недостатня кількість методичних розробок аудиторського контролю;
3. відсутність типових форм документів з аудиту;
4. недостатня кількість кваліфікованих аудиторських кадрів;
5. відсутність методичних рекомендацій з питань комп’ютеризації аудиту тощо.

Також, важливою проблемою аудиту є забезпечення законодавчої стабільності, підтримка середніх підприємств у розвитку, адаптування методичного та нормативного забезпечення до вітчизняних реалій.

Тому, враховуючи ці проблеми, можна визначити основні перспективи розвитку аудиторської діяльності в Україні, а саме:

1. підвищення рівня професійної компетенції аудиторів;
2. розвиток правового поля аудиту;
3. організація контролю якості надання аудиторських робіт та послуг;
4. врахування результатів аудиторських перевірок іншими суб’єктами державного фінансового контролю;
5. впровадження міжнародних систем контролю якості аудиторських послуг;

Отже, основна проблема українського аудиту – його якість. Швидше, не сама якість, а контроль за нею. Якщо йти за логікою, то якість – це максимальне задоволення потреб покупця (користувача) товаром (послугою). При цьому вітчизняні прихильники якості аудиту та далекі від професії законодавці й державні чиновники ніяк не второпують, що саме продає аудитор своєму замовнику.

Іншим питанням, яке привертає нашу увагу, є недотримання вимог щодо забезпечення незалежності аудитора під час надання професійних послуг.

У своїй практичній діяльності аудитор стикається із загрозами, відповідно до фундаментальних принципів професійної діяльності: власного інтересу, власної оцінки, захисту, особистим і сімейним стосункам, тиску.

Отже, для підвищення цінності аудиту, впровадження та функціонування системи забезпечення якості аудиторських послуг, удосконалення професійних знань практикуючих бухгалтерів, зростання ринку аудиторських послуг та забезпечення визнання важливої ролі аудиторської професії в нашому суспільстві необхідні постійний моніторинг та розробка рішень щодо питань, пов'язаних із функціонуванням системи аудиту в Україні.

ОСОБЛИВОСТІ СКЛАДАННЯ ФІНАНСОВОЇ ЗВІТНОСТІ ЗА МСФЗ В УКРАЇНІ

Автор – Смолянська А. О., студентка групи БО1711
Науковий керівник – к.е.н., доцент Матусевич О. О.
Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Процеси глобалізації економіки характеризуються принциповими змінами економічних взаємовідносин між країнами, фінансових систем і механізмів, правил ведення бізнесу.

Гармонізація фінансової звітності дозволяє не тільки зробити звітність прозорою, порівнянною, стандартизованою та забезпечити доступність її розуміння для інвесторів, партнерів по бізнесу, кредиторів, інших користувачів, а й об'єднати, оперативно аналізувати фінансові показники звітності компаній, що знаходяться в різних країнах, дає можливість власникам і топ-менеджменту приймати ефективні тактичні і стратегічні рішення. Міжнародне регулювання бухгалтерського обліку та фінансової звітності служить захистом інтересів всіх користувачів звітності, адже в уніфікованій системі розібратися легше, ніж в безліч національних систем.

Відповідно до Закону «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», сферу застосування МСФЗ було розповсюджено на страхові компанії, акціонерні товариства, банківські установи, а усі інші українські підприємства мають змогу вести облік та готувати фінансову звітність за НП(С)БО.

Міжнародні стандарти фінансової звітності (далі - МСФЗ) включають в себе:

- Міжнародні стандарти фінансової звітності (IFRS);
- Міжнародні стандарти бухгалтерського обліку (IAS);
- Інтерпретації, розроблені Комітетом з інтерпретації міжнародних стандартів фінансової звітності (IFRIC) або колишнім Постійним Комітетом з інтерпретації (SIC).

МСФЗ мають міжнародне застосування, в них узагальнено досвід бухгалтерського обліку в країнах ринкової економіки. Інформація, яка формується за правилами міжнародних стандартів, призначається для подання різним організаціям і особам, які цікавляться фінансовим станом укладача звітності.

МСФЗ використовуються:

- у багатьох країнах світу в якості основи національних вимог до бухгалтерського обліку, а в тих країнах, які розробляють власні вимоги до фінансової звітності в якості міжнародного базового підходу до її складання;
- фондовими біржами та регулюючими органами, які вимагають від іноземних емітентів надання звітності відповідно до МСФЗ;
- всесвітнім банком, наднаціональними комісіями, такими як Європейська комісія.

Повне впровадження МСФЗ в Україні- це питання часу, але на сьогодні можна висвітлити позитивні сторони застосування:

- поява можливостей залучення іноземних інвестицій й вихід на зарубіжні ринки;
- забезпечення порівняння звітності з іншими організаціями на міжнародному рівні;
- отримання необхідної інформації для прийняття управлінських рішень;
- прозорість інформації, завдяки дотримання її складання та пояснення звітності;
- змога виконувати ефективний фінансовий аналіз підприємства щодо його платоспроможності;

Проблеми переходу на МСФЗ

Впровадження МСФЗ, як і будь-який інший процес, тісно пов'язаний з труднощами і супутніми проблемами. Перша проблема, з якою стикаються компанії, які бажають здійснити перехід на МСФЗ, - психологічний фактор фахівців. Істотні відмінності понять

в термінах міжнародних і національних стандартів ведуть за собою необхідність психологічної перебудови працівників. За вимогами Комітету з МСФЗ держави, що прийняли рішення запровадити міжнародні стандарти, не мають право коментувати або змінювати вихідний текст. Іншими словами, країни, які погодилися перейти на міжнародні стандарти фінансової звітності, повинні зобов'язати всі підприємства, компанії і організації працювати з оригінальним текстом. Якщо організації не можуть роз'яснити певні моменти, вони повинні самостійно або за допомогою професійних компаній отримати відповіді на свої питання.

В англomовній версії МСФЗ (в оригіналі) дуже багато понять, яким немає точної відповідності і еквівалента в багатьох країнах. І фахівцям, що працюють з міжнародними стандартами, доводиться або користуватися новою системою термінів і понять, або приймати в лексику англomовні варіанти назв. До того ж немає певного і регламентованого механізму отримання роз'яснень в разі непорозумінь в умовах функціонування підприємства з МСФЗ. Вартість консультації іноземних фахівців дуже висока, переклад і інші пояснення міжнародних стандартів супроводжуються чималими витратами. Тому основна проблема впровадження МСФЗ компаніями - невідповідність міжнародних стандартів психології фахівців і діючій бухгалтерській практиці.

Друга проблема - трансформація фінансової звітності в МСФЗ. Багато економічних країн, що перейшли на МСФЗ, дуже відрізняються від західної. Це полягає у відсутності фінансових ринків або їх нерозвиненості. А це в свою чергу супроводжується неможливістю застосування міжнародних концепцій ведення бухгалтерського обліку. І деякі практичні розрахунки стають відносними.

Незважаючи на те, що процес впровадження МСФЗ займає значний період часу (не менше року), вимагає залучення істотних фінансових, кадрових, консалтингових ресурсів переваги від використання МСФЗ очевидні. Компанія отримує можливість ефективно вести зовнішньоекономічну діяльність, залучати на зовнішніх ринках необхідні ресурси, вдосконалюється організаційна структура компанії в цілому і бухгалтерського обліку зокрема, підвищується оперативність прийняття рішень в сфері фінансової діяльності компанії, що, в підсумку сприяє до її економічному зростанню.

Шляхи впровадження МСФЗ

Головним рішенням в даному випадку є розробка цілеспрямованих програм і курсів підготовки фахівців бухгалтерії та інших фінансових відділів. Підвищення їх кваліфікації має бути направлено на складання і самостійний аналіз звітності, а не на технічні питання ведення бухгалтерського обліку.

Існуючі варіанти переходу на МСФЗ:

- прийняти МСФЗ в тому вигляді, як вони є;
- прийняти міжнародні стандарти з можливістю їх «обмеженої модифікації»;
- розробити національні стандарти фінансової звітності, максимально гармонізуючи їх з МСФЗ.

Отже, в процесі гармонізації фінансової звітності українських підприємств треба врахувати досвід розвинених країн. Перехід на МСФЗ повинен бути поступовим процесом.

НОРМАТИВНО-ПРАВОВА БАЗА З РЕГУЛЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Автор – Апостол К. В., студентка 751м групи
Науковий керівник – к.т.н., доцент Сначов М. П.
Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Угода про асоціацію України та ЄС визначає зобов'язання з імплементації 7 директив і 4 регламентів ЄС у сфері залізничного транспорту, що передбачає, зокрема, забезпечення прозорості та недискримінаційного доступу до інфраструктури залізничного транспорту всіх залізничних підприємств, покращення послуг залізничних перевезень пасажирів та сприяння інтеграції української залізниці в залізничну систему ЄС. Сьогодні проводиться певна робота в 2-х основних напрямках: а) структурна реформа акціонерного товариства «Українська залізниця» (АТ «Укрзалізниця»); б) розроблення нормативно-правової бази з урахуванням нормативних актів законодавства ЄС.

Структурна реформа АТ «Укрзалізниця» з метою виконання актів законодавства ЄС передбачає організаційне і фінансове розділення оператора інфраструктури та перевізника всередині товариства для забезпечення справедливого доступу до інфраструктури. Також трансформація АТ «Укрзалізниця» за видами бізнесу дозволить забезпечити прозорість фінансових потоків товариства та підвищити якість управління кожним видом діяльності, підготуватися до появи приватних конкурентів на ринку залізничних перевезень.

На сьогодні в АТ «Укрзалізниця» функціонує 34 філії, в тому числі шість регіональних, утворених на базі майнових комплексів колишніх залізниць, та 28 функціональних, таких, як «Пасажирська компанія», «Центр будівельно-монтажних робіт і експлуатації будівель і споруд», «Енергоремтранс», «Центр діагностики залізничної інфраструктури» тощо.

Керівництвом АТ «Укрзалізниця» розроблено Стратегію товариства на 2019-2023 роки, яку 12.06.2019 року погоджено на засіданні Кабінету Міністрів України.

Проведення структурної реформи АТ «Укрзалізниця» передбачено також у постанові Кабінету Міністрів України «Про затвердження основних засад здійснення державної власності щодо АТ «Українська залізниця» від 12.06.2019 р. № 628.

У Верховній Раді України 6.09.2019 р. за № 1196-1 зареєстровано Проект нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт України», який був обговорений 18.09.2019 року в Міністерство інфраструктури під час Круглого столу за участі народних депутатів України, міжнародних партнерів, представників бізнесу та АТ «Укрзалізниця». Учасники Круглого столу підтримали проект і закликали Верховну Раду України до його прийняття.

Метою проекту нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт України» є вдосконалення ринкових механізмів господарювання АТ «Укрзалізниця», побудова нової структури взаємовідносин учасників перевізного процесу. Проект закону закріплює чіткі і рівні для всіх правила ведення господарської діяльності на ринку залізничних перевезень, встановлює принцип рівноправного доступу до послуг інфраструктури, що поширюється на всіх зацікавлених осіб, він презентує модель ринку залізничних перевезень, аналогічну європейським моделям. Цей проект є відправною точкою для здійснення реальних реформ в галузі, імплементації Угоди про асоціацію

України і ЄС, він підтриманий експертами ЄС. Крім того, його прийняття потрібне вже сьогодні, оскільки структурна реформа АТ «Укрзалізниця» запущена, що може призвести до небажаних наслідків, такі як нерівна конкуренція, відсутність балансу інтересів держави та господарюючих суб'єктів.

Розвиток стратегічної інфраструктури має здійснюватися відповідно до затвердженої Національною комісією з державного регулювання у сфері транспорту інвестиційної програми, яка розробляється оператором залізничної інфраструктури. Інвестиційна програма розробляється на період, який становить 5 років, та включає короткостроковий план інвестування, розрахований на планований період – на наступний календарний рік.

До інвестиційної програми включаються відомості щодо: об'єктів інфраструктури, придбання, створення або розвиток яких є доцільним у наступні 5 років а також джерел їх фінансування та строків реалізації; техніко-економічне обґрунтування із визначенням строку окупності та економічного ефекту від впровадження; аналіз можливого впливу інвестиційної програми на структуру та рівень тарифу на обов'язкові послуги з доступу до стратегічної інфраструктури та інша дані відповідно до Методики формування тарифу на обов'язкові послуги доступу до стратегічної інфраструктури. Також до короткострокового плану інвестування, крім детального переліку усіх об'єктів капітальних інвестицій, джерел фінансування по кожному об'єкту та строків їх реалізації, включається також затверджена в установленому порядку проектно-кошторисна документація або затверджені в установленому порядку розрахунки вартості запланованих витрат.

Згідно статті 13 «Правовий режим майна залізничного транспорту» об'єкти залізничної галузі можуть перебувати у державній, комунальній або приватній власності. Але об'єкти стратегічної інфраструктури є державною власністю. Вони закріплюються за оператором інфраструктури на праві господарського відання, не підлягають приватизації, продажу під час провадження у справі про банкрутство, на них не може бути звернене стягнення за рішенням суду та іншими виконавчими документами, накладено арешт. Щодо цих об'єктів не можуть здійснюватися правочини, наслідком яких може бути їх відчуження.

Відповідно до статті 15 «Будівництво, придбання, утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури» будівництво (нове будівництво, реконструкція, технічне переоснащення, реставрація, капітальний ремонт) та модернізацію об'єктів інфраструктури стратегічного значення здійснює оператор інфраструктури, який може залучати інженера-консультанта до здійснення проектування та будівництва об'єктів залізничного транспорту та надання інжинірингових послуг.

Будівництво, модернізація, придбання об'єктів інфраструктури здійснюється за рахунок коштів оператора інфраструктури, коштів Державного та місцевих бюджетів, інших джерел, не заборонених законодавством, а також за рахунок коштів приватних інвесторів відповідно до законів України. Всі створені в результаті будівництва, модернізації об'єкти стратегічної інфраструктури є об'єктами державної власності незалежно від джерел їх фінансування та закріплюються за оператором інфраструктури.

Будівництво, модернізація та придбання об'єктів інфраструктури АТ «Укрзалізниця» здійснюються з обов'язковим дотриманням вимог щодо їх доступності для пасажирів з обмеженою мобільністю, включаючи осіб з інвалідністю, осіб з обмеженою рухливістю, а також осіб, які їх супроводжують.

Об'єкти залізничної інфраструктури, якщо інше не передбачено законом, можуть бути передані на конкурсних засадах в оренду, лізинг, концесію, управління, спільну діяльність та щодо них можуть укладатися договори в рамках державно-приватного партнерства.

ОРГАНІЗАЦІЯ ОБЛІКУ ВИРОБНИЧИХ ВИТРАТ

Автор – Діденко А. О., студентка групи БО1921
 Науковий керівник – к.е.н., доцент Топоркова О. А.
 Дніпровський національний університет залізничного транспорту
 імені академіка В. Лазаряна

Сучасні суб'єкти господарювання самостійно встановлюють напрями своєї діяльності та обирають форми організації бухгалтерського обліку у відповідності з чинним законодавством.

Ефективність управління витратами забезпечується комплексним підходом, який передбачає управління як на рівні виробництва (управління ресурсами, технологіями, запасами), так і на рівні взаємовідносин з контрагентами (партнерами, постачальниками, споживачами). Отже, ключовими засадами ефективності діяльності виробничого підприємства є: задоволення споживачів функціональними властивостями виготовленої продукції, технологічна специфіка підприємства, оптимальна структура ресурсів, відповідна організаційна структура та система управління підприємством.

Організація обліку витрат забезпечує точність, достовірність калькуляції, що сприятиме підвищенню ефективності управління. Так, організація обліку виробничих витрат включає:

- порядок відображення витрат на рахунках бухгалтерського обліку та способів включення витрат до вартості кожного об'єкта калькулювання;
- вибір методів оцінювання та обліку відходів виробництва, обліку витрат майбутніх періодів, обліку браку у виробництві;
- розроблення з огляду на ведення форму обліку на підприємстві, методики й техніки обліку виробничих витрат;
- вибір регістрів обліку витрат за їх видами та центрами відповідальності.

Єдиний обліковий процес утворюється з двох взаємопов'язаних етапів. На одному визначаються виробничі витрати щодо певної сукупності носіїв витрат, на іншому розраховується собівартість. Встановлення витрат за окремими виробами є необхідною умовою калькулювання собівартості. Між калькулюванням та виробничим обліком існує тісний взаємозв'язок. Передумовою калькулювання є облік витрат виробництва. Виробничий облік передбачає збір інформації про витрати підприємства, документальне оформлення господарських операцій, пов'язаних з виробничими витратами, їх узагальнення та групування за різними ознаками. Лише на основі інформації, що міститься в системі виробничого обліку, можливе калькулювання.

Для забезпечення ефективності управління, організація обліку витрат виробничого підприємства має бути здійснена за такими принципами:

1. узгодженості – показники обліку витрат і калькулювання собівартості продукції повинні бути погоджені з плановими і нормативними показниками;
2. повного висвітлення – документування витрат в момент їх здійснення, відокремлене відображення витрат за нормами і відхиленнями від норм;
3. повного включення – всі витрати, які відносяться до виробництва продукції даного періоду, повинні бути включені до її собівартості;
4. групування – всі витрати через систему рахунків бухгалтерського обліку повинні бути згруповані за об'єктами обліку витрат, статтями витрат, центрами відповідальності;
5. ідентифікації – собівартість продукції калькулюється на основі даних бухгалтерського обліку, що потребує ідентифікації витрат з об'єктами калькулювання.

ВИТРАТИ ЯК СКЛADOVA ОБЛІКОВОЇ СИСТЕМИ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

Автор – Каменєв О. В., студент групи БО1921
Науковий керівник – к.е.н., доцент Топоркова О. А.
Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Облікова система формується в цілях забезпечення єдності методологічного, технічного та організаційного, облікового та управлінського процесів залізницями, підприємствами, організаціями, установами та їх виробничими підрозділами.

Розглянемо межі фінансового та управлінського обліку з урахуванням технологічної специфіки залізничної галузі.

Система фінансового обліку підприємств залізничного транспорту – це певним чином впорядкована і законодавчо регламентована система процедур визначення, збору, вимірювання, реєстрації та обробки (угруповання і віддзеркалення) інформації у вартісній оцінці про майно, джерела його формування, фінансові і господарські операції підприємства з метою складання і подання зацікавленим (передусім стороннім) користувачам фінансової звітності.

Система фінансового обліку в частині витрат є основою формування інформації про собівартість послуг залізничного транспорту за основними видами економічної діяльності відповідно до Номенклатури витрат.

З метою ведення окремого бухгалтерського обліку витрат обліковою політикою АТ «Українська залізниця» передбачено наступні види діяльності:

1. основні види економічної діяльності залізничного транспорту;
2. допоміжна діяльність виробничих та відокремлених структурних підрозділів;
3. інші види економічної діяльності.

Основні види економічної діяльності залізничного транспорту включають в себе наступні групи: послуги з перевезення та види економічної діяльності, що забезпечують перевезення.

До послуг з перевезень належать:

1. пасажирські перевезення у внутрішньому (крім приміського) та міжнародному сполученнях;
2. пасажирські перевезення у приміському сполученні;
3. вантажні перевезення.

До складу видів економічної діяльності, що забезпечують перевезення, входять:

1. утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури;
2. надання послуг локомотивної тяги (в пасажирському та вантажному русі);
3. ремонт рухомого складу.

Система управлінського обліку підприємства залізничного транспорту – це певним чином впорядкована і підпорядкована внутрішньому регламенту система процедур визначення, збору, вимірювання, реєстрації і обробки інформації про витрати і результати господарської діяльності підприємства в розрізі певних сегментів діяльності, а також передачі цієї інформації персоналу, що здійснює контроль і що ухвалює управлінські рішення.

Ефективна регламентація управлінського обліку враховує наявність формальних облікових процедур:

– формальне встановлення і документальне закріплення (на основі детальних розроблених посадових інструкцій) порядку дій і взаємин певного круга працівників підприємства з приводу управлінського обліку, контролю і аналізу, підготовки і представлення управлінської звітності;

- визначення кола первинних документів або інших носіїв інформації, де відбиваються дані управлінського обліку;
- встановлення порядку руху документів (носіїв інформації) від моменту їх виникнення до архівації;
- визначення «точок контролю» для оцінки різних аспектів сегментів діяльності, а також «критичних точок контролю», де ризик виникнення небажаних явищ особливо значний;
- вибір типів і методів здійснення управлінського обліку.

Управлінський облік є ланкою, що зв'язує між собою обліковий процес та управління підприємствами (виробничими підрозділами), він є базою, яка забезпечує орієнтоване на результат планування, регулювання та контроль усіх процесів, що мають місце на підприємстві (відокремленому виробничому підрозділі), а також дозволяє виконувати аналіз і дослідження на будь-яких рівнях управління та у різноманітних аспектах.

Практичними принципами управлінського обліку є: системний підхід до управління витратами, методична єдність, управління витратами на усіх стадіях життєвого циклу перевезень, удосконалення інформаційної бази, підвищення зацікавленості центрів відповідальності у зниженні рівня витрат.

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

Для прийняття управлінських рішень з питань тарифного ціноутворення, збільшення або зменшення обсягів перевезень, оновлення переліку додаткових послуг – керівництву Укрзалізниці необхідна інформація про очікувані витрати й доходи, оскільки будь-яке рішення орієнтоване на майбутнє. Управління витратами необхідно здійснювати з урахуванням специфіки діяльності кожної філії, кожного господарства або підприємства (відокремленого структурного підрозділу) залізничного транспорту.

Система управління витратами має бути узгоджена зі стратегічними цілями підприємства (виробничого або відокремленого структурного підрозділу), що визначаються системою стратегічного менеджменту залізничного транспорту. Стратегічною метою управління витратами на залізничному транспорті є формування оптимального рівня фінансово-економічних показників поточного і довгострокового періодів, які забезпечують необхідний рівень дохідності для виконання перевезень і підсобно-допоміжної діяльності підприємств.

Для ефективного управління витратами філій, підприємств, господарств галузі необхідно дотримуватись певних вимог, а саме: обрати таку систему обліку елементів витрат та статей калькуляції, яка б враховувала специфічні особливості виробничого процесу. Також необхідно постійно мати достатньо точну оцінку виконання певних видів робіт філій, підприємств, виробничих підрозділів, що забезпечить контроль стану внутрішньогосподарських розрахунків та розрахунків з контрагентам за умов надання послуг на сторону. Наступною вимогою є потреба щодо оперативного формування повної, прозорої і порівняльної інформації про рівні витрат як за видами діяльності (основна, допоміжна, інші види) так і за складовими витрат відповідно до Номенклатури.

Отже, для потреб калькулювання витрат галузі – визначальною є саме система управлінського обліку.

ЕКОНОМІЧНИЙ АНАЛІЗ В СУЧАСНИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ

Автор – Смолянська А. О., студентка групи БО1711

Науковий керівник – к.е.н., доцент Шило Л. А.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

У сучасних умовах господарювання зі зміною економічних умов, в яких працюють підприємства, умови ринку та будь-яка інша підприємницька діяльність потребує постійного контролю та економічного аналізу свого розвитку.

Об'єкт економічного аналізу- це основна діяльність підприємства та її кінцеві фінансові результати, а предметом є причинно-наслідкові зв'язки економічних явищ і процесів на підприємстві.

Під економічним аналізом розуміють сукупність спеціалізованих знань, заснованих на загальноприйнятих законах розвитку систем і спрямованих на вивчення методології оцінки, аналізу, плануванні та прогнозуванні економічної діяльності господарюючого суб'єкта. А отже, значення економічного аналізу і його роль в управлінні полягає в наступному:

1. Дає можливість визначити дію економічних законів на підприємстві;
2. Визначити внесок підприємства у виконання економічної політики держави;
3. Дає можливість вивчити ефективність використання всіх ресурсів підприємства;
4. Виявити можливості впливу на фінансово-господарські процеси;
5. Залучає працівників до управління підприємством;
6. Сприяє впровадженню наукових досягнень;
7. Сприяє виявленню прогресивних способів господарювання та їх поширенню.

З цього можливо зробити висновок, що економічний аналіз необхідний на всіх етапах підприємницької діяльності: від організації та формування підприємства до реалізації кожного його етапу. Так як економічний аналіз має дуже велику роль в управлінні підприємством можливо проаналізувати як переваги, так і проблеми застосування економічного аналізу.

Переваги застосування економічного аналізу полягають в наступному:

- можливість обґрунтувати прийняті управлінські рішення в мінливих умовах підприємницької діяльності, що в свою чергу ускладнюється наявністю багатьох зовнішніх і внутрішніх факторів, що впливають на фінансово-господарську діяльність суб'єктів і економіку в цілому;

- можливість оптимізувати і поліпшити якість планування на підприємстві з урахуванням всієї повноти фінансового обліку і підвищити якість і ефективність фінансової діяльності;

- застосування методів економічного аналізу дозволяє виявляти тенденції зростання і розвитку компанії з метою своєчасного внесення коригувань в діяльність компанії;

- можливість впливати на механізм менеджменту на підприємстві для цілей підвищення ефективності управління;

- дозволяє оцінити і спрогнозувати на перспективу діяльність і розвиток підприємства;

На сучасному етапі, що характеризується постійний прогресом і новими технологіями, розвитком ринкових відносин, з'являється й чимало проблем, пов'язаних з економікою і фінансами. Економічний аналіз як наука, що вивчає всі ці явища, в першу чергу піддається виникненню проблем і нестиківок.

Сучасні проблеми економічного аналізу можна розглядати в широкому і вузькому

сенсі:

1. Економічний аналіз, його розвиток в широкому сенсі передбачає здійснення аналізу на рівні облікових даних і фінансових категорій і визначень, до основних з яких відносять активи, капітал, фінансовий результат, грошові потоки.

2. У вузькому сенсі економічний аналіз обмежується формуванням практичних способів проведення аналізу. При відсутності чітко визначених і сформульованих принципів і підходів до проведення аналізу, нерозуміння ключових чинників фінансової діяльності може призвести до негативних наслідків для підприємства.

Досить велика проблема економічного аналізу полягає в широкому понятійному апараті. У літературі, як вітчизняної, так і зарубіжної, зустрічається велика кількість термінологічних різночитань і розбіжностей з приводу одних і тих же понять.

Наступна проблема полягає в тому, що на підприємствах і в компаніях відсутні високопрофесійні і кваліфіковані працівники, які здатні грамотно і об'єктивно проводити економічні дослідження, своєчасно виявляти недоліки і попереджати негативні наслідки їх проявів. Це обумовлює не тільки низький рівень підготовки фахівців у навчальних закладах, а й відсутність діючих працівників підвищувати рівень свого професіоналізму.

У сучасному світі, де науково-технічний прогрес постійно вдосконалює технології обліку і аналізу інформації, все ж спостерігається неповне використання інформаційних технологій та баз, що знижує ефективність проведення економічних досліджень.

На рівні підприємств проблеми застосування економічного аналізу полягають в наступному:

- недооцінка значущості і важливості аналізу, незастосування його на практиці в ході управління;
- немає змоги отримати повну, достовірну економічну інформацію для аналізу;
- найчастіше не враховується специфіка підприємства його діяльності, його галузева приналежність, що робить результати аналізу неточними і не зовсім коректними;
- ускладнення проведення економічного аналізу тим, що на багатьох підприємствах є багато структурних підрозділів, це ускладнює обіг інформації та обмін нею.

Всі вищевказані проблеми вимагають постійної уваги і контролю. З метою вирішення недоліків і проблем можливо застосувати такі способи їх усунення:

- забезпечення автоматизації підходів до проведення економічного аналізу, що дозволяє підвищити оперативність виникаючих проблем і своєчасність отримання управлінської інформації.
- постійне підвищення рівня кваліфікації економістів та інших працівників фінансових служб підприємств
- зростання досліджуваного обсягу інформації і кількості часу, необхідного для цього, в вищих навчальних закладах економічного профілю
- формування різних варіантів вирішення фінансово-аналітичних задач, що дозволило б вибирати варіант, максимально адаптивний до конкретної ситуації, економічної ситуації.

Отже, сучасний економічний аналіз дає можливість запроваджувати на підприємстві системи комп'ютерного аналізу основних показників діяльності підприємства та дає змогу оцінити перспективи його діяльності, але також є недоліки та неточності в його застосуванні, що обумовлено динамічністю і непостійністю.

Для нотаток

НАУКОВЕ ВИДАННЯ

Електронне видання

НАУКА І СТАЛІЙ РОЗВИТОК ТРАНСПОРТУ

Секція:

«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ»

ЗБІРНИК ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ

80-ї Всеукраїнської науково-технічної конференції

молодих учених, магістрантів та студентів

23-27 березня 2020 року

Українською та англійською мовами

Видається за загальною технічною редакцією – д.е.н., проф. Міщенко М.І.

Оригінал-макет, комп'ютерна верстка та обкладинка – д.е.н., проф. Міщенко М.І.

Текст тез доповідей учасників конференції подано в авторській редакції.

Точка зору редакції та організаторів конференції може не співпадати з точкою зору авторів тез доповідей.

Редакція та організатори конференції не несуть відповідальності за достовірність інформації, наданої авторами у тезах доповідей.

Організаційний комітет конференції:

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

49010, Україна, м. Дніпро, вул. Лазаряна, 2, ауд. 2217, ІОЦ

+38 (067) 566-14-38

mmi@ua.fm