

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

КИЇВДІПРОТРАНС

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
ХІІІ Міжнародної науково-практичної конференції
«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»
(23.04 - 24.04.2015)

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

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

Дніпропетровськ
2015

УДК 656.2.003.12:656.2.071.11

Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XIII Міжнародної науково-практичної конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2015 р., 212 с.

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

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

Редакційна колегія

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

Адреса редакційної колегії:

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

Конференція проводиться за підтримки Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця».

Тези доповідей друкуються мовою оригіналу в редакції авторів.

© Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,
2015 р.

Секція 1

Інституціональні передумови розвитку ринкової інфраструктури транспортних систем в контексті глобалізації економіки

Сучасні тенденції становлення постіндустріальної економіки

Радіонова Н. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В сучасних умовах спостерігається активізація уваги науковців до вивчення характеру суспільства та економіки, що радикально змінюється. Основу цих змін більшість дослідників бачать у підвищенні ролі науки та впровадженні суттєвих технологічних досягнень в виробничий процес і суспільне життя.

Загальновідома періодизація соціально-економічного прогресу «доіндустріальне – індустріальне – постіндустріальне суспільство» базується на критеріях протиставлення кожному попередньому за такими параметрами: загальним виробничим ресурсом (в доіндустріальній – це земля, в індустріальній – капітал, в постіндустріальній – інформація); типом виробничої діяльності (в доіндустріальній – це добування, в індустріальній – виготовлення, в постіндустріальній – обробка); характером базової технології (в доіндустріальній – це трудомістка, в індустріальній – капіталомістка, в постіндустріальній – наукомістка).

Ідея розглядати сучасне суспільство та економіки як постіндустріальні виникло в середині ХХ століття у представників різних наукових шкіл. Дослідження Д. Белла, Г. Кана, Р. Дарендорфа, Е. Тоффлера та інших авторів були направлені на виявлення характерних рис та тенденцій розвитку постіндустріального суспільства. Головними ознаками такого суспільства є: радикальне прискорення технічного прогресу, інформаційна революція; зниження ролі матеріального виробництва; розвиток сфери послуг та інформації; зміна мотивів та характеру людської діяльності; поява нового типу факторів виробництва; модифікація соціальної структури суспільства.

Постіндустріальне суспільство – це суспільство, в економіці якого пріоритет перейшов від переважно виробництва товарів до виробництва послуг, проведення досліджень, організації системи освіти та підвищення якості життя; в якому клас технічних спеціалістів став основною професійною групою і, що є найважливішим, в якому впровадження нововведень у більшій степені залежить від досягнень теоретичного знання.

Головними проблемами постіндустріальної економіки є: проблема зайнятості, нерівність доходів, малопрогнозуємий характер подальшого розвитку.

У зв'язку з активним розвитком інформаційного сектору виникає необхідність у робочий силі особливого роду – висококваліфікованих спеціалістах, що не тільки мають доступ до знань та інформації, але можуть їх ефективно використовувати та приумножувати. Ті, хто не здатен належним чином навчатися, переробляти інформацію та створювати інформаційний продукт, поповнюють лави безробітних. До вирішення проблеми безробіття в постіндустріальних економіках існують різні підходи.

Ще одна проблема, нерівності доходів, має найбільші ризики для ефективного розвитку постіндустріальної економіки, тому що загострюється класова боротьба, але вже на новому рівні та в новій якості. Найбільші статки в сучасних умовах мають ті, хто володіє унікальними здібностями. Рівень освіти стає фактором, що визначає соціальний статус та рівень доходу.

Слід зазначити, що постіндустріальне суспільство знаходиться у стані формування, та ще не має остаточно сформованих рис. В постіндустріальній економіці продукція дешевшає, виробництво збільшується у десятки разів, для чого потрібні матеріальні ресурси доіндустріальної економіки та можливості індустріальної. Тому, сучасний стан постіндустріальної економіки може бути охарактеризовано як технологічна індустріалізація з використанням досягнень інформаційної революції.

Нова економічна, інформаційна, постіндустріальна система розвивається на глобальному та на локальному рівнях.

Формування інституціональної парадигми постіндустріального інформаційного суспільства

Ткач А. А., Жешувська політехніка, м. Жешув

Економічний прогрес сучасного суспільства потребує пошуку нових теоретичних парадигм, що враховують цивілізаційні зрушення в ядрах існуючих економічних моделей.

Інституціональний підхід в економічній науці створює підґрунтя для формування теоретичної парадигми, що відповідає вимогам постіндустріального інформаційного суспільства. Інститути виступають субстанцією ринкових перетворень в економіці, визначальними елементами інституціональної системи, що постійно оновлюється. Саме вони зумовлюють пріоритетність інституціональних засад розвитку економіки, сприяють конвергенції економічних систем різних світових цивілізацій.

Але застосовування зазначених теорій у контексті наукового і практичного вирішення основних завдань трансформаційних економік вимагають створення інституціональних моделей, адаптованих до специфіки кожної країни з урахуванням історичних, культурних, етнічних, геополітичних традицій. Мова йде про усвідомлення і наукове обґрунтування, з одного боку, власної (для окремої країни), а з іншого, глобальної інституціональної траєкторії розвитку.

Існує нагальне наукове і практичне завдання розробки методологічних інструментів для інституціонального аналізу конкретних напрямів економічної науки.

Для того, щоб розкрити механізми виникнення і розвитку спонтанного чи керованого зародження інститутів економічної системи, необхідно використовувати новий теоретичний підхід до аналізу. Він спирається на такі методологічні положення:

- з'ясування і аналіз проблем, що виникають при створенні і розповсюдженні інститутів;
- аналіз процесів модифікації дії різних механізмів інституціональної динаміки, які деформуються під впливом конфліктів, що виникають на ґрунті розподілу обмеженої вигоди;
- визначення напрямів і ступені впливу інституційних змін як в національних економіках, так і в міжнародному середовищі на процеси глобалізації світової економіки.

Сучасний інституціоналізм виходить з двох загальних положень. По-перше, що інститути мають досить важливе, а можливо і вирішальне значення для економічного розвитку і, по-друге, що процес аналізу здійснюється не тільки за допомогою понять і методів, що є надбанням методології економічних теорій, а й інших галузей науки. Саме ця обставина дає можливість відокремити сучасний інституціоналізм як від неокласичної теорії, так і від "старого" інституціоналізму.

Основні можливості і межі нової інституціональної економічної теорії, як дослідницької програми, можна звести до таких узагальнюючих завдань:

- 1) Наблизити економічні моделі до дійсності шляхом включення в аналіз впливу інституціонального середовища. Зазвичай моделі, використовувані інституціоналістами, менш формалізовані у порівнянні з неокласичними;
- 2) Пояснити якісну економічну динаміку, зокрема, особливості інституціональної трансформації економічної системи, а також еволюційні економічні й інноваційні процеси. Це досягається за рахунок включення в економічний аналіз інструментів з суміжних наук;
- 3) забезпечити повніше розуміння ролі економічних суб'єктів у формуванні інституційних структур;
- 4) прогнозувати інституційні зміни в економічних системах;
- 5) розробляти рекомендації інституційних трансформацій за допомогою інструментів економічної політики, а також концепції інституціональної економічної інженерії (інституціональне економічне проектування).

Інституціоналізм дорікають за те, що він не дає відповідей на усі питання, що виникають перед дослідниками. «Бажання бути корисним своїм ближнім – мотив, звичайно

ж, благородний, але неможливо впливати на політику, якщо ти не даєш відповідей. Так з'явилися державні економісти, тобто люди, які дають відповідь, навіть коли відповіді не існує».

Нами, вперше у вітчизняній економічній науці, висунута наукова гіпотеза і сформульовані основні методологічні підходи до формування нової наукової теорії – фінансовий інституціоналізм.

Пропонується чотири вимірювання у вивченні методологічних питань використання досягнень нової інституціональної економічної теорії як дослідницької програми становлення і розвитку фінансового інституціоналізму:

по-перше, використання основних концепцій (понять), серед яких провідне місце займають: інститути, трансакції, трансакційні витрати, обмежена раціональність, опортуністична поведінка, специфічність активів, фундаментальна трансформація, приватний порядок залагоджування конфліктів і деякі інші.

по-друге, розробка нових підходів до дослідження фінансової системи за допомогою формулювання особливостей нової інституціональної економічної теорії і їх відмінності від інших дослідницьких програм.

по-третє, розробка інституціональні економічні моделі як інструменту, за допомогою якого формулюються економічні прогнози.

по-четверте, емпірична перевірка сформульованих на рівні моделей гіпотез, кількісна оцінка характеру розвитку економічної системи і її відповідності потребам суспільства.

Саме перераховані вище проблеми і завдання можуть бути використані як для обговорення, так і визначення напрямів подальших досліджень.

Людство вступило в епоху фінансової цивілізації. Це явище потребує від науковців нових відкриттів. Одним із основних напрямів наукового пошуку є розвиток інституціональної економічної теорії. Наприклад, при зверненні нової інституціональної економічної теорії до історії, по-перше, з'являється можливість систематичного отримання нової інформації, по відношенню до якої економічна теорія виявляється не тільки споживачем, але і виробником. Вища якість одержуваної інформації з далекої історії обумовлена тим, що вона вже не зачіпає істотним чином інтереси тих, що нині живуть. Отже, при її зборі і інтерпретації дослідник стикатиметься з істотно меншим опором. Звернення економічної теорії до історії дозволяє реінтерпретувати історію. Це відноситься до проблеми переосмислення так званих стилізованих фактів. В той же час використання економічних моделей дозволяє проводити порівняння різних видів контрактних відносин з погляду ефективності розміщення ресурсів, стимулів кожній із зацікавленої сторін. Найістотнішим в новій економічній історії є метод реконструкції минулого за допомогою особливої мови, заснованої на кількісному аналізі і логіці індивідуального вибору.

Роль міжнародних економічних організацій у формуванні основних засад розвитку інфраструктури

Ткач А. А., Замедянська Н. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Інфраструктура зв'язує воедино всі галузі економіки, сприяючи її стабілізації та збалансованому розвитку. Недоліки в роботі об'єктів інфраструктури позначаються зазвичай на всій економіці. Рівень розвитку транспортної інфраструктури держави – це одна з найважливіших ознак її технологічного прогресу і цивілізованості. Потреба у якісно новому розвитку транспортної системи ще більше підсилилась після переходу на інвестиційно-інноваційний етап розвитку економіки, вступ до СОТ, набуття асоційованого членства у Європейському Союзі. Транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство й посідання в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави. Рушійною силою, яка може бути партнером України у формування засад розвитку інфраструктури, є міжнародні економічні організації.

Міжнародні економічні зв'язки здійснюються у формі не лише зовнішньої торгівлі, а й міжнародної спеціалізації та кооперування, вкладення капіталів, обміну робочою силою, обміну науково-технічною інформацією, міжнародних послуг. Діяльність міжнародних економічних організацій сприяє, по-перше, зниженню рівня протекціонізму, лібералізації всього комплексу міжнародних економічних відносин, по-друге, впровадженню єдиних критеріїв проведення макроекономічної політики, уніфікації вимог до податкової, антимонопольної політики.

Роль та діяльність міжнародних економічних організацій у формуванні основних засад розвитку транспорту досліджено на прикладі взаємовідносин України з Міжнародним банком реконструкції та розвитку. Нині значний вплив МБРР на реалізацію стабілізаційної політики України головним чином виявляється у кредитуванні економіки – фінансуванні програм галузевої адаптації та структурної перебудови. Загалом, як показують результати дослідження, структурне регулювання є основною умовою у процесі надання позик МБРР.

Діяльність МБРР в Україні охоплює такі основні стратегічні напрямки, як: надання довгострокового кредитного капіталу банківському сектору на розвиток комерційного кредиту та інших фінансових інструментів для підтримки експортерів; залучення приватних інвестицій в агропромисловий комплекс України; реформування секторів інфраструктури – транспорту, зв'язку тощо; сприяння реструктуризації, в основному енергетичного комплексу, за допомогою запровадження енергозберігаючих технологій, модернізації обладнання, гарантування безпеки на атомних електростанціях.

Прикладом співпраці України з Міжнародним банком реконструкції та розвитку є угода про позику для проекту «Розвиток міської інфраструктури» на \$140 млн. Для реалізації проекту позика надана на 17 років з п'ятирічним пільговим періодом, коли сплачуватимуться лише відсотки. Проект передбачає виконання в секторі ЖКГ низки невеликих енергозберігаючих інвестиційних проектів з охопленням максимальної кількості комунальних підприємств на території України. Окрім цього, буде здійснена модернізація технологічного обладнання у сфері водопостачання та водовідведення 14 міст: Черкас, Дрогобича, Калуша, Кам'янець-Подільського, Харкова, Коломиї, Нової Каховки, Слов'янська, Борисполя, Новоград-Волинського, Кременчука, Чернігова, Івано-Франківська та Одеси. Станом на сьогодні з \$140 млн., виділених на реалізацію проекту, використано \$133,8 млн., або 95,6 %. Роботи повністю завершені у 13 з 14 міст-учасників. Виключення становить Слов'янськ, де ускладнення реалізації проекту було пов'язано з проведенням АТО на Сході України. Але роботи в місті будуть завершені вже протягом найближчих місяців.

Наразі йде мова про запуск проекту «Розвиток міської інфраструктури – 2», який планується реалізувати на 11 комунальних підприємствах 10 міст: Києва, Харкова, Кіровограда, Житомира, Краматорська, Коломиї, Тернополя, Івано-Франківська, Черкас та Донецька до кінця 2020 року. Фінансування проекту передбачає позику Міжнародного банку

реконструкції та розвитку та Фонду чистих технологій у сумі \$350,0 млн. за ставкою лише 0,75 % річних.

Незадовільним є транспортно-експлуатаційний стан українських автодоріг: 51,1 % не відповідає вимогам за рівністю, 39,2 % - за міцністю. Середня швидкість руху на автодорогах України у 2 - 3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах. Міжнародний банк реконструкції та розвитку планує виділити Україні \$800 млн. в рамках реалізації інфраструктурного проекту з будівництва та реконструкції автодоріг в Україні. Зокрема, МБРР має намір спрямувати кошти на ремонт ділянки автодороги Полтава – Харків, автодороги Київ – Харків – Довжанський, на будівництво об'їзної дороги навколо міста Решетилівка (Полтавська обл.) та будівництво транспортної розв'язки в селі Бутенки. Також тривають роботи з будівництва дороги Київ – Харків – Довжанський, що фінансуються Світовим банком, і є підтверджені домовленості з будівництва її відгалуження в місті Решетилівка в напрямку Дніпропетровська. Нині транспортна галузь в інвестиційному портфелі МБРР в Україні становить близько 25 % і має тенденцію до збільшення.

У 2015-2016 фінансових роках передбачена можливість фінансування інвестиційних проектів в таких сферах: транспорт, енергоефективність, комунальні послуги, охорона здоров'я. Портфель проектів МБРР на всіх стадіях проектного циклу в Україні (підготовка та реалізація) складається з 13 інвестиційних та 2 системних проектів на загальну суму близько 4 млрд. дол. США

Серед основних проблем співробітництва з МБРР відзначають непрозорість системи відбору проектів (головним чином, на основі «міністерського лобіювання», а не відкритого тендеру або, хоча б, експертного обговорення) та відсутність реальної оцінки ефективності реалізації проектів (при підготовці ТЕО оцінка робиться лише з точки зору ефективності використання коштів МБРР, а реальний соціально-економічний ефект не оцінюється). Наслідками цих недоліків є те, що пріоритетні, з точки зору уряду, проекти можуть відчувати нестачу фінансових ресурсів та відсутність висококваліфікованої експертизи, у той час, як проекти Світового банку в Україні не знаходять логічного продовження у вигляді подальшого використання результатів в наступних пріоритетних урядових проектах.

Однією з найважливіших проблем кредитної діяльності МБРР є низька ефективність фінансової допомоги, яку він надає країнам, що розвиваються, стосовно її впливу на національну економіку. Причому якість кредитного портфеля МБРР різниться як за регіонами, так і за окремими проектами й галузями. Найвищі показники ефективності проектів у Азії, Європі, на Близькому Сході та в Північній Африці, а найнижчі – у Центральній Африці. В галузевому аспекті найефективнішими є проекти в галузі енергетики, промисловості та зв'язку, транспорту, розвитку міст і водопостачання, в той час як проекти в галузі сільського господарства, сфері державного управління – мало результативні.

Портфель інвестицій Світового банку в Україні є одним з найбільших в регіоні Європи та Центральної Азії та має великі перспективи подальшого зростання. Співпраця з групою Світового банку та іншими міжнародними організаціями повинна розглядатися в якості стратегічного напрямку практичного здійснення програми соціально-економічних реформ та залучення зовнішнього фінансування для розвитку інфраструктури. У цілому розвиток співробітництва з МВФ і МБРР має здійснюватися у відповідності до довгострокової стратегії співробітництва України з міжнародними економічними організаціями, яка повинна бути складовою частиною загальної Концепції зовнішньоекономічної політики України.

Секція 2

**Економіка та управління
транспортними системами**

Нові підходи щодо оцінювання ефективного функціонування пасажирських перевезень в дальньому сполученні

Аксьонов І. М. Разумова К. М., ДЕТУТ, м Київ

Сучасні показники відправлення пасажирів в дальньому сполученні не можна вважати основними результуючими, тому що з їхньою допомогою можна оцінити, швидше за все, технологічну діяльність транспортних суб'єктів господарювання. Це один із факторів, який, безумовно, треба враховувати при економічній оцінці діяльності пасажирського комплексу в дальньому сполученні. Проте, цими показниками не можна обмежуватися при аналізі та оцінці результатів виконання перевезень, основної продукції транспорту і прийнятті управлінських, економічно обґрунтованих рішень, які орієнтують складну систему – пасажирський комплекс і його підприємства (його складові як системи) на досягнення ефективного функціонування пасажирських перевезень в дальньому сполученні (його складовій – керованій системи) і розвиток організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування перевезень керованої системи, компонент складної системи «пасажирський комплекс».

Діюча система показників в дальньому сполученні знижує якість і результативність порівняльного аналізу ефективності використання вагонів пасажирського парку залізниць України, у тому числі швидкісних електропоїздів. Крім того, у зв'язку з реформуванням галузі буде також реформована система керування пасажирського комплексу й система керування вагонними парками, тому що для перевезення пасажирів можуть використовуватися як власні, так і вагони приватних перевізників.

Актуальність переходу до вартісних показників і критеріїв підвищується з майбутнім реформуванням УЗ і виділенням, по суті, у самостійний вид діяльності власників вагонів пасажирського парку. Великі оператори пасажирського рухомого складу, орієнтуючись на прибутковість своїх вагонів зможуть проводити діючу маркетингову політику, ефективно розподіляючи виробничі потужності по сегментах ринку пасажирських перевезень в дальньому сполученні для досягнення належної відповідності запропонованих ресурсів платоспроможному попиту населення. Вихідною базою тут може служити порівняльний аналіз ефективності роботи ресурсів в дальньому сполученні на основі бенчмаркетингу.

Найбільші відмінності у величині й динаміку прибутковості робітника й інвентарного парку виявляються по тім типам пасажирських вагонів, які мають значний розрив між фактичною наявністю й кількістю експлуатованих вагонів. Даний фактор служить економічним сигналом про зменшення попиту на перевезення в конкретних типах пасажирських вагонів різних видах сполучень. Це сигнал про необхідність вживання заходів по терміновій розробці стимулювання й регулюванню попиту.

Оскільки кінцевим показником ефективності поточної господарської діяльності пасажирського комплексу є прибуток, для її диференційованого визначення по типах і приналежності вагонів різних видах сполучень необхідно розраховувати собівартість перевезень у кожному конкретному поїзді далекого сполучення, а також по типах вагонів.

Залізничні оглядові екскурсії в Україні

Бараш Ю. С., Кравченко А. О., ДНУЖТ, м. Дніпропетровськ

Залізничний туризм – це подорож, що здійснюється по залізниці на спеціалізованому залізничному транспортному складі фізичними особами в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових і інших цілях, не пов'язаних з оплачуваною діяльністю й за визначеним маршрутом коли переміщення між місцями туристичної значущості поєднується із відпочинком туристів в поїзді, та із забезпеченням основних побутових послуг в ньому.

У нашій країні залізничний туризм активно почав розвиватись за часів Радянського Союзу. В історії його розвитку умовно можна виділити такі чотири етапи:

1-й етап: з 1960-х років введені дальні туристсько-екскурсійні поїздки. Організовано 5 туристичних поїздів, які обслуговували 2000 туристів;

2-й етап: з початку 1980-х років введені графікові туристичні поїзди, які прямували за регулярним розкладом, а також поїзди, призначені виключно для туристів;

3-й етап: з середини 1980-х років функціонувало 1600 туристичних рейсів тривалістю від од-ного до 32 днів. Вводились тематичні дальні внутрішньодержавні маршрути, а також зарубіжні маршрути. Послугами туристичних поїздів користувались близько 650 тис. осіб щорічно;

4-й етап: з розпадом СРСР залізничний туризм був майже втрачений, однак залишився багатий досвід, який в міру можливостей використовується для його відродження і розвитку в незалежній Україні.

У Європі туристські перевезення реалізуються як спеціальними туристичними або екскурсійними поїздами, так і рейсовими (графіковими) експресами. Позитивні надбання у цій сфері мають залізничні компанії Німеччини, Швейцарії, Швеції, Іспанії, США, Індії, ПАР та інших країн. Найбільшої популярності залізниці подорожі набули в Німеччині (більше 45 % населення віддає перевагу подорожам залізницею), Великобританії і Швейцарії. Жителі Великобританії і Швейцарії вважають за краще подорожувати по своїх країнах, німці ж віддають перевагу подорожам Європою, Росією та Америкою. На залізницях Німеччини при підрозділі з пасажирських перевезень створене відділення подорожей і туризму. Воно реалізує комплексні туристські маршрути з розміщенням у належних йому готелях і екскурсіями на власних автобусах. Тобто те, що залізничні компанії активно займаються таким видом послуг, говорить, що цей бізнес для них є вигідним.

Найбільший європейський туроператор, що спеціалізується на організації подорожей на швидкісних і супершвидкісних експресах, - фірма Wagon Lits. Туристські поїзди обладнані вагонами з широким оглядом, низьким рівнем шуму і вібрацій, зручними меблями, кондиціонерами, телефонами в першому класі та іншими атрибутами комфорту.

Залізничний туризм в Україні останнім часом переживає своє відродження. Ініціатором такої діяльності в незалежній Україні ще в 1991 р. була фірма «Джерело», за ініціативою якої було організовано перший тур із особливими зупинками-фотостопами. Досвід створення залізничних турів на залізницях України, а саме: Південно-західній (Шепетівка, Гречане, Гусятин), Львівській (Яремча – Ділятин – Івано-Франківськ, Коростень, Сарни, Ковель), Одеській (Цвітково, Вапнярка, Христинівка, Погребище), ділянки яких найчастіше використовувалися в турах цієї туристичної фірми, є цікавим для розвитку залізничного туризму в наш час.

Збільшення туристичних подорожей залізничним транспортом на теренах України дозволить:

- Підвищити конкурентоздатність залізниці порівняно з іншими видами транспортних перевезень;
- Популяризувати та збільшити імідж залізничних перевезень;
- Сприяти розвитку туризму в Україні;
- Зменшити рівень безробіття.

Методичний підхід щодо визначення оптимальної зони курсування окремого приміського пасажирського поїзда

*Бараш Ю. С., Сначов М. П., Чаркіна Т. Ю., Матусевич О. О., Кравченко Х. В.
ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ*

Вступ. Тривалий час в Україні курсують приміські поїзди у межах приміської зони великих та середніх міст, а інколи дальність їх курсування досягає 250 – 300 км, що значно перевищує кордони області. Дослідження, які були проведені Дніпропетровським університетом залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (ДНУЗТ), показали, що середня дальність їх курсування становить близько 70 км, а збитковість інколи досягає 88-90 %. Зараз в умовах реформування залізничного транспорту та його акціонування проблема зниження збитковості стає дуже актуальною.

Цю проблему можна вирішувати кількома заходами, але в даній статті буде розглянута задача, яка стосується саме зниження дальності курсування приміських поїздів, визначення раціональних зон їх обертів та зменшення збитковості пасажирських перевезень.

Мета. Розробити методику щодо визначення раціональних зон курсування приміських поїздів на окремих напрямках руху.

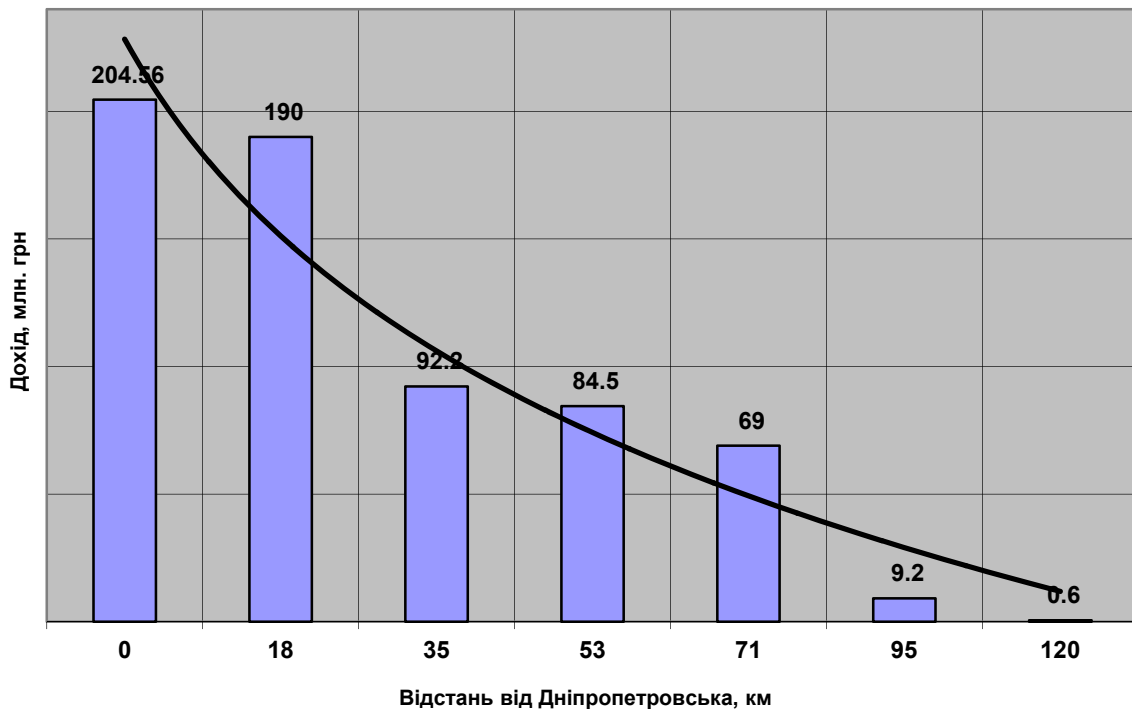


Рис. 1 – Графік доходу від перевезення пасажирів на напрямку Дніпропетровськ – П'ятихатки.

На основі вихідних даних побудовано графік доходу від перевезення пасажирів на напрямку Дніпропетровськ – П'ятихатки (рис.1). На осі ординат показано значення величини сумарного доходу від перевезень пасажирів різними приміськими поїздами протягом року для різних населених пунктів (зупинок) напрямку. Значення на вісі абсцис в км на графіку вказує на відстань до основних населених пунктів, що відповідають містам Дніпропетровськ, Дніпродзержинськ, Вірхівцеве, П'ятихатки та проміжним значенням між ними. На основі фактичних значень доходів побудована логарифмічна лінія тренду. З рис. 1 випливає, що величина доходу від перевезення пасажирів у приміському сполученні при збільшенні відстані курсування поїздів невпинно прямує до нуля.

Далі необхідно побудувати лінію загальних витрат від перевезення пасажирів на даному напрямку як суму складових умовно-постійних витрат та умовно-змінних витрат в обох напрямках руху, оскільки доходи від перевезень пасажирів також вираховувалися в прямому та зворотному напрямках

Для розрахунку витрат від перевезення пасажирів на напрямку Дніпропетровськ – П'ятихатки спочатку була проаналізована форма 10 зал Придніпровської залізниці за окремими складовими: пасажирська складова; моторвагонна складова. локомотивна складова; інфраструктурна складова. Потім була визначена доля кожної складової. За допомогою табл. 8, яка була розрахована в науково-дослідній роботі [1], були визначені загальні витрати від перевезення пасажирів на напрямку Дніпропетровськ – П'ятихатки, а потім за допомогою форми 10 зал були розраховані окремо постійні та змінні витрати для побудови графіку доходу (рис.2).

З рис.2 випливає, точка беззбитковості приміських пасажирських перевезень знаходиться на відстані 66 км від станції Дніпропетровськ, що на 5 км ближче ніж станція Верхівцеве. Завдяки проведеним вище досліджень можна заключити, що для суттєвого зниження збитковості приміських перевезень раціонально призначати курсування приміських поїздів до станції Верхівцеве.

Дільницю Верхівцеве – П'ятихатки доцільно обслуговувати рейковим автобусом, який буде курсувати для перевезення робочої зміни працівників Придніпровської залізниці, оскільки інших пасажирів на цій дільниці дуже мало. Крім того на даному напрямку курсує багато пасажирських поїздів, які зупиняються на станції П'ятихатки.

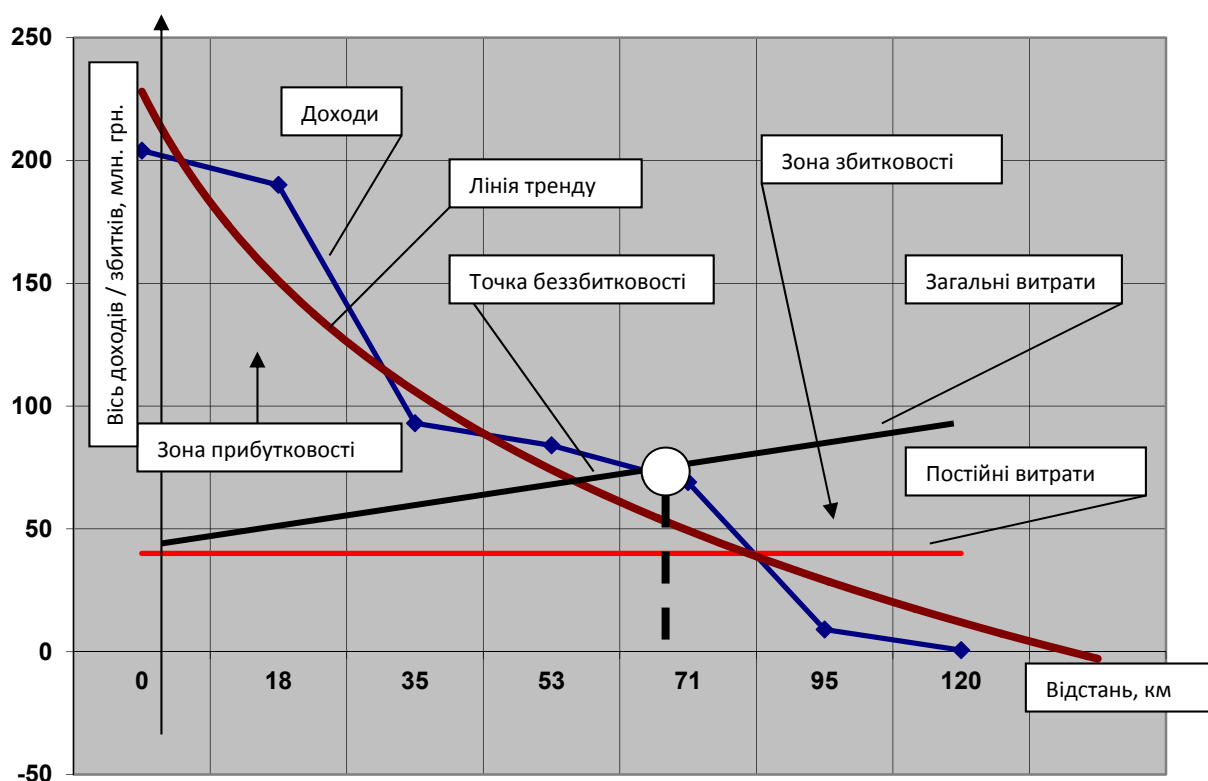


Рис. 2 – Графік доходу від перевезення пасажирів на напрямку Дніпропетровськ – П'ятихатки

Додатковий аналіз, який було проведено за допомогою маржинального доходу, показав, що на напрямку Дніпропетровськ – П'ятихатки економічно доцільно виконувати курсування приміських пасажирських поїздів лише до станції Верхівцеве. При цьому збитки від перевезень пасажирів будуть становити 5 млн грн. на рік або 2,4 % проти існуючих – 55,5 млн грн.

Наукова новизна. Удосконалено методичний підхід щодо визначення оптимальних зон курсування приміських, поїздів за рахунок встановлення раціональної протяжності маршруту залежно від середньої дальності поїздки пасажирів та їх середньої кількості протягом звітного року, що дозволить суттєво знизити експлуатаційні витрати та підвищити ефективність перевезень.

Практична значимість. Впровадження вказаної методики для визначення оптимальних зон курсування приміських поїздів дозволить АТ «Українські залізниці» суттєво знизити збитковість приміських перевезень, а місцевим органам влади на рівні мерій та області зменшити платежі за послуги приміських компаній або РПЧ.

Література. 1. Звіт з виконаної науково-дослідної розробки за договором № ПР/НРП – 11812/НЮ від 31.10.2011 р. Розробка порядку визначення ефективності курсування приміських поїздів за окремими напрямками Придніпровської залізниці.

Стан сучасної системи забезпечення якості перевізного процесу залізниць

Барвіненко І. В., Кассір В. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Після здобуття Україною незалежності надзвичайно гостро постала проблема налагодження належної вітчизняної економіки, яка б могла скористатися всіма вигодами, що дані їй, зокрема, географічним розташуванням – у центрі Європи на перетині багатьох торговельних шляхів. У зв'язку з цим особливого значення набуло завдання створення сучасної, адекватної реаліям ринкової економіки транспортної системи. Одним із пріоритетних напрямів при цьому став розвиток залізничного транспорту.

В сучасних умовах для задоволення потреб пасажирів ефективним є комплексний розвиток і взаємодія всіх видів транспорту, які повинні працювати в оптимальному режимі. Для забезпечення такого режиму і отримання максимальної економічної ефективності організацію перевезень пасажирів необхідно здійснювати на підставі результатів розрахунків раціонального технічного оснащення і технологічних режимів кожного виду транспорту в загальній їх системі взаємодії. Такі розрахунки необхідно проводити для різних видів транспорту з врахуванням спільних принципів і єдиних методик, які враховують специфічні особливості функціонування кожного виду транспорту і забезпечують їх технічну і технологічну взаємоузгодженість і взаємодію.

Ринкові економічні умови суттєво впливають не лише на принципи організації роботи видів транспорту, а і вимагають по-новому підійти до розробки принципів їх взаємодії, продовження роботи по вивченню всіх аспектів взаємодії. Тим більше деякі сторони взаємодії вивчені слабо, інше ще як слід не розроблено. Так, на даний момент остаточно не розроблена технологічна взаємодія зовнішнього пасажирського транспорту і внутрішньоміського транспорту, через що у великих містах особливо часто виникають проблеми в обслуговуванні пасажирів. Виходячи з цього, нові економічні умови, стрімкий розвиток конкуренції між видами транспорту і пасажирськими компаніями вимагають від працівників пасажирського транспорту розвивати уміння мислити економічними категоріями, відійти від старих канонів і стандартів, що сформувалися, освоювати сучасні проблеми в перевезеннях пасажирів більш ґрунтовно, значно ширше і глибше з максимальним врахуванням всіх запитів і уподобань громадян.

Важливим напрямком забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в умовах постійного розвитку транспортного ринку та інтеграції до Європейської співдружності є розробка і впровадження в практику концептуальних основ підвищення якості перевезень вантажів.

Відновлення економіки України після довготривалої економічної кризи, активізація зовнішньої торгівлі внаслідок поступового відкриття європейських товарних ринків, а також загальносвітова тенденція до підвищення мобільності населення вимагають стабільної та ефективної роботи залізничного транспорту. В Україні він забезпечує 83 % загального обсягу вантажообороту та 38 % пасажирообороту, а споживачі очікують від залізниці європейської якості послуг, надійності, швидкості та безпечності перевезень. Проте залізнична галузь в останні декілька років демонструє негативну динаміку розвитку.

В поточному році скорочення залізничних перевезень значною мірою обумовлено бойовими діями на Сході країни. Через руйнування залізничної інфраструктури залишається відсутнім рух поїздів на основних напрямках Донецької залізниці, паралізовано роботу залізничних вузлів Дебальцеве та Микитівка, немає можливості відправляти вантажні вагони більш ніж з 50-ти основних вантажних станцій. Як наслідок середнє щоденне навантаження залізниць зменшилося на 26 % у вересні 2014 р. порівняно з вереснем 2013 року.

Пасажиропотік на українських залізницях також неухильно знижується. У 2013 р. послугами залізниць скористалися 425,4 млн. пас., що на 1 % менше рівня 2012 р. Порівняно з докризовим 2007 р. пасажиропотік скоротився на 5 %, а якщо порівнювати з 1990 р. – він скоротився на 36 % (тобто більше, ніж на третину). На далекі відстані пасажирів поступово

переключаються на авіаційний транспорт, а при переміщеннях на невеликі відстані все частіше віддають перевагу автомобільному транспорту як більш швидкому і зручному, навіть незважаючи на незадовільний стан доріг в Україні.

В умовах сучасної економіки вантажовласники справедливо стали пред'являти залізничному транспорту підвищені вимоги до якості транспортного обслуговування. Залізниці задля власного виживання на транспортному ринку змушені були прийняти вимоги і враховувати їх в організації перевізного процесу. Стало очевидно, що забезпечити високу конкурентоспроможність залізниці зможуть всебічно підвищуючи якість своєї продукції. На всіх залізницях розгорнулась системна робота щодо залучення до перевезень додаткових обсягів перевезень і збільшення доходних надходжень за рахунок поліпшення якості перевезень. Якість перевезень передбачає виконання усіх обсягів перевезень, забезпечуючи своєчасність доставки і збереження вантажів.

Сучасний ринок підвищує вимоги до способів залучення вантажовласників до користування залізничним транспортом. Тобто в умовах реальної конкуренції виникла потреба в управлінні конкретним вантажопотоком (партії вантажу) з комерційної точки зору. В умовах планової економіки така потреба не існувала – всі вантажопотоки для залізниць були рівноцінними. Тому прискорювати поставку конкретного вантажопотоку було не вигідно. Тим більше фінансування розвитку транспорту здійснювалося із держбюджету, що давало можливість тримати величину транспортної складової в ціні продукції на невисокому рівні. Тому проблема підвищення якості перевезень не стояла так гостро, як в умовах ринку при постійному посиленні конкуренції.

Через зростання конкуренції між залізничним транспортом і іншими видами транспорту, перш за все з автомобільним, пропонується додатково до існуючих показників ввести ще показник конкурентоспроможності залізничного транспорту. Рівень цього показника буде характеризувати якість роботи щодо завоювання ними і утримання високої позиції на транспортному ринку.

Детальне вивчення проблеми якості транспортного обслуговування і наукових розробок вказує, що за величинами окремих показників важко зробити об'єктивний висновок щодо ступеня якості обслуговування. Рекомендується ще визначати такі показники якості: коефіцієнт транспортного забезпечення користувачів; коефіцієнт транспортної доступності вантажовласників; коефіцієнт безпеки перевезень; коефіцієнт екологічності транспортних процесів.

Загальною тенденцією сучасності в розвитку усіх транспортних систем повинно стати постійне поліпшення якості перевезень і підвищення ефективності транспортного виробництва в суспільстві. Такий підхід дасть змогу залізничному транспорту не лише якісно і в повному обсязі задовольнити весь фактичний попит в перевезеннях усіх користувачів транспортних послуг, а й постійно залучати нових, чому буде сприяти стабільний і поступальний розвиток економіки, і тим самим буде посилюватися позиція залізниць на транспортному ринку і зміцнюватися їх конкурентоспроможність при постійному зменшенні транспортних витрат і транспортної складової в ціні продукції, що споживається суспільством.

Дослідження питання форм та систем оплати праці

Божок Н. О., Баланович Н. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Оплата праці є однією із складових рушійної сили розвитку економіки країни, вона показує рівень соціального та економічного розвитку та ефективність державної політики у даному напрямленні. Так як заробітна плата це основний дохід громадян країни, тому вона в значній мірі впливає на добробут членів суспільства. Система плати праці розглядається к сукупність принципів, які служать основою будь-якого вчення. Відповідно до відношення оплати праці система включає два напрямки: організацію праці та нарахування заробітної плати. Перший напрям пов'язаний з обліком відпрацьованого часу, а друге – з кількістю виконаної роботи. Системи оплати праці будуть ефективними лише в тому разі, якщо вони відповідають організаційно-технічним умовам виробництва.

В Україні найчастіше застосовують дві основні форми заробітної плати - відрядну й почасову. Відрядна заробітна плата – це форма оплати праці, за якої величина заробітку працівника розраховується залежно від кількості виробленої ним продукції або виконаних робіт за встановленими на підприємстві нормами і розцінками. А почасова система оплати праці визначається від кількості відпрацьованого часу. Крім того погодинна форма оплата праці включає такі системи: пряма погодинна, погодинно-преміальна та за посадовим окладом. За простої почасової системи розмір заробітку визначається залежно від тарифної ставки робітника і кількості відпрацьованого ним часу. За відрядною формою: пряма відрядна, відрядно-преміальна, акордна, відрядно-прогресивна та колективна.

В зарубіжних країнах набули поширення такі форми і системи оплати праці:

–Диференційовані системи заробітної плати. Передбачається застосування тарифних ставок (розцінок) для оплати праці співробітників, що виконують і перевиконують таких норм. Оплата праці співробітників, які не виконують ці норми, провадиться за зниженими ставками (розцінками).

–Емпіричні системи заробітної плати. Припускають підвищену оплату праці за зниженою тарифної ставки за умови вироблення, складовою від $4/3$ до s підвищеної норми.

–Відрядно-регресивні системи. Побудовані таким чином, що, починаючи з певного рівня виробітку, 100% і вище (норма) праця робітника оплачується за підвищеною тарифною ставкою.

–Комбіновані системи. Представляють собою поєднання диференціальних та відрядно-регресивних систем. Особливість полягає в тому, що встановлюється певний рівень вироблення, при досягненні якого тарифна ставка працівника підвищується.

–Одноразові системи заробітної плати. Передбачають зміну рівня заробітної плати в залежності тільки від одного чинника - вироблення. Набули поширення на підприємствах з низьким рівнем механізації і з високою питомою вагою робочого праці.

–Багатофакторні системи заробітної плати. Є різновидом погодинної і відрядної оплати праці, які застосовуються в високомеханізованих виробництвах.

–Всефакторна системи заробітної плати. Передбачають застосування технологічних надбавок до норми часу і спрямовані на підвищення інтенсивності праці працівника.

На даному етапі розвитку економіки Україна хоче порівнятися з країнами з розвинутою ринковою економікою, в яких широко застосовуються зовсім інші форми і системи оплати праці, найрізноманітніші системи матеріального заохочення працівників і стимулювання їх щодо підвищення результативності праці. Тому дослідження питання, форм і систем оплати праці України та зарубіжних країн, їх порівняння, дослідження позитивних та негативних сторін в використанні тієї чи іншої системи є досить актуальним.

Підсумки роботи транспорту України за 2014 рік

Божок Н. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

У 2014 рік вантажооборот підприємств транспорту становив 335,2 млрд. ткм, або 89,2 % від обсягу 2013 року. За 2014 рік підприємствами транспорту перевезено 671,2 млн.т вантажів, що становить 89,9 % від 2013 року

Таблиця 1 – Обсяги перевезених вантажів підприємств транспорту¹

Вид транспорту	Вантажооборот		Перевезено вантажів	
	млн. ткм	у відсотках до 2013р.	млн. т	у відсотках до 2013р.
Транспорт	335151,7	89,2	671,2	89,9
залізничний	209634,3	95,5	387,0	88,9
автомобільний	37764,2	94,9	178,4	99,0
водний	5462,3	118,5	6,0	103,0
трубопровідний	82050,9	73,6	99,7	80,0
авіаційний	240,0	88,3	0,1	84,5

У 2014 році залізницями перевезено у внутрішньому сполученні та на експорт 325,1 млн. т вантажів, що на 12,3 % менше, ніж у 2013 році. Перевезення залізної та марганцевої руди знизилося на 2,4 %, будівельних матеріалів – на 7,4 %, цементу – на 10,4 %, чорних металів – на 13,5 %, брухту чорних металів – на 17,3 %, хімічних і мінеральних добрив – на 19,2 %, кам'яного вугілля – на 26,3 %, коксу – на 26,9 %, нафти і нафтопродуктів – на 47,3 %. У той же час збільшилося перевезення зерна та продуктів перемелу на 13,4 %, лісових вантажів – на 1,9 %.

У загальних обсягах перевезень вантажів водним транспортом закордонні становили 59,7 %. Порівняно з 2013 роком обсяги закордонних перевезень вантажів зросли на 5,1 %.

Обсяг переробки вантажів у торговельних і рибних портах та на промислових причалах (морських і річкових) зріс на 4,7 % і становив 147,5 млн. т. Переробка експортних вантажів збільшилася на 10,7 %, внутрішнього сполучення – на 36,3 %. Переробка імпортованих вантажів скоротилася на 8,0 %, транзитних – на 12,1 %. Кількість оброблених суден – закордонних та інфракт – скоротилася на 7,6 % і становила 10,8 тис. од.

За підсумками 2014 року порівняно з попереднім роком спостерігалось скорочення обсягів перекачки вантажів трубопровідним транспортом. Так, перекачка нафти скоротилася на 4,2 %, аміаку – на 7,8 %, газу – на 23,0 %. Транзит нафти зменшився на 3,6 %, газу – на 27,8 %. Поряд з цим транзит аміаку зріс на 2,9 %.

За 2014 рік усіма видами транспорту виконано пасажирооборот в обсязі 106,1 млрд. пас.км, що становить 88,3 % від обсягу 2013 року. Послугами пасажирського транспорту скористалися 5899,5 млн. пасажирів, або 94,7% від обсягу 2013 року.

Таблиця 2 – Пасажирооборот підприємств транспорту²

Вид транспорту	Пасажирооборот		Перевезено пасажирів	
	млн. пас.км	у відсотках до 2013р.	млн.	у відсотках до 2013р.
1	2	3	4	5
Транспорт	106147,8	88,3	5899,5	94,7
залізничний ²	35623,5	78,3	389,1	96,4
автомобільний	42696,9	92,5	2915,3	91,2
водний	42,0	72,4	0,6	89,2

¹ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м. Севастополя.

² З урахуванням перевезень міською електричкою.

Продовження табл. 2

1	2	3	4	5
авіаційний	11583,7	95,1	6,5	83,2
трамвайний	4292,3	104,8	769,9	103,4
тролейбусний	6347,4	100,5	1092,3	99,0
метрополітенівський	5562,0	93,7	725,8	93,7

Отже, як бачимо із наведених даних обсяги роботи транспортної галузі за підсумками 2014 року скоротились у середньому на 12 %.

Шляхи покращення стану та ефективності використання основних засобів на промисловому підприємстві

Бузницька М. Е., Ломтєва І. М., Сначов М. П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Економічна діяльність промислових підприємств в Україні, як правило, відбувається в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів, що обумовлює необхідність раціонального використання наявних у них основних засобів. Отже, перед підприємствами стають завдання домогтися підвищення використання наявних основних засобів і, насамперед, їх активної частини, в часі та за потужністю, тобто мова йде про підвищення рівня їх інтенсивного використання. Для вирішення цього завдання і отримання відчутних результатів у діяльності підприємства необхідна розробка відповідних конкретних засад, спрямованих на поліпшення використання основних засобів, практичне застосування яких дасть змогу використовувати наявні на підприємствах резерви підвищення їх ефективності.

Підприємства знаходяться постійно в стані освоєння нової техніки. Це призводить до того, що моральний знос основних засобів часто настає швидше, ніж фізичний. Тому актуальним є питання вдосконалення амортизаційної політики промислових підприємств.

Проведені дослідження показали, що більшість українських промислових підприємств використовують прямолінійний спосіб нарахування амортизації на об'єкти основних засобів. При цьому не враховується моральний знос та відмінності виробничої потужності основних виробничих фондів в різні роки їх експлуатації, оскільки необхідно поступово збільшувати витрати на ремонт окремих об'єктів основних засобів в останні роки служби.

Згідно вимог Положення (стандарту) бухгалтерського обліку №7 «Основні засоби» підприємство самостійно обирає термін корисної експлуатації і метод амортизації основних засобів, тому доцільно маніпулювати цими показниками з метою збільшення грошових потоків підприємства шляхом заміни прямолінійного методу амортизації прискореними.

Використання прискорених методів амортизації об'єктів основних засобів збільшує суми амортизаційних відрахувань в перші роки експлуатації об'єктів і зменшує в останні роки, що відповідно призводить до зменшення показників прибутку у перші роки експлуатації, тобто, до зменшення податків на прибуток. При цьому чисті грошові потоки будуть збільшуватися у перші роки експлуатації об'єктів основних засобів, що з урахуванням дисконтування сум грошових потоків збільшує сумарний грошовий потік від експлуатації відповідного об'єкту.

Відповідно до вимог теорії обмежень, що запропонована Е. Голдратом, метою діяльності підприємства є не прибуток, а заробляння грошей зараз і в майбутньому, для чого необхідно збільшувати обсяги і швидкість змін грошових потоків в середині підприємства. У цьому аспекті ключовими факторами, які впливають на грошові потоки є прибуток та амортизація. Найбільш важливим показником продуктивності є продуктивний маржинальний дохід у вигляді різниці між доходом від продажу і прямими матеріальними затратами. Запаси при цьому розглядаються керівництвом підприємства як гроші, які у формі сировини заморожені на складі, в незавершеному виробництві і готовій продукції. Значний вплив грошових потоків з підприємства може відбутися за рахунок інших витрат. Тобто, за теорією обмежень головна мета підприємства – це збільшення виробничого маржинального доходу за рахунок зниження обсягу запасів та інших операційних витрат, що призведе до збільшення операційного прибутку та, відповідно, грошового потоку підприємства.

Таким чином, для поліпшення амортизаційної політики промислового підприємства, необхідно поступово переходити до самостійного встановлення термінів використання основних засобів та ліквідаційної вартості. На перехідному етапі основні засоби, залежно від функціонального призначення, доцільно включити до груп, у яких встановити мінімальні й максимальні терміни використання. А в межах груп можна дозволити самостійно обирати терміни корисного використання. Це дозволить мати об'єктивні дані про стан основних засобів, розміри нарахованої амортизації та грошових потоків підприємства.

The basic features of intangible assets accounting of foreign countries enterprises

*Bulgakova Yu. V., Holovko A. P., DNURT, Dnipropetrovsk,
Bulhakov Hr.V., Security Service of Ukraine, Kyiv*

In the modern conditions it is very difficult to ensure the competitiveness of enterprises using the material resources only. The use of assets without material form in the economic activity is the dominant condition in the process of profit formation. Intangible assets (IA) is a tool to control the company's competitiveness.

The capitalization of enterprises, i.e. the conversion of their capacity into the market outcome is carried out using the intangible assets.

In the companies of foreign countries (Israel, China, Japan) the intangible assets constitute the lion's share of their market value and provide a successful operation on a global level. Thus, the rational management of intangible assets is the guaranty of making the weighted management decisions and results in the effective functioning of enterprise.

Solution of the problem depends on the proper organization of IA accounting that provides the company management with substantiated and reliable information on the status of such assets. Intangible assets are the most important object of accounting.

One can identify the ways of improvement the intangible assets accounting due to the study of foreign experience and its practical application in domestic business entities, taking into account the specifics of their activities. It is this fact explains the urgency of this study.

Some aspects of accounting, analysis and control of intangible assets investigated the following domestic and foreign scientists: A. V. Strelchenko, F. F. Butynets, M. Blair, and others. Their developments are a significant contribution to the theory and practice of accounting and auditing of IA.

Paying the tribute to scientific achievements of scientists, it should be noted that on this topic of studies there are unresolved issues regarding the development of the clear algorithm of crediting, acknowledgement, assessment and accounting of intangible assets.

In this regard, there is need for further research and improvement of intangible assets accounting that will guarantee the successful development of companies in the current market conditions.

Accounting for intangible assets in Ukraine is regulated by Ukrainian Accounting Standards 8 «Intangible Assets» and the Tax Code of Ukraine. At the enterprises of foreign countries the International Financial Reporting Standard 38 «Intangible Assets» is used.

One of the problems of intangible assets accounting is their identification. Up to now there is no single approach to the issue of separating this asset among the rest. Also, there is no unity on the issue of accounting the organizational expenses and the expenses for research and development.

Each foreign country such as the UK, Ireland, Spain, Luxembourg, France, and the United States uses its own algorithm of accounting for such expenses. In Ukraine, as opposed to the above mentioned countries IA do not include the organizational expenses.

No less important in the issue of intangible assets accounting is their proper evaluation. In Ukraine there is no a single methodology for this evaluation. Therefore it is reasonable to use foreign experience in this matter, namely, to apply one of the approaches of intangible assets evaluation (expendable, income or market one).

Thus, the Ukrainian enterprises because of imperfect legal framework practically ignore the IA. One can eliminate the existing problems using:

- determination of the optimal approach to the evaluation of IA value;
- development of one criteria for referring of assets to the intangible ones;
- approximation of the Ukrainian Accounting Standards 8 to the International Financial Reporting Standard 38.

Методи визначення ефективності інвестиційних проектів у локомотивному господарстві

Вишнякова А. В., Міщенко М. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Залізничний транспорт є одним з найважливіших засобів перевезення. Завдяки експлуатаційній довжині близько 22,5 тис. км на залізничному транспорті у 2013 р. пасажирооборот склав 49,0 млрд. пас.км, тобто 38 %, величина вантажообігу – 224,4 млрд. т.км або 56 %. Однією з умов виходу України з економічної кризи є ефективне функціонування залізниць. Значним недоліком, який цьому перешкоджає, є значний рівень фізичного і морального зносу рухомого складу як у вантажному, так і пасажирському русі.

Серед підрозділів залізничного транспорту одним з провідних є локомотивне господарство, яке своєчасно забезпечує перевізний процес справним тяговим рухомим складом. Витрати на локомотивне господарство є значними. В структурі основних фондів локомотивного господарства найбільша питома вага припадає на локомотивний парк, який в Україні станом на 2013 р. нараховує 2320 тепловозів та 1765 електровозів.

Високий ступінь зносу рухомого складу зумовлює потребу в оновленні локомотивного парку, що потребує значних капітальних вкладень. Кабінетом Міністрів України у 2011 р. затверджено Програму оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 роки, яка передбачає придбання 509 одиниць сучасних локомотивів. Актуальним залишається питання залучення приватних інвесторів до вкладення коштів в оновлення рухомого складу.

Зіставлення отриманих результатів у грошовому виразі з витратами, що зумовили їх отримання називають ефективністю інвестицій. В залежності від цілей інвестора розрізняють показники суспільної, бюджетної та комерційної ефективності.

Показники суспільної ефективності визначають ефективність за межами інтересів безпосередніх учасників проекту для держави, регіону, галузі. Слід зазначити, що оновлення рухомого складу конкретного локомотивного депо є ефективним не тільки для структурного підрозділу, в якому обертається локомотив, а й в цілому для Укрзалізниці, тобто має ефективність в цілому для залізничного транспорту.

Показники бюджетної ефективності характеризують наслідки реалізації проекту для місцевих та державних бюджетів. Показники комерційної ефективності відбивають наслідки для учасників інвестиційних проектів.

Залежно від мети використання показники ефективності інвестиційних проектів у локомотивному господарстві ділять на показники загальної та порівняльної ефективності. Показники загальної економічної ефективності розраховуються з визначенням усього розміру доходів і витрат по проекту. До них належать: чистий дисконтований дохід, індекс прибутковості, внутрішня норма доходності, термін окупності проекту.

Особливістю показників порівняльної ефективності інвестиційних проектів є їх розрахунок для вибору найбільш ефективного варіанта з представлених. При цьому проводиться оцінка тільки тих доходів і витрат, які відрізняються за варіантами, що зменшує працемісткість прийняття рішення. До показників порівняльної ефективності відносять: приведені витрати, річні модифіковані приведені витрати, термін окупності додаткових інвестицій, коефіцієнт ефективності додаткових капітальних вкладень (коефіцієнт порівняльної ефективності).

Оцінка ефективності інвестиційних проектів повинна базуватися на принципах системності, врахування всіх наслідків від реалізації проекту, порівняння «з проектом» та «без проекту», врахуванні фактора часу та інфляційних процесів.

Таким чином, в локомотивному господарстві застосовується широкий спектр економічних інструментів та показників для визначення ефективності інвестиційних проектів та прийняття рішень щодо їх реалізації.

Проблеми управління витратами в залізничній галузі

Губаренко О.Ю., Головкова Л.С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Сучасний стан залізничного транспорту України і перспективи його розвитку диктують необхідність розробки та реалізації комплексу заходів, що сприяють підвищенню ефективності і поліпшенню якості обслуговування клієнтів. Формування прибуткового механізму передбачає освоєння вантажообігу з мінімальними витратами й оптимальною кількістю одиниць рухомого складу.

Різні аспекти формування, обліку та аналізу витрат висвітлено в працях таких видатних зарубіжних учених-економістів, як С. Брю, Д. Вільям, К. Друрі, К. Макконелл, П. Самуельсон, Е. Нордхаус, Дж. Фостер, Ч. Хорнгрен, а також вітчизняних: Л. Абалкіна, І. Бланка, П. Іванюти. Безпосередньо на залізничному транспорті ці питання розглянуто в роботах І. Аксьонова, В. Галабурди, В. Диканя, О. Дейнеки, В. Дмитрієва, О. Журавля, Ю. Кулаєва, В. Орлова, Л. Позднякової, Н. Сміхової, М. Макаренка, Ю. Цветова, О. Чудова, Н. Якименко. Роботи вказаних вище авторів містять ґрунтовний матеріал для подальших досліджень. Однак в умовах реформування і реструктуризації залізничного транспорту багато теоретичних і практичних питань раціоналізації витрат, що потребують подальшого розвитку і вдосконалення. Найактуальнішим серед них є розробка економічного механізму оптимізації витрат на вантажні перевезення, який має бути орієнтований на комбінацію таких важливих елементів, як здатність знижувати витрати при зростанні обсягів перевезень, поліпшенні показників використання вантажного рухомого складу та підвищенні рівня якості послуг.

Досягнення визначеної мети зумовило необхідність вирішення таких завдань:

- дослідити зарубіжний досвід реформування залізничного транспорту як передумову зниження витрат галузі;
- розкрити сутність економічного механізму оптимізації витрат на вантажні перевезення залізничним транспортом, сформувати послідовність визначення його складових елементів;
- виконати комплексний аналіз витрат при перевезенні вантажів залізничним транспортом у контексті формування складових економічного механізму оптимізації витрат, визначити ресурси механізму, інструменти, процеси та методи впливу;
- розглянути можливості вдосконалення на залізничному транспорті впроваджуваних заходів щодо оптимізації витрат;
- визначити й обґрунтувати оптимальний варіант вирішення проблеми дефіциту і зносу вантажних вагонів;
- розробити методику визначення витрат з використання інфраструктури залізничного транспорту з урахуванням змін, які відбулись у його виробничо-господарській діяльності, зокрема відділення інфраструктури від перевезень;
- розробити одиничну витратну ставку вартості використання інфраструктури управління залізничного транспорту.

Для досягнення цілей реформування необхідно при Міністерстві інфраструктури України за участю науковців, керівників підприємств та підрозділів залізниці створити наглядові ради зі стабілізації ситуації в залізничній галузі на період реформування, а також переглянути систему формування вартості послуг залізничного транспорту відповідно до змін, пов'язаних із реформуванням; відпрацювати ринкові механізми, які б поліпшували ефективність використання рухомого складу.

Ефективність економічного механізму оптимізації витрат залежить від сформованої системи управління витратами. Посадження механізму оптимізації витрат з їх управлінням становить внутрішній зміст його процесів.

Виявлено, що розмір витрат залізниці не відповідає обсягам перевезень через високий рівень зносу рухомого складу і погіршення внаслідок цього показників його використання.

Орієнтиром має бути мінімізація рівня постійних витрат із високою часткою маржинального доходу при належному рівні якості.

Найбільшу питому вагу у витратах залізниці займають витрати локомотивного, колійного і вагонного господарств, а отже, і найбільші можливості використання внутрішніх резервів оптимізації пов'язані з покращенням показників використання вагонів і локомотивів. Доцільно забезпечити випередження темпів зростання продуктивності праці над темпами зростання заробітної плати.

Обґрунтовано, що в економічний механізм оптимізації витрат необхідно включити: розробку та впровадження ефективної технології роботи парку рухомого складу в умовах функціонування компаній-операторів; комплексну систему управління якістю перевезень з метою забезпечення виконання графіка руху поїздів, поліпшення якості використання рухомого складу, підвищення продуктивності праці та зниження собівартості перевезень; вдосконалення ремонтної бази шляхом підвищення потужності ремонтних цехів та раціоналізації ремонтних робіт з метою скорочення ручної праці та часу на технологічні операції, збільшення кількості відремонтованих одиниць рухомого складу за добу.

Витрати можна оптимізувати за рахунок визначення оптимального співвідношення змінних та умовно-постійних витрат. Удосконалено методику аналізу ланцюга «витрати – обсяг перевезень – прибуток» шляхом доповнення можливістю за допомогою програмного забезпечення визначати оптимальне співвідношення змінних і умовно-постійних витрат залежно від обсягу перевезень.

Для забезпечення максимальної ефективності економічного механізму оптимізації витрат необхідно вдосконалити існуючу методику визначення витрат щодо використання інфраструктури залізниць з урахуванням функціонування державних вагонних компаній, які здійснюють експлуатацію вагонів на умовах власного рухомого складу.

Управління запасами в системі матеріально-технічного забезпечення залізничного транспорту

Гулько Л. О., Топоркова О. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Поглиблення спеціалізації підприємств залізничного транспорту, інтеграція і глобалізація економіки, ускладнення взаємозв'язків між суб'єктами економічних відносин викликають необхідність активного пошуку і вдосконалення підходів до вирішення проблем управління матеріально-технічним забезпеченням транспортної галузі.

Ефективність функціонування транспортної інфраструктури залежить від узгодженості дій транспортних систем різного рівня. Для дистанцій сигналізації та зв'язку першочерговим є узгодженість системи матеріально-технічного забезпечення з обсягом виконуваних робіт та структурою замовлень клієнтури.

Для ефективного управління запасами дистанцій сигналізації та зв'язку слід дотримуватись певних вимог, обрати систему обліку запасів, яка б враховувала специфічні особливості виробничого процесу; постійно мати достатньо точну оцінку обсягу і часу попиту, виконання замовлення, а також інформацію про терміни виробництва і постачання, про їх можливі зміни, що дасть можливість контролювати надходження та використання сировини і матеріалів у процесі виробництва та забезпечить його безперервність, що особливо важливо для підприємств.

Для раціонального управління запасами структурних підрозділів залізничного транспорту використовують ряд процедур і технічних прийомів:

1) правильне бюджетування потреби у різних елементах запасів (сировини, засобів сигналізації та зв'язку і т. ін.);

2) контроль за рівнем запасів відповідно до бюджету та нормативами, розрахунок коефіцієнту оборотності запасів та середнього періоду їх оборотності як в цілому, так і за видами запасів;

3) контроль повторних замовлень послуг, для чого необхідно знати щоденну потребу в сировині та час реалізації замовлення (час з моменту оформлення заявки до одержання сировини від постачальника). Це дасть можливість визначити, при якому мінімально допустимому залишку сировини необхідно оформити повторне замовлення.

Слід відмітити, що система матеріально-технічного забезпечення підприємств залізничного транспорту базується на таких базових елементах, як:

- система стимулювання раціональної закупівельної діяльності;
- організаційна структура системи матеріально-технічного забезпечення;
- науково-методична база системи матеріально-технічного забезпечення;
- фінансова підтримка системи матеріально-технічного забезпечення;
- кадрова підтримка системи матеріально-технічного забезпечення.

Слід застосувати інтегрований підхід до організації матеріально-технічного забезпечення підприємств залізничного транспорту, що забезпечить постачання матеріальними ресурсами на рівні сучасних вимог для підвищення їх конкурентоспроможності та ефективності діяльності. Це досягається за рахунок наступного: зниження витрат по забезпеченню матеріальними ресурсами (в результаті концентрації запасів, укрупнення замовлень постачальникам матеріальних ресурсів та ін.); концентрації на основних видах діяльності підприємств залізничного транспорту; підвищення надійності постачання.

Таким чином, розвиток транспортної інфраструктури сприяє зростанню числа матеріальних потоків, що потребують організації відповідного рівня управління та оптимізації. У центрі їх раціонального управління повинен знаходитися ефективно керований потік інформації, здатної тримати систему матеріального потоку відкритою, тобто здатною пристосовуватися до нових умов ринку.

Багатоступеневий маржинальний аналіз фінансових результатів залізниць

Дегальцева Л. В., Ломтєва І. М., Сначов М. П., Фрунза Г. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Досвід господарської діяльності підприємств у економічно розвинених країнах світу свідчить про те, що базовим показником господарської діяльності будь-якого підприємства, в тому числі й підприємства залізничного транспорту, є власні фінансові ресурси. При цьому основою формування власних фінансових ресурсів підприємств є фінансові результати у вигляді реінвестованого прибутку. Саме тому для забезпечення ефективності господарської діяльності залізничних підприємств дуже актуальним завданням є раціональне формування фінансових результатів і управління їхніми складовими. Крім того, у процесі корпоратизації залізничного транспорту шляхом акціонування об'єднаних залізниць підвищується значно роль різноманітних показників результатів господарської діяльності, зокрема показників фінансових результатів залізниць.

У вітчизняній літературі аналіз фінансових результатів підприємств передбачає аналіз за двома базовими напрямками: аналіз абсолютних показників різноманітних видів прибутків (валового прибутку, операційного прибутку, прибутку до оподаткування, чистого прибутку, реінвестованого прибутку тощо) та відносних показників рентабельності за відповідними видами прибутків (валовим, операційним, до оподаткування, чистим тощо).

Досвід аналізу фінансових результатів підприємств у розвинених країнах свідчить про те, що базовим інструментом такого аналізу є маржинальний аналіз, який здійснюється на підставі розрахункових сум покриття (маржинального доходу).

За загальним підходом сума покриття або маржинальний дохід визначається як різниця між доходом від реалізації продукції, робіт, послуг та будь-якими відповідними затратами (тільки змінними або змінними і постійними). Розрахункові суми покриття (маржинального доходу) повинні перевищувати постійні затрати для забезпечення прибутку підприємства.

Можливі такі рівні розрахунку сум покриття (маржинального доходу): а) за конкретним продуктом, роботою або послугою; б) за групою продуктів; в) по місцях виникнення затрат; г) по підрозділах (центрах відповідальності) підприємства; д) по підприємству у цілому.

У практиці маржинального аналізу розподіл постійних затрат на п'ять рівнів є достатньо складним, тому на невеликих підприємствах використовують звичайно один або два рівня маржинального аналізу. При цьому часто маржинальний аналіз здійснюється за окремими продуктивними групами одноступеневим методом (маржинальний дохід у даному випадку – це різниця між доходом від реалізації продукції, робіт, послуг та змінними витратами) або за двоступеневим методом (маржинальний дохід у даному випадку формується як дохід від реалізації продукції, робіт, послуг за винятком відповідних змінних витрат та спеціальних постійних витрат, тобто постійних витрат, що припадають на відповідний вид продукції, робіт, послуг). Двоступеневий розрахунок і аналіз сум покриття дозволяє оцінити, які саме продукти здійснюють найбільший внесок у покриття постійних затрат підприємства.

Для підвищення аналітичності маржинального аналізу на великих підприємствах, в тому числі і на залізниці, може бути доцільним запропонований багатоступеневий маржинальний аналіз фінансових результатів підприємств за наступними етапами:

1) розрахунок продуктивного маржинального доходу, який розраховується як різниця між доходом від реалізації продукції, робіт, послуг і прямими матеріальними затратами або маржинальний дохід 1 (МД1).

Показник МД1 є базовим показником у запропонованій Е. Голдратом теорії обмежень, відповідно до вимог якої метою діяльності діючого підприємства є не прибуток, а заробляння грошей зараз та в майбутньому шляхом збільшення обсягів і швидкості змін грошових потоків в середині підприємства. Але й у межах даної теорії прибуток залишається ключовим фактором, який впливають на грошові потоки підприємства.

З точки зору регулювання прибутку необхідно приділяти увагу, в першу чергу, продуктивності, запасам та операційним витратам. При аналізі показника МД1 запаси відповідного підприємства розглядаються керівництвом підприємства як гроші, які у формі сировини заморожені у виробничих запасах на складі і в незавершеному виробництві, а також в запасах готовій продукції, і не можуть ефективно використовуватися для фінансування операційної діяльності підприємства.

Значний вплив грошових потоків з підприємства може відбутися за рахунок інших операційних витрат підприємства. Тобто, за теорією обмежень головна мета підприємства – це збільшення виробничого маржинального доходу за рахунок зниження обсягу запасів та інших операційних витрат, що може привести до збільшення операційного прибутку та, відповідно, до формування якісного грошового потоку підприємства;

2) виробничий маржинальний дохід як різниця між доходом від реалізації продукції, робіт, послуг та змінними виробничими затратами (маржинальний дохід 2 – МД2).

Аналіз показника МД2 дозволяє оцінити ефективність виробничої діяльності певного підприємства з точки зору покриття виробничим маржинальним доходом усіх спеціальних постійних виробничих витрат, тобто тих постійних виробничих витрат, що припадають на певний вид продукції, робіт, послуг.

Чим вище показник коефіцієнту маржинального доходу, тим ефективніше виробничий маржинальний дохід покриває спеціальні постійні виробничі витрати;

3) операційний маржинальний дохід як різниця між доходом від реалізації продукції, робіт, послуг і змінними операційними затратами, а також спеціальними постійними затратами підприємства, що припадають на певний вид готової продукції, робіт, послуг підприємства (маржинальний дохід 3 – МД3);

4) маржинальний дохід (сума покриття) за групами однорідних продуктів, робіт або послуг, розрахований як середньозважений маржинальний дохід 4 (МД4);

5) маржинальний дохід за місцями його виникнення (маржинальний дохід 5 – МД5);

6) маржинальний дохід за структурними підрозділами, або центрами відповідальності підприємства (маржинальний дохід 6 – МД6);

7) маржинальний дохід по підприємству у цілому (маржинальний дохід 7 – МД7).

Особливістю багатоступеневого маржинального аналізу є необхідність поступового розподілу постійних витрат підприємства по видах готової продукції (товарів, робіт, послуг).

На залізничному транспорті в першу чергу необхідно розподіляти інфраструктурні постійні затрати. Оскільки обсяги перевезень на залізниці наводяться у приведених тонно-кілометрах, то існує достатньо обґрунтована можливість розподілу інфраструктурних постійних затрат залізниці пропорційне відповідним обсягам перевезень в приведених тонно-кілометрах, тобто можливий достатньо простий розподіл постійних інфраструктурних затрат на послуги залізничного транспорту у вигляді відповідних перевезень (вантажні перевезення, пасажирські перевезення у дальньому сполученні, приміські перевезення тощо).

Після реформування і акціонування залізничної галузі усім колишнім підприємствам залізничного транспорту можна надати статус певних центрів відповідальності, наприклад, центрів прибутку або центрів інвестицій. У даному випадку після розподілу постійних інфраструктурних затрат за видами перевезень можливий розподіл постійних затрат по центрам відповідальності. Після розподілу постійних затрат за центрами відповідальності по перевезеннях необхідно здійснювати перерозподіл накладних витрат між основними (виробничими) та обслуговуючими і допоміжними структурними підрозділами з кінцевим списанням усіх накладних витрат на основні (виробничі) підрозділи.

Після списання усіх накладних витрат на основні (виробничі) підрозділи підприємства в межах відповідного структурного виробничого підрозділу необхідно здійснювати розподіл постійних накладних витрат на певний вид продукції (робіт, послуг).

Таким чином, багатоступеневий маржинальний аналіз фінансових результатів залізниці дозволить отримати більше даних для управління показниками прибутку залізниці.

Ефективність банківських кредитних залучень на залізничному транспорті

Дзюба В. І., Каранін Є. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Розрахунки за податками й іншими обов'язковими платежами займають значне місце в системі управління промислового підприємства. Актуальність цього питання визначається посиленням контролю зі сторони держави за повнотою сплати податкових платежів. Відповідно це впливає на грошові потоки підприємства, витрачання яких зростає. Правильний вибір інструментарію для оцінки податкового навантаження, шляхом аналізу витрачання грошових коштів на сплату податків, буде сприяти покращенню управління промисловим підприємством.

Залізничний транспорт України виступає однією з найбільш капіталомістких галузей і потребує значних інвестицій у вигляді фінансових ресурсів. Разом з тим, функціонування залізниць в умовах монопольного стану окремих сегментів транспортного ринку, створює певні обмеження у їх залученні.

В умовах недостатності власних фінансових ресурсів, а також складнощів залучення позикових коштів, важливим стає використання в якості джерела інвестування банківських кредитів. Більшість з них використовується на будівництво споруд, придбання основних засобів, модернізацію інструментів праці, обладнання та рухомого складу, реконструкцію об'єктів, розширення виробничих потужностей. Тому актуальним є визначення ефективності кредитних залучень.

За існуючою методикою, ефективність використання капіталу (в тому числі і позикового) характеризується його віддачею (прибутковістю, рентабельністю). Коефіцієнт прибутковості (рентабельності) капіталу розраховується, як відношення суми прибутку до середньорічної суми капіталу за формулою:

$$K_{пк} = \frac{\text{Прибуток}}{\sum \text{Капіталу}}, \quad (1)$$

де $K_{пк}$ – коефіцієнт прибутковості капіталу;
 Прибуток – сума чистого прибутку звітного періоду;
 $\sum \text{Капіталу}$ – середньорічна вартість сукупного капіталу.

Слід зазначити, що у складі сукупного капіталу підприємства враховується власний капітал і позиковий капітал. Відповідно банківські кредити обліковуються у складі позикового капіталу і можуть впливати на загальні фінансові результати діяльності суб'єкта дослідження. Тобто рівень прибутковості власного капіталу можна підвищити шляхом залучення в оборот позикового капіталу, процентна ставка за який буде меншою, ніж прибутковість підприємства (ефект фінансового важеля).

Дія ефекту фінансового важеля полягає в співвідношенні між величиною економічної рентабельності підприємства і рівнем процентів на позиковий капітал. Ефект фінансового важеля показує, на скільки процентів збільшується рентабельність власного капіталу за рахунок залучення в оборот позикових коштів.

Ефект фінансового важеля виникає лише в тих випадках, коли економічна рентабельність перевищує відсоток за кредит, тобто коли є позитивне сальдо між економічною рентабельністю і «ціною» позикових коштів.

Ефект фінансового важеля складається з таких двох складових:

– різниці між рентабельністю інвестованого капіталу після сплати податку і середньою ставкою процента за кредит;

– плеча фінансового важеля (співвідношення позикового капіталу до власного).

Довгострокові і короткострокові кредити банків входять до складу позикового капіталу. Тому подальше дослідження буде спрямоване на аналіз ефективності позикового

капіталу.

Ефект фінансового важеля можна розрахувати за формулою:

$$E\Phi B = (BEP - \Pi_{3K}^n) \times (1 - K_n) \times \frac{3K}{BK}, \quad (2)$$

Отриману формулу можливо подати наступним чином:

$$E\Phi B = \left(\frac{\text{ЧП} + \text{Проц}(1 - K_n)}{Aкт} - \frac{\text{Проц}(1 - K_n)}{3K} \right) \times \frac{3K}{BK} = (ROA - \Pi_{3K}^y) \times \frac{3K}{BK}, \quad (3)$$

де ЧП – сума чистого прибутку;

Проц – нараховані проценти й інші витрати, пов'язані із залученням позикового капіталу;

$Aкт$ – середня сума сукупних активів у звітному періоді;

ROA – економічна рентабельність сукупного капіталу після сплати податків (відношення суми чистого прибутку і процентів за кредит з урахуванням податкового коректора до середньорічної суми всього сукупного капіталу), відсотків;

Π_{3K}^y – уточнена середньозважена ціна позикових ресурсів з урахуванням податкової економії, відсотків;

Π_{3K}^n – номінальна ціна позикових ресурсів, відсотків;

K_n – рівень податкового вилучення з прибутку (відношення податків із прибутку до суми прибутку після сплати процентів);

$3K$ – середня сума позикового (залученого) капіталу;

BK – середня сума власного капіталу.

Таким чином ефект фінансового важеля показує, на скільки відсотків збільшується сума власного капіталу за рахунок залучення позикових засобів в обіг підприємства. А це можливе лише тоді, коли рентабельність сукупного капіталу вища від середньозваженої ціни позикових ресурсів. Тобто економічна рентабельність діяльності підприємства повинна перевищувати «ціну у вигляді відсотка» залучених позикових коштів, у нашому випадку банківського кредиту.

Дослідження фінансових результатів діяльності ДП Придніпровська залізниця за 2011-2013 роки показало, що рівень її прибутковості недостатній для забезпечення ефективності кредитних залучень. Рентабельність сукупного капіталу після сплати податків знаходиться в межах 1 %. Тому високий рівень відсотків за банківські кредити не дозволяє в повній мірі розглядати їх, як джерело інвестування.

Методичні підходи до оцінки податкового навантаження промислового підприємства

Дзюба В. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Розрахунки за податками й іншими обов'язковими платежами займають значне місце в системі управління промислового підприємства. Актуальність цього питання визначається посиленням контролю зі сторони держави за повнотою сплати податкових платежів. Відповідно це впливає на грошові потоки підприємства, витрачання яких зростає. Правильний вибір інструментарію для оцінки податкового навантаження, шляхом аналізу витрачання грошових коштів на сплату податків, буде сприяти покращенню управління промисловим підприємством.

У наукових працях можна зустріти різні підходи до визначення податкового навантаження на суб'єкти господарювання. Основна ідея полягає в тому, щоб зробити показник податкового навантаження універсальним показником, що дозволить порівнювати рівень оподаткування в різних галузях народного господарства.

Питання розробки та обґрунтування методичних підходів до розрахунку податкового навантаження для промислових підприємств залишаються не достатньо висвітленими і потребують подальшого дослідження. Зокрема це стосується оцінки податкового навантаження промислового підприємства виходячи із фактичного витрачання грошових коштів на сплату податків.

Більшість вчених вказують, що для оцінки податкового навантаження можуть бути використані абсолютні або відносні показники. Тому для оцінки податкового навантаження на промислове підприємство виходячи із фактичного витрачання грошових коштів спочатку зупинимося абсолютних показниках. Для аналізу використаємо інформацію щодо руху грошових коштів промислового підприємства наведену у складі річної фінансової звітності за формою № 3 «Звіт про рух грошових коштів (за прямим методом)».

При проведенні аналізу руху грошових коштів будемо розглядати лише операційну діяльність, оскільки саме вона пов'язана із основною діяльністю підприємства. Чистий рух коштів від операційної діяльності за звітний період (залишок коштів) розраховується, як різниця між надходженням і витрачанням грошових коштів та показує залишок коштів від такої діяльності.

Чистий рух коштів від операційної діяльності за звітний період (залишок коштів) розраховується, як різниця між надходженням і витрачанням грошових коштів та показує залишок коштів від такої діяльності, за наступною формулою:

$$ЧРГКод = НГКод - ВГКод, \quad (1)$$

де: $ЧРГКод$ – чистий рух коштів від операційної діяльності за звітний період;
 $НГКод$ – надходження грошових коштів від операційної діяльності; $ВГКод$ – витрачання грошових коштів від операційної діяльності.

Чистий рух грошових коштів на оплату податків і інших обов'язкових платежів розраховується, як різниця між надходженням і витрачанням грошових коштів на такі цілі, за формулою:

$$ЧРГКсп = НГКб - ВГКб, \quad (2)$$

де: $ЧРГКсп$ – чистий рух коштів на оплату податків і інших обов'язкових платежів за звітний період;
 $НГКб$ – надходження грошових коштів з бюджету;
 $ВГКб$ – витрачання грошових коштів на оплату податків і інших обов'язкових платежів.

Показником податкового навантаження є частка сплачених податків від чистого руху грошових коштів операційної діяльності. Показник розраховується за наступною формулою:

$$\text{ЧСПод} = \frac{\text{ЧРГКсп}}{\text{ЧРГКод}} \times 100\%, \quad (3)$$

де: ЧСПод – частка сплачених податків від чистого руху грошових коштів операційної діяльності за звітний період.

До відносних показників які характеризують податкове навантаження відносяться: частка сплачених податків від чистих доходів (виручки) від реалізації продукції; частка сплачених податків від собівартості реалізованої продукції; частка сплачених податків від валового прибутку (прибутку від виробничої діяльності); частка сплачених податків від витрачених грошових коштів на операційну діяльність та ін.

Для аналізу використаємо форми фінансової звітності: № 2 «Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід); № 3 «Звіт про рух грошових коштів (за прямим методом)».

Так, частка сплачених податків від чистих доходів (виручки) від реалізації продукції розраховується за формулою:

$$\text{ЧПНчд} = \frac{\text{ВКн}}{\text{ЧД}} \times 100\%, \quad (4)$$

де ЧПНчд – частка сплачених податків від чистих доходів (виручки) від реалізації продукції;
 ВКн – сума витрачених грошових коштів на оплату податків і інших обов'язкових платежів; ЧД – чисті доходи (виручка) від реалізації продукції.

Частка сплачених податків від собівартості реалізованої продукції (витрат виробництва) розраховується за формулою:

$$\text{ЧПНсп} = \frac{\text{ВКн}}{\text{СП}} \times 100\%, \quad (5)$$

де ЧПНсп – частка сплачених податків від чистих доходів (виручки) від реалізації продукції;
 СП – собівартість реалізованої продукції.

Частка сплачених податків від валового прибутку (прибутку від виробничої діяльності) розраховується за формулою:

$$\text{ЧПНвп} = \frac{\text{ВКн}}{\text{ВП}} \times 100\%, \quad (6)$$

де ЧПНвп – частка сплачених податків від валового прибутку (прибутку від виробничої діяльності);
 ВП – собівартість реалізованої продукції.

Частка сплачених податків від витрачених грошових коштів на операційну діяльність розраховується за формулою:

$$\text{ЧПНкод} = \frac{\text{ВКн}}{\text{ВКод}} \times 100\%, \quad (7)$$

де $ЧПН_{код}$ – частка сплачених податків від витрачених грошових коштів на операційну діяльність;

$ВК_{код}$ – сума витрачених грошових коштів на операційну діяльність.

Позитивним у застосуванні показника фактичного витрачання грошових коштів на сплату податків стосовно оцінки податкового навантаження (як абсолютних так і відносних) є їх універсальність, простота обчислення та об'єктивність. Також є можливість врахувати бюджетне відшкодування з ПДВ.

Це дозволяє ув'язати витрати на сплату податків із економічною діяльністю підприємства що у свою чергу, поліпшує процес планування фінансово-економічної діяльності суб'єкта підприємницької діяльності. Разом з тим, слід відмітити і недоліки такої оцінки податкового навантаження. Мають місце розбіжності у значеннях показників при використанні різних баз обчислення. Причиною їх виникнення є розрив у часі між нарахуванням податків, процесом реалізації і датою фактичного отримання бюджетного відшкодування з ПДВ.

Управління інтелектуальним капіталом виробничо-транспортних комплексів

Дикань О.В., Українська державна академія залізничного транспорту, м. Харків

Ключовим чинником забезпечення зростання залізничного транспорту України в умовах глобалізації та розвитку міжнародних транспортних коридорів є його активна участь у розбудові вітчизняної промисловості. Реалізація даного положення відбувається при створенні виробничо-транспортних комплексів, які представляють собою групи взаємозалежних промислових підприємств, спеціалізованих постачальників, постачальників послуг, фірм у споріднених галузях, підприємств залізничного транспорту, наукових установ, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій (наприклад, університетів, агентств зі стандартизації, торговельних об'єднань), що ведуть спільну роботу.

Серед основних переваг, котрі обумовлюють доцільність об'єднання підприємств в межах виробничо-транспортних комплексів є:

- отримання нових спеціалізованих чинників виробництва (технології, новітнє устаткування, кваліфікований персонал, інфраструктура);

- створення умов для ефективного обміну інформацією, що знижує рівень витрат та зменшує величину зусиль на організацію та протікання інформаційних потоків;

- зниження рівня витрат на організацію та здійснення процесу транспортування продукції і безпосередньо сам процес перевезень;

- розвиток суміжних виробництв та покращення економічного стану виробників технологічного устаткування;

- розширення доступу до існуючих світових науково-технічних розробок та створення умов для обміну технологіями, активізації власної науково-дослідної діяльності.

Досягти вище означених конкурентних переваг у виробничо-транспортних системах можливо за рахунок координації та поєднання міжгалузевого технологічного циклу, що включає прикладні дослідження, розробку нововведень та їх освоєння у виробництві з забезпеченням ефективного збуту. При цьому необхідним є формування спеціальних інноваційних служб, служб управління знаннями і навчанням персоналу, реєстрація, оцінка та захист інтелектуальної власності, створення інтегрованої інформаційної системи, що потребує ефективного управління інтелектуальним капіталом.

Під інтелектуальним капіталом виробничо-транспортного комплексу слід розуміти сукупність, перш за все, кадрового капіталу (працівники підприємств, їх знання, досвід, навички, уміння, а також культуру відносин на підприємствах, управлінська система) та нематеріальних ресурсів (об'єктів інтелектуальної власності).

Інтелектуальний капітал є один з ресурсів, що створює майбутню вартість і майбутні доходи. Він має ряд особливостей: а) невідчутність, б) багатократність використання, в) унікальність, г) відсутність схильності до матеріального зносу, д) можливість одночасного використання в різних цілях. За ознакою місця в підприємницьких структурах інтелектуальний капітал відрізняється від матеріального тим, що використовується практично у всіх областях діяльності, починаючи від управлінської сфери і закінчуючи процесом виробництва.

Процеси інтелектуалізації в виробничо-транспортних системах дозволяють сформувати гнучкі виробництва, що орієнтовані на запити ринку, а також забезпечити впровадження інтелектуально-керуючих комплексів в діяльність залізничного транспорту, зокрема прогресивними напрямками є: створення інтелектуального потягу, інтелектуального локомотива, інтелектуальної вантажної станції, інтелектуальної системи диспетчерського управління рухом потягів, інтелектуальних ситуаційних центрів.

Інтелектуальний капітал виробничо-транспортного комплексу як унікальна комбінація інтелектуальних ресурсів є основою динамічного потенціалу і впливає на формування конкурентних переваг.

Успіхи в оволодінні інтелектуальним капіталом пов'язані з вирішенням питань ефективного управління: створення і примноження інтелектуального потенціалу; використання інтелектуального капіталу при створенні інноваційної продукції; процесом інвестування всього циклу перетворень інтелектуального капіталу.

Важливим напрямком забезпечення розвитку інтелектуального капіталу виробничо-транспортних комплексів є створення єдиного інформаційного простору, основними елементами якого виступають:

1. Автоматизація технічного документообігу (управління процесами розробки технічної документації та її зберігання).

2. Інформаційне забезпечення систем менеджменту якості:

- підтримка планування процесів;
- підтримка реалізації процесів;
- підтримка вимірювання процесів і продуктів;
- підтримка аналізу результатів вимірювання;
- підтримка поліпшення процесів (управління змінами).

3. Інтегрована логістична підтримка – направлена на оптимізацію витрат на всіх етапах життєвого циклу продукції.

Формування єдиного інформаційного простору дозволяє:

- скорочувати витрати на придбання знань і розповсюдження технологій;
- полегшувати ринкові трансакції, зменшувати невизначеність і асиметричність інформації при таких трансакціях;
- полегшувати розповсюдження знань і дозволяє підприємствам набувати більше знань при колишніх витратах;
- прискорити процес створення знань, інновацій і економічних змін.

Величезне значення в управлінні розвитком інтелектуального капіталу відводиться освітнім процесам, ефективність яких потребує створення інноваційних кадрових ресурсних центрів з наступними функціями:

- розвиток рамки кваліфікацій;
- розробка, коректування професійних стандартів підготовки менеджерів інноваційної діяльності;
- розробка і використання модульних учбових програм перепідготовки кадрів проведення сертифікації професійної кваліфікації працівників підприємств виробничо-транспортного комплексу;
- перепідготовка і підвищення кваліфікації кадрів по інтегрованих спеціальностях, що затребувані підприємствами виробничо-транспортного комплексу;
- реалізація пілотних дослідницьких проектів і грантові підтримки тимчасових творчих колективів;
- дистанційне навчання за програмами підвищення кваліфікації.

Таким чином, представлені напрями управління інтелектуальним капіталом забезпечують реалізацію програм зростання промисловості та залізничного транспорту шляхом впровадження інновацій у все сфері виробничо-транспортного комплексу, що сприяє створенню і реалізацію інноваційної конкурентоспроможної продукції.

Удосконалення системи бюджетування в банківській сфері

Друзенко Д.Б., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Українські банки, відчуваючи негативні наслідки світових і внутрішніх економічних процесів в умовах зниження обсягів ресурсів і доходів та зростання витрат, мають гостру необхідність в підвищенні ефективності системи управління та її основного елемента - фінансового планування. У вітчизняній банківській практиці поняття “фінансове планування” пов'язують з оперативним (короткостроковим) плануванням. Процес бюджетування, як частина системи фінансового планування в банку, складається з трьох етапів:

- 1) складання планового бюджету банку;
- 2) облік фактичного виконання бюджету банку;
- 3) контроль та аналіз результатів виконання бюджету.

Бюджетування як управлінська технологія включає три складові: методику, організацію та автоматизацію бюджетування. Основою процесу бюджетування, є визначення його об'єктів. З цією метою запропоновано більш детальну класифікацію об'єктів бюджетування в банку, щодо яких ведеться планування, облік, контроль і аналіз виконання бюджетів, якщо розглядати їх як багаторівневу систему: операції, бюджетні центри, філії, банк у цілому.

Залежно від того, до якої групи належать операції банку (активні, пасивні чи розрахункові), існують різні підходи до їх фінансового планування. Але в будь-якому випадку, це планування здійснюється за двома основними складовими - обсяг та ціна.

Бюджетування вимагає побудови такої організаційно-фінансової структури банку, яка забезпечує формування бюджетних параметрів і контроль бюджетного процесу. Це завдання передбачає створення в банку фінансової структури, яка являє собою сукупність сфер фінансової відповідальності, що є об'єктами бюджетування і поділені між структурними підрозділами банку. Використання бюджетування у банках надає наступні переваги для банківської установи:

– основні бюджети банку дають змогу пов'язати стратегічні та тактичні плани розвитку банку;

– з'являється можливість координації та маневрування діяльністю структурних підрозділів банку;

– покращується обмін інформацією всередині банківської установи;

– можливість оперативного аналізу сильних та слабких сторін діяльності банку;

– можливість впливати на мотивацію персоналу через орієнтацію на досягнення цілей банку;

– покращується контроль за виконанням поставлених цілей, можливість порівняти досягнуті та заплановані результати діяльності банку;

– аналіз бюджетів різних рівнів дає можливість вносити вчасні корективи у банківську діяльність.

Проте необхідно розглянути і недоліки, до яких можна віднести:

– витратність підготовки кваліфікованого персоналу;

– складність вибору оптимальної системи бюджетування для конкретного банку;

– занадто висока вартість використання систем бюджетування;

– можливість невідповідності бюджетування та стратегії розвитку;

– виникнення протиріч між необхідністю виконати нормативні показники та наявністю ресурсів для стимулювання;

– складність та тривалість складання бюджету.

Однак ефективне існування системи бюджетування можливе лише після подолання перепон, які можна поділити на чотири групи: фінансові (оплата праці працівників, залучених до здійснення бюджетування та витрати на купівлю програмного забезпечення);

організаційні (недосконала внутрішня нормативно-правова база банківської діяльності та організаційна структура); психологічні (небажання керівництва банку здійснення змін у структурі управління, страх перед неприйняттям нових ідей виконавцями); управлінські (відсутність системного підходу до управлінського обліку). Контролювати процес бюджетування, не маючи достатніх автоматизованих засобів управління, неможливо, оскільки бюджетування – складна і багатомірна система, особливо в банках. Це передбачає використання у банку автоматизованих систем бюджетування.

Виділяють наступні завдання автоматизації процесу бюджетування в банках: скорочення часу обробки даних; забезпечення швидкого доступу до даних; можливість всебічного оперативного аналізу; підвищення надійності зберігання даних; можливість подання інформації в зручному вигляді; зниження “технічних” помилок персоналу.

Ефективна система автоматизації бюджетування банку повинна бути:

- 1) універсальною;
- 2) побудованою за принципами інтелектуальних фінансових калькуляторів;
- 3) містити модулі планування бюджету та модулі обліку і аналізу його виконання.

Таким чином, вивчення переваг та недоліків бюджетування дозволяє банкам прийняти рішення щодо необхідності впровадження бюджетів у свою діяльності. Проте на шляху до побудови ефективної системи банківського бюджетування доводиться долати фінансові, організаційні, психологічні та управлінські проблеми. Одним із шляхів подолання недоліків бюджетування є його автоматизація.

Ефективність використання нематеріальних активів на залізничному транспорті

Жовтонога Н.Н., Павлюковська О.М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Ефективний розвиток залізничного транспорту, який складає основу транспортної системи країни, є необхідною умовою сталого функціонування всіх галузей економіки, забезпечування статусу України як великої транзитної держави, сприяє її соціальному і економічному зростанню. Нові умови визначаються потребами саме якісного обслуговування, необхідністю надання низки послуг, супутніх транспортним та висувають підвищені вимоги до залізниць.

Розвиток економіки характеризується тим, що визначальним активом в діяльності підприємств, який дозволяє їм приносити прибуток, є знання. Формою реалізації таких знань на рівні суб'єктів господарювання є нематеріальні активи. Вони є новим і специфічним об'єктом, ефективне управління якими забезпечує передумови для підвищення загальної ефективності діяльності підприємства. Розвиток окремих підприємств та держави в цілому пов'язаний зі здійсненням інноваційної діяльності, для реалізації якої необхідним є створення сприятливих інформаційних умов для впровадження та ефективного використання нематеріальних активів. Якщо в інших країнах управління нематеріальними активами набуло значного досвіду, то в нашій країні така практика є недостатньо поширеною, про що може свідчити частка нематеріальних активів у загальній структурі активів підприємств в Україні і зарубіжних країнах. В балансах багатьох українських підприємств нематеріальні активи або взагалі не відображаються, або їх частка є не більше 1%. Така ситуація характеризує неефективне використання нематеріальних активів у діяльності підприємств та гальмує їх можливий розвиток за інноваційним напрямом.

Однією з основних причин такої ситуації є недостатня розробленість та конвенційність існуючих методик бухгалтерського обліку і контролю нематеріальних активів, яка характеризується наявними обмеженнями в положеннях МСФЗ 38 «Нематеріальні активи» та П(С)БО 8 «Нематеріальні активи» напрямів розвитку теоретичних і практичних питань бухгалтерського обліку цієї групи активів. Стає актуальною розробка таких методик бухгалтерського обліку і контролю нематеріальних активів, які відповідатимуть інформаційним потребам системи управління, виходячи з особливостей об'єкту та розвитку економічних відносин підприємств.

Практичні рекомендації (завдання) щодо удосконалення бухгалтерського обліку і контролю операцій з нематеріальними активами:

- з'ясувати відповідність існуючої класифікації нематеріальних активів потребам бухгалтерського обліку;
- удосконалити існуючу методику відображення в бухгалтерському обліку операцій з нематеріальними активами з метою приведення її у відповідність потребам управління інноваційною діяльністю;
- уточнити діючий порядок вибору методів оцінки нематеріальних активів з метою уніфікації підходів при його здійсненні;
- розкрити елементи методу інвентаризації нематеріальних активів підприємств, виходячи зі специфічних особливостей об'єкту;
- проаналізувати стан контролю ефективності використання нематеріальних активів на підприємстві та удосконалити його методику.

Транспортно-логистическая система Республики Беларусь как часть международной транспортно-логистической системы

Зеньчук Н.Ф., Белорусский государственный университет, г. Минск, Беларусь
Васильев С.М., Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель, Беларусь

При выборе направлений дальнейшего развития транспортно-логистической системы Республики Беларусь необходимо, в первую очередь, исходить из потребностей, которые эта система должна удовлетворять. Можно выделить две главные цели функционирования транспортно-логистической системы Республики Беларусь:

1. удовлетворять потребности международного сообщества, функционируя как часть международной транспортно-логистической системы;
2. удовлетворять внутренние потребности экономики Республики Беларусь в транспортно-логистическом обслуживании.

Для достижения первой цели должны решаться в комплексе три задачи:

1. Обеспечение транзита грузов через территорию Республики Беларусь;
2. Обеспечение перевалки груза с одного вида транспорта на другой;
3. Таможенное оформление грузов.

Потребность в транзите грузов через территорию Республики Беларусь.

Республика Беларусь лежит на пути движения грузопотоков по направлениям Восток-Запад и Север-Юг. Через территорию страны проходят 2-й и 9-й международные транспортные коридоры. Такое географическое положение создаёт основу для зарабатывания средств путём оказания услуг по транзиту грузов.

Необходимо учитывать наличие конкурентов у Республики Беларусь в данной сфере деятельности. Республика Беларусь имеет удачное географическое положение, но территория страны, в сравнении с расстояниями международных перевозок, не очень большая, и транзитные грузопотоки могут направляться в обход страны через территории соседних государств.

Для развития транзита через Республику Беларусь и поддержания конкурентоспособности в данной сфере необходимо:

- приведение транспортной инфраструктуры в состояние, соответствующие международным стандартам. В первую очередь дорог – автомобильных и железных.
- приведение подвижного состава, участвующего в обеспечении транзита, в соответствие международным стандартам.

Потребность в перевалке грузов с одного вида транспорта на другой

Потребность в перевалке грузов при пересечении белорусско-польской границы.

Различие в ширине железнодорожной колеи на белорусско-польской границе порождает потребность в перевалке грузов с одной железной дороги на другую, либо с железнодорожного транспорта на автомобильный (и наоборот) для дальнейшей транспортировки.

Для Республики Беларусь это возможность зарабатывать доходы за перевалку грузов, идущих из Евросоюза в Российскую Федерацию и в обратном направлении, а также за сопутствующие перевалке услуги. Кроме того, эффективная перевалка является необходимым условием для привлечения транзитных грузопотоков на территорию Республики Беларусь.

В этой сфере деятельности Республика Беларусь сталкивается с сильной конкуренцией со стороны Польши. Польша имеет возможность организовать и организует перевалку с одной колеи на другую и с железнодорожного транспорта на автомобильный (или наоборот) на своей территории, на своей стороне границы.

Для развития услуг по перевалке грузов на белорусско-польской границе в Республике Беларусь целесообразно дальнейшее развитие мощных перевалочных терминалов, которые

позволят обеспечить эффективную и дешёвую перевалку, а так же сопутствующие перевалке услуги.

Потребность в перевалке на автомобильный транспорт грузов, доставляемых из прибалтийских портов и портов Чёрного моря по железной дороге.

Основные объёмы международных перевозок выполняются морским транспортом. Далее груз из портов доставляется вглубь континента автомобильным и железнодорожным транспортом. Груз из балтийских портов (Клайпеда) и из портов Чёрного моря (Одесса, Ильичёвск) может быть доставлен через территорию Республики Беларусь, либо в Республику Беларусь, как автомобильным, так и железнодорожным транспортом.

При этом, начиная с расстояния приблизительно в 300 км, перевозка железнодорожным транспортом обходится дешевле, чем автомобильным. Поэтому для ряда регионов экономически целесообразна доставка из балтийских портов и из портов Чёрного моря до Республики Беларусь по железной дороге, затем перевалка на автотранспорт и транспортировка до конечного получателя.

В данном направлении деятельности Республика Беларусь сталкивается с конкуренцией со стороны Литвы и Украины. Эти государства могут организовывать и организуют погрузку на автотранспорт сразу в своих портах, и тогда отпадает необходимость в перевалке груза с железнодорожного на автомобильный транспорт в Республике Беларусь.

При движении грузопотоков, зарождающихся внутри континента, в направлении портов Балтики и портов Чёрного моря может возникать потребность в перевалке с автомобильного транспорта на железнодорожный. Для отдельных регионов России и Украины, прилегающих к Республике Беларусь, такую перевалку экономически целесообразно осуществлять на территории Республики Беларусь.

Для работы в данном направлении Республике Беларусь необходимо дальнейшее развитие перевалочных терминалов на её территории, удешевление перевалочных операций. Кроме того, для привлечения соответствующих грузопотоков необходимо дальнейшее ускорение и удешевление доставки грузов железнодорожным транспортом. Задача ускорения доставки грузов железнодорожным транспортом на современном этапе была частично решена через организацию движения т.н. контейнерных поездов.

В дополнение к вышесказанному необходимо отметить, что логистическим преимуществом соседствующих с Республикой Беларусь государств является наличие выхода к морю. Республика Беларусь находится в глубине континента. Перевозить груз из порта вглубь континента дешевле железнодорожным транспортом, чем автомобильным. Потребность в перевалке с железнодорожного транспорта на автомобильный возникает именно в глубине континента, а не возле береговой линии. Это является одним из объективных логистических преимуществ Республики Беларусь.

Потери времени и денежных средств при пересечении границы и при таможенном оформлении грузов являются препятствием для движения международного товарного потока через логистическую систему Республики Беларусь. В современных условиях национальная логистическая система не может быть эффективной без эффективной таможенной подсистемы. Экономический эффект от данной сферы деятельности для Республики Беларусь достигается не за счёт отъёма денег у грузовладельцев, а за счёт ускорения продвижения товарных потоков через границы страны, что позволяет зарабатывать деньги на транзите и на перевалке. Конкуренция со стороны других государств в данном случае будет выражаться в том, что при создании ими лучших условий товарные потоки могут идти в обход территории Республики Беларусь.

Данную сферу логистики необходимо развивать в направлении сокращения затрат времени простоев грузов на границе и времени на таможенное оформление. Кроме того, в случае отмены принципа резидентства на территории ЕЭП, для Республики Беларусь будет целесообразно развитие таможенной инфраструктуры для декларирования грузов для всех стран ЕЭП.

Вплив факторів на вибір методу експлуатації малодіяльної лінії залізничного транспорту

Кириленко О.М., Національний авіаційний університет, м. Київ

На вибір методу експлуатації малодіяльної лінії залізничного транспорту (далі ЗТ) впливає цілий ряд факторів. На наш погляд, найбільш значимими є територіальне розташування лінії, характер рельєфу місцевості, розмір й характер вантажообігу, вид вантажів, що перевозяться, довжина експлуатованої лінії, можливість передачі частини вантажів або всього вантажопотоку на дублюючі шляхи сполучення при перерві в експлуатації лінії, а також тип проекрованої лінії.

Всі перераховані вище фактори взаємопов'язані і носять системний характер і тільки їхній комплексний облік дозволить зробити обґрунтований вибір економічно ефективного методу експлуатації малодіяльної лінії. Але попередньо необхідно проаналізувати вплив кожного фактора окремо на ефективність застосування того або іншого методу експлуатації.

Часто вирішальним фактором, що впливає на вибір методу експлуатації малодіяльної лінії, є її очікуваний вантажообіг.

У зв'язку з тим, що на малодіяльних лініях ЗТ очікуються незначні темпи росту вантажообігу, у даному дослідженні розглядалися лише початкові або опосередковані розміри перевезень. При малих розмірах вантажообігу й низькій парності руху поїздів особливо відчутна ефективність спрощених методів експлуатації. Ефект тим вище, чим більше довжина лінії, менша вартість вантажу, що перевозиться.

З ростом вантажообігу ефективність спрощених методів експлуатації знижується.

При збільшенні довжини лінії й зі збільшенням економії в будівельно-експлуатаційній вартості доцільність застосування спрощених методів експлуатації зростає.

Істотний вплив на вибір методу експлуатації малодіяльної лінії робить довжина лінії. Особливо значний цей вплив на необхідний штат працівників і на необхідну кількість рухомого складу при різних методах експлуатації.

Зі збільшенням довжини малодіяльної залізниці зростає ефективність спрощених методів організації перевезень. Причому темп росту економічної ефективності прямо пропорційний економії в будівельній вартості лінії (у результаті застосування того або іншого методу експлуатації), обернено пропорційний вантажообігу, ціні тонни перевезеного вантажу, відсотку схоронності вантажу на складах за період перерви в експлуатації.

Як показує аналіз, економічна ефективність сезонної експлуатації зростає зі збільшенням кілометрової будівельно-експлуатаційної вартості, причому тим значніше, чим вище економія в будівельній вартості лінії, що досягається в результаті застосування спрощених методів експлуатації, і чим більша довжина лінії.

Ефективність застосування сезонної експлуатації різко зростає зі збільшенням економії в будівельно-експлуатаційній вартості лінії - результат застосування спрощених методів організації перевезень. Доцільність сезонної експлуатації зростає зі збільшенням розмірів перевезень.

Вплив вартості 1 тонни вантажу на ефективність спрощених методів може бути проаналізований шляхом обліку коштів, вкладених у вантажну масу, що знаходиться на стадії обігу (в процесі перевезення на малодіяльних лініях) та викликаного затримкою вантажів на складах на період перерви в експлуатації. А також затримкою вантажу в дорозі за рахунок зниження дільничної швидкості, що неминуче буде мати місце при спрощених методах організації перевезень по малодіяльній лінії.

Зі збільшенням вартості тонни перевезеного вантажу зменшується доцільність застосування спрощених методів експлуатації, причому тим інтенсивніше, чим вище вантажообіг лінії й чим менше її довжина.

З огляду на те, що за час перерви в експлуатації лінії, частина вантажу буде доставлена споживачеві суміжними видами транспорту, або буде накопичуватися у складських

приміщеннях, необхідно проаналізувати вплив відсотка збереженості вантажу на складах на ефективність сезонної експлуатації.

Виконане автором дослідження показує, що зі збільшенням відсотка складованих вантажів ефективність сезонної експлуатації падає. І тим швидше, чим менше довжина лінії, чим вище вартість 1 тонни перевезеного вантажу й вантажообіг лінії.

Тому що вплив строку експлуатації на ефективність сезонної експлуатації досить великий, з'являється необхідність дослідження економічно раціонального строку сезонної експлуатації малодіяльної лінії.

З аналізу впливу перерахованих вище факторів на ефективність спрощених методів експлуатації малодіяльних в Україні можна зробити наступні висновки:

1. До основних факторів, що впливають на ефективність спрощених методів експлуатації лінії належать: вантажообіг, довжина експлуатованої лінії, величина кілометрової будівельно-експлуатаційної вартості, величина економії на будівельно-експлуатаційній вартості, вартість 1 т перевезеного вантажу, відсоток збереженості вантажу на складах. Всі ці фактори тісно пов'язані між собою й при виборі методу експлуатації малодіяльної лінії необхідний їхній комплексний облік.

2. При цьому застосування спрощених методів експлуатації дає в порівнянні зі звичайною експлуатацією економію 20-30% сукупних витрат.

3. Істотний вплив на величину наведених будівельно-експлуатаційних витрат малодіяльної лінії при сезонній експлуатації робить строк роботи лінії протягом року. Так, при зміні строку від 3 до 12 місяців витрати зменшуються майже на 45%. З огляду на цей факт, в майбутньому, необхідно проаналізувати оптимальне значення строку експлуатації малодіяльної лінії.

Дослідження впливу на економічну ефективність спрощених методів експлуатації малодіяльних ліній різних факторів

Кириленко О.М., Національний авіаційний університет, м. Київ

На вибір методу експлуатації малодіяльної залізниці впливає цілий ряд факторів. Самі, на наш погляд, значимі - район будівництва, характер рельєфу місцевості, розмір й характер вантажообігу, рід перевезених вантажів, довжина експлуатованої лінії, можливість передачі частини вантажів або всього вантажопотоку на дублюючі шляхи сполучення при перерві в експлуатації залізниці, а також тип проекрованої лінії.

При виборі методу експлуатації повинно враховувати й вплив даного методу на будівельно-експлуатаційну вартість залізниці.

Всі перераховані вище фактори у своєму взаємозв'язку носять системний характер і тільки їхній комплексний облік дозволить зробити обґрунтований вибір економічно ефективного методу експлуатації залізниці. Але попередньо необхідно проаналізувати вплив кожного фактора окремо на ефективність застосування того або іншого методу експлуатації.

Часто вирішальним фактором, що впливає на вибір методу експлуатації малодіяльної залізниці, є очікуваний вантажообіг лінії.

У зв'язку з тим, що на розглянутому типі ліній очікуються незначні темпи росту вантажообігу, у даному дослідженні розглядалися лише початкові або опосередковані розміри перевезень. При малих розмірах вантажообігу й низкою парності руху поїздів особливо відчутна ефективність спрощених методів експлуатації. Ефект тим вище, чим більше довжина лінії, менше ціна перевезеного вантажу й чим більше зниження будівельної вартості лінії, викликане застосуванням того або іншого методу експлуатації.

З ростом вантажообігу ефективність спрощених методів експлуатації знижується.

При збільшенні довжини лінії й зі збільшенням економії в будівельно-експлуатаційній вартості доцільність застосування спрощених методів експлуатації зростає.

Істотний вплив на вибір методу експлуатації малодіяльної залізниці робить довжина лінії. Особливо значний цей вплив на необхідний штат працівників і на необхідну кількість рухомого складу при різних методах експлуатації.

Зі збільшенням довжини малодіяльної залізниці зростає ефективність спрощених методів організації перевезень. Причому темп росту економічної ефективності прямо пропорційний економії в будівельній вартості лінії (у результаті застосування того або іншого методу експлуатації), обернено пропорційний вантажообігу, ціні тонни перевезеного вантажу, відсотку схоронності вантажу на складах за період перерви в експлуатації.

Як показує виконаний автором аналіз, економічна ефективність сезонної експлуатації зростає зі збільшенням кілометрової будівельно-експлуатаційної вартості, причому тим значніше, чим вище економія в будівельній вартості лінії, що досягається в результаті застосування спрощених методів експлуатації, і чим більша довжина лінії.

Ефективність застосування сезонної експлуатації різко зростає зі збільшенням економії в будівельно-експлуатаційній вартості лінії - результат застосування спрощених методів організації перевезень. Доцільність сезонної експлуатації зростає зі збільшенням розмірів перевезень.

Вплив ціни 1 тонни перевезеного вантажу на ефективність спрощених методів може бути проаналізоване шляхом обліку омертвляння коштів у національній економіці, викликаного затримкою вантажів на складах на період перерви в експлуатації. А також затримкою вантажу в дорозі за рахунок зниження дільничної швидкості, що неминуче буде мати місце при спрощених методах організації перевезень по малодіяльній лінії.

Зі збільшенням ціни тонни перевезеного вантажу зменшується доцільність застосування спрощених методів експлуатації, причому тем інтенсивніше, чим вище вантажообіг лінії й чим менше її довжина.

З огляду на те, що за час перерви в експлуатації лінії, частина вантажу буде доставлена споживачеві суміжними видами транспорту, а так само з огляду на той факт, що весь вантаж впливає на омертвляння коштів у національній економіці (сезонне споживання), необхідно проаналізувати вплив відсотка схоронності вантажу на складах на ефективність сезонної експлуатації.

Виконане автором дослідження показує, що зі збільшенням відсотка складованих вантажів ефективність сезонної експлуатації падає. І тем швидше, чим менше довжина лінії, чим вище ціна 1 тонни перевезеного вантажу й вантажообіг лінії.

Аналізуючи вплив строку сезонної експлуатації на сумарні витрати малодіяльної залізниці, строк сезонної експлуатації залізниці в значній мірі визначає розміри наведених будівельно-експлуатаційних витрат.

Тому що вплив строку експлуатації на ефективність сезонної експлуатації досить великий, з'являється необхідність дослідження економічно раціонального строку сезонної експлуатації малодіяльної залізниці.

З аналізу впливу перерахованих вище факторів на ефективність спрощених методів експлуатації малодіяльних залізниць національної економіки України можна зробити наступні висновки:

2. До основних факторів, що впливають на ефективність спрощених методів експлуатації лінії належать: вантажообіг, довжина експлуатованої лінії, величина кілометрової будівельно-експлуатаційної вартості, величина економії на будівельно-експлуатаційній вартості, ціна 1 т перевезеного вантажу, відсоток схоронності вантажу на складах. Всі ці фактори тісно пов'язані між собою й при виборі методу експлуатації малодіяльної залізниці необхідний їхній комплексний облік.

2. При цьому застосування спрощених методів експлуатації дає в порівнянні зі звичайною експлуатацією економію 20-30% від сукупних витрат.

3. Істотний вплив на величину наведених будівельно-експлуатаційних витрат малодіяльної залізниці при сезонній експлуатації робить строк роботи лінії на протязі року. Так, при зміні строку від 3 до 12 місяців витрати зменшуються майже на 45%. З огляду на цей момент, в майбутньому, необхідно проаналізувати оптимальне значення строку експлуатації малодіяльної залізниці.

Кадри як основа конкурентної переваги

Ковальчук Т. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Розглядаючи сучасну стратегію фірми, засновану на створенні конкурентної переваги за рахунок процесу навчання і придбання знань, слід підкреслити значення персоналу, що має спеціалізовані знання, навички і досвід, як ключовий стратегічний ресурс. Вивчення ряду компаній показало, що відправним моментом і постійною базою успішної стратегії є не фінансовий, а людський капітал.

Пошуки динамічнішої, адаптивної і стійкої переваги привели до аналізу внутрішніх конкурентних ресурсів, висунення завдання розвитку ключових компетенцій і привертання уваги до процесів здобутку знань. За визначенням, стратегії, засновані на компетенції, залежать від людей, їх відповідності виникаючим завданням. В результаті посилюється конкуренція за володіння обмеженими людськими ресурсами.

Вивчення компаній, що проводять заміну ієрархічних структур мережевими, систем контролю розширенням повноважень, впровадження гнучких процесів, привело до висновку, що зміни стратегії реалізуються швидше, ніж необхідні для їх підтримки організаційні зміни. Сьогоднішні керівники намагаються реалізувати стратегії третього покоління за допомогою організацій другого покоління і методів управління першого покоління. Вищі керівники повинні здійснити наступні важливі зміни: зміна поглядів на стратегічні ресурси, зміна поглядів на створення і розподіл вартості, зміна поглядів на функції вищих менеджерів.

У багатьох фірмах процес трансформації стратегії ставить нові завдання перед службами управління людськими ресурсами, фахівці яких відчують нестачу підготовки і досвіду для переходу від адміністративних до стратегічних функцій. В процесі організаційного оформлення стратегічних пріоритетів служби управління людськими ресурсами включаються в розробку стратегії, у багатьох випадках беручи участь у визначенні ключових компетенцій фірми і, як правило, в підвищенні кваліфікації менеджерів і проведенні організаційних змін, необхідних для їх формування. В умовах, коли кадри, що мають спеціалізовані знання, навички і досвід, перетворюються на обмежений стратегічний ресурс, роль фахівців в області управління людськими ресурсами в розробці і здійсненні стратегії стає ключовою. Проте на практиці вони часто намагаються досягати стратегічних цілей традиційними методами (вдосконалення набору, підготовки, стимулювання) і проводити кардинальні системні зміни за допомогою часткових рішень. Адекватний розвиток людського капіталу компанії вимагає рішення наступних основних завдань в області управління людськими ресурсами:

Формування систем управління людськими ресурсами, процесів і культур, здатних протистояти глибоко укоріненій переважній увазі до фінансових активів і компенсувати її.

Створення внутрішньоорганізаційних зв'язків, мереж передачі знань.

Участь у формуванні привабливої, стимулюючої і об'єднуючої організаційної культури, сприяючої залученню і збереженню талантів і перетворенню потенціалу компетенцій в активні і зацікавлені дії.

Настання ери економіки, заснованої на інформації і знанні, викликало кардинальні зміни у відносинах між компаніями і зайнятими. Конкурентна боротьба за стратегічні ринкові позиції і обмежені організаційні ресурси залишається як і раніше інтенсивною, але центр цієї боротьби перемістився в область володіння талановитими і знаючими людьми. У завдання менеджменту входить не лише забезпечення потрібним персоналом, але і його залучення до процесу безперервного навчання і активної участі в досягненні цілей компанії.

Розвиток інвестиційного потенціалу на підприємстві

Костікова А. А., Чимшиш С. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

З приходом до ХХІ ст. економіка та суспільство в цілому вимагає все більшої модернізації виробництва, реконструкції техніки та технології, підвищення якості продукції та кваліфікації працівників. Це в свою чергу потребує значних капіталовкладень, а отже і розвитку інвестиційного потенціалу підприємств.

Єдиного підходу до визначення сутності поняття «інвестиційний потенціал» не існує. З цього приводу виникають дуже багато дискусій та розбіжностей, як серед вітчизняних науковців, так і серед зарубіжних. Значна кількість вчених під інвестиційним потенціалом розуміє сукупність інвестиційних ресурсів. Так, Бережна І. О. інвестиційний потенціал розглядає як взаємозалежний та нерозривний комплекс зовнішніх інвестицій і ресурсів підприємства. Зовсім інше трактування цього терміну у Кучерука Г. Ю. і Вовка О. М., які розглядають його як цілісність економічних можливостей, що дають змогу розвивати та реалізувати перспективні цілі підприємства в області інвестиційної діяльності. На думку Бочарова В. В., інвестиційний потенціал – це інвестиційний попит, який є у власників підприємства, але вони його не перетворюють у пропозицію капіталу по деяким причинам. Туріянська М. М. вважає, що накопичені в процесі господарської діяльності власні ресурси, які використовуються для інвестиційних потреб називаються інвестиційним потенціалом.

На основі вищенаведених визначень, можна сказати, що інвестиційний потенціал – це можливість фінансування поточної діяльності і розвитку підприємства.

Для ефективного функціонування механізму інвестиційного потенціалу необхідний постійний його розвиток. Від початку і до кінця інвестиційного механізму різноманітні його компоненти трансформуються одна в одну, при цьому зменшуючи або збільшуючи інвестиційний потенціал. Основними чинниками розвитку інвестиційного потенціалу є:

- інвестиційне середовище підприємства;
- об'єм інвестицій, адже чим більше їх, тим більші стають доходи і таким чином збільшується інвестиційний потенціал;
- фінансова стійкість та платоспроможність підприємства;
- залучення зовнішніх фінансових ресурсів та можливості їх використання;
- економічний розвиток підприємства;
- різні фази життєвого циклу підприємства.

Ефективний розвиток інвестиційного потенціалу залежить від таких критеріїв: економічного росту, який розглядають через фінансову рентабельність, чистий приведений дохід, рівень капіталізації тощо; інвестиційної поведінки, тобто прийняття управлінських рішень; інвестиційного клімату та інновацій.

Інвестиційний потенціал складається з таких складових: власних та залучених фінансових ресурсів, а також реструктуризації активів. В свою чергу власні фінансові ресурси складаються з чистого прибутку і амортизації. Що стосується залученого капіталу, то він включає платоспроможність, фінансову стійкість та середньозважену вартість залученого капіталу. Реструктуризація активів – зміни у складі та структурі активу балансу, пов'язані з продажем основних фондів або підрозділів підприємства, переводом дебіторської заборгованості в більш ліквідні форми, наприклад, грошові кошти тощо. До складу реструктуризації активів входять оборотність, продуктивність і рентабельність активів, а також завантаження основних фондів. Для того, щоб ефективно розвивався інвестиційний потенціал, треба щоб ці три складові взаємодіяли між собою та доповнювали одне одного.

На закінчення можна сказати, що інвестиційний потенціал – це джерело постійного зростання підприємства, підвищення його конкурентоздатності та прибутковості. Він відіграє важливу роль у постійному розширенні інвестиційної діяльності підприємства і подальший його розвиток та вдосконалення сприятиме ефективному функціонуванню, як окремих підприємств, так і економіки в цілому.

Визначення інфраструктурної складової витрат на курсування окремого пасажирського поїзда

Кравченко Х. В., ДНУЗТ, Дніпропетровськ

На сьогоднішній день в Україні відсутня методика визначення ефективності окремого пасажирського поїзда, а є лише певний порядок розрахунку рентабельності поїздів. Для визначення рентабельності поїздів доходи беруться із програмної довідки G-100 за вказаний період часу (сума доходу від тарифу по Україні і плацкарти), а витрати розраховуються на основі укрупнених та одиничних витратних ставок, які визначені калькуляцією собівартості пасажирських перевезень по Укрзалізниці. В калькуляції відображені прямі витрати всіх господарств, які віднесені на пасажирські перевезення і непрямі витрати, які розподілені на пасажирські перевезення пропорційно відповідних показників. Виходячи з експлуатаційних витрат і об'ємів пасажирських перевезень розраховуються витратні ставки.

Проблема в тому, що витратні ставки не враховують індивідуальних особливостей курсування конкретного пасажирського поїзда, таких як: швидкість руху, комфортність, класність поїзда, сезонність та термін курсування. Все це приводить до викривленого відображення інформації щодо витрат на курсування конкретного поїзда, неправильного розрахунку рентабельності і, як наслідок прийняття необ'єктивних управлінських рішень, щодо внесення змін в існуючий розклад руху.

Комплексного теоретико-методичного підходу щодо визначення рентабельності окремого пасажирського поїзда досі не виведено. Також відсутній методичний підхід розрахунку витрат інфраструктурної складової на конкретний поїзд, що враховував би всі індивідуальні особливості курсування даного поїзда.

Мета роботи. Розробити методичний підхід визначення інфраструктурної складової витрат на курсування окремого пасажирського поїзда, яка враховує індивідуальні особливості курсування даного поїзда.

Залежності зносу колійної інфраструктури від підвищення швидкості руху поїздів присвятили свої дослідження такі науковці як Ю. С. Бараш, М. Б. Курган, І. П. Коржиневич. У науковій праці вчені виявили, що розрахунок впливу поїздів на інфраструктуру через приведений вантажообіг є недостатньо точним, оскільки не враховує ряд технічних і експлуатаційних факторів. Аналітичні залежності, які отримали автори в ході своїх досліджень визначають взаємозв'язок між якісним станом інфраструктури та кількісними показниками впливу, вони достатньо точно характеризують вплив останніх (швидкості руху, типу рухомого складу, стану інфраструктури) на знос залізничної колії та контактної мережі.

В умовах створення на основі Укрзалізниці акціонерної компанії, зараз є дуже доречним формування порядку розрахунку витрат на курсування конкретного поїзда саме за інфраструктурною складовою.

Усі витрати на утримання та ремонт інфраструктури залежно від господарства, яке його обслуговує.

Для того, щоб визначити витрати на окремих поїзд необхідно вміти розраховувати витрати, що відносяться на певну групу поїздів, кількість цих поїздів з урахуванням періоду курсування, кількості вагонів у поїзді та швидкості руху.

Як вже було сказано швидкість руху та вага поїзду дуже впливає на витрати енергоресурсів на тягу поїздів та знос колійної інфраструктури.

Враховуючи сказане, витрати на рух пасажирських поїздів та їх вплив на знос колійної інфраструктури, необхідно індивідуально розраховувати та відносити на конкретний пасажирський поїзд.

На рисунку 1 представлена структура витрат пасажирського поїзду залежно від швидкості руху, періоду курсування, кількості вагонів в поїзді та його пробігу на протязі року.



Рисунок 1. Вплив факторів на величину витрат окремого поїзда на утримання інфраструктури

На основі вище наведеного підходу отримано досить складну та об'ємну процедуру розрахунку реальних витрат на інфраструктуру кожного поїзда, і як наслідок, рентабельності, що досить повно відображає реальну ефективність курсування окремих пасажирських поїздів.

Оскільки вручну розраховувати витрати на кожен окремий поїзд є дуже складною і громіздкою процедурою, то виникла необхідність автоматизувати цей процес. Програмне забезпечення щодо визначення ефективності курсування окремого пасажирського поїзда було розроблено вченими ДНУЗТ в науково-дослідній роботі [5].

Користувач програмного забезпечення має можливість переглянути результати розрахунків витрат пасажирського поїзда за складовими витрат, за статтями витрат. Результати представлені в абсолютних величинах (грн.), та відносних (%):

- доля кожної складової у загальній суми витрат поїзда;
- доля кожної статті калькуляції у складовій витрат;
- доля кожної статті калькуляції у загальній суми витрат поїзда;

Для роботи програмного забезпечення по визначенню інфраструктурної складової витрат окремого пасажирського поїзда необхідно отримувати від служб (підрозділів) залізниці у встановленому порядку такі дані про пасажирські перевезення:

Впровадження вказаної методики для визначення інфраструктурної складової витрат на курсування окремого пасажирського поїзда дозволить розрахувати точні, економічно обґрунтовані витрати цієї складової на конкретний поїзд.

Методика розподілу витрат з урахуванням усіх індивідуальних особливостей курсування пасажирського поїзда в сукупності дозволяє розрахувати витрати на окремий пасажирський поїзд, залежно від його структури, комфортності періоду курсування та швидкості руху

Все це дозволяє цим більш правильно визначати рентабельність окремого пасажирського поїзда і на основі цього приймати рішення щодо внесення змін в існуючий розклад руху. Також, в подальшому, за допомогою запропонованого підходу та з використанням ПЕОМ, можна буде з легкістю визначати вартість користування інфраструктурою конкретним поїздом.

Щодо розвитку в'їзного туризму в Україні

Марценюк Л. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Туризм є однією з найважливіших галузей економіки країни. Він відіграє важливу роль в зовнішньоекономічних зв'язках, дає поштовх розвитку світової торгівлі та вирішує соціальні і культурні проблеми держави. Маючи вдале географічне положення, сприятливий клімат, наявність історико-культурного, природно-ресурсного та туристично-рекреаційного потенціалу, Україна має всі можливості для розвитку в'їзного туризму. Але на даний час туристичний бізнес орієнтований переважно на виїзд. Більшість туристичних фірм відправляють українців за кордон, а лише незначна їх частина – займається залученням іноземців до нашої держави. Таким чином, частина капіталу йде за кордон, а не до державного бюджету України.

В цілому, ринок туризму, безсумнівно, зростає! Зростає виїзний туризм - в інші країни виїжджає все більше українців, і розвивається внутрішній туризм - все більше наших громадян подорожують по Україні. Однак, в'їзний туризм практично не розвивається - число іноземців, що приїжджають в Україну, майже не збільшується. Кількість іноземних туристів в Україні в десятки разів менше, ніж українців, що виїжджають за кордон. Справа не у візах, а в інтересі до країни.

Кілька слів про в'їзний туризм. Тут основний потік іноземців - це наші найближчі сусіди з СНД, які приїжджають на Чорне та Азовське моря. Росіяни, молдавани та білоруси складають 55 % всіх іноземних туристів. Ще 25 % іноземних туристів - з Польщі, в основному, в Західній Україні. З країн більш віддалених від України: менше 1 % - туристи з Німеччини, і 0,5 % - із США. Куди їдуть іноземні туристи? Якщо з СНД, то майже всі на море. Якщо це «далекі» іноземці, то найчастіше вони відвідують стандартний набір туристичних центрів: Київ, Одеса, Львів.

Хто займається прийомом іноземних туристів в Україні? Організацією «лежачого» туризму займається безліч фірм. Бізнес тут гранично простий. Потрібно навесні викупити у санаторіїв і будинків відпочинку побільше місць, а влітку їх продати. Такий бізнес приносить більшу частину грошей у сфері туризму, але ми не схильні називати це словом «туризм». Для нас туризм пов'язаний з пізнанням країни. У кожній області є місцеві турфірми, які пропонують відпочинок та екскурсії тільки в своєму регіоні, тобто турфірми обласного масштабу. Є турфірми, в арсеналі яких налічується всього пара-трійка обкатаних ними екскурсійних маршрутів, наприклад, в парк «Софіївка» або до Львова.

Існує ряд проблем, які стримують розвиток туризму – це: низька конкурентоспроможність вітчизняного торгового продукту; недостатньо розвинена транспортна система; недостатня поінформованість іноземних туристів, тобто неотримання ними своєчасної, достовірної інформації про туристично-рекреаційні можливості країни; рівень сервісу не відповідає міжнародним вимогам обслуговування.

На сьогодні активно розвивається сільський туризм. Даний вид дозволяє туристам відпочити в сільській місцевості та насолодитися розкішними барвами українського села. Туристи зможуть ознайомитися з культурою. Перевагою є відносно невелика ціна. Екотуризм є економічно вигідним, на його розвиток не потрібно значних капіталовкладень. Для підвищення розвитку туризму найважливішими кроками повинні бути: розроблення та удосконалення нормативно-правової бази з питань туризму; розроблення стандартів на послуги; сертифікація туристичних послуг; створення пільгових умов для стимулювання організацій відпочинку й оздоровлення дітей та інших соціально незахищених груп населення; налагодження реклами, випуск спеціалізованих видань туристичного напрямку.

Методичний підхід щодо визначення раціональної зони курсування швидкісних поїздів

Матусевич О.О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Анотація. Удосконалено методичний підхід щодо визначення оптимальних зон курсування швидкісних поїздів за рахунок встановлення беззбиткової зони курсування на певному маршруті залежно від доходів та питомих витрат Української залізничної швидкісної компанії (УЗШК) від перевезення пасажирів на вказаному напрямку руху, що дозволить суттєво знизити експлуатаційні витрати та підвищити ефективність діяльності швидкісної компанії.

Сьогодні існує проблема збитковості пасажирських поїздів на наступних видах сполучень: приміське, регіональне, дальнє сполучення, а також у групі швидкісних поїздів. Відносно однієї з груп поїздів – швидкісних і має проводитися дослідження.

Слід зазначити, що зростання кількості швидкісних пасажирських поїздів та зміна напрямків їх курсування збільшили кількість перевезених пасажирів, населеність рухомого складу та частково знизили збитковість швидкісних перевезень.

Для суттєвого поліпшення показників діяльності УЗШК необхідно скоротити термін курсування швидкісного поїзда, що дозволить підвищити населеність поїздів та встановити оптимальні зони беззбиткової подорожі пасажирів на кожному напрямку руху

Задача дослідження: розробити методику щодо підвищення економічної ефективності функціонування окремого швидкісного пасажирського поїзда за розрахунок визначення беззбиткових зон його курсування.

Послідовність рішення задачі з визначення раціональної зони курсування швидкісних поїздів передбачає:

1. Проведення економічного аналізу функціонування швидкісних поїздів на заданому напрямку руху;
2. Визначення усіх вихідних даних для розрахунку доходів та витрат швидкісного пасажирського поїзду при перевезенні пасажирів на даному напрямку руху;
3. Розробка економічного критерію для визначення беззбиткової зони курсування швидкісних перевезень на певному напрямку руху;
4. Розрахунок беззбиткової зони курсування швидкісних перевезень на певному напрямку руху.

Слід зазначити, що доцільно аналізувати рентабельність швидкісних поїздів різних напрямків, які мають менший дохід від перевезень. Для подальших досліджень експлуатації окремих швидкісних поїздів необхідно побудувати функції витрат і доходів від перевезення пасажирів на різних напрямках руху.

Для побудови функції доходів від перевезення пасажирів швидкісними поїздами на різних напрямках руху слід застосувати результати дисертаційного дослідження Момот А. В.

Для побудови загальної функції витрат слід аналізувати окремо умовно постійні та умовно змінні витрати швидкісних поїздів. Слід зазначити, що статистичні данні по витратах окремого швидкісного поїзда в Українській залізничній швидкісній компанії (УЗШК) відсутні і розрахувати їх можливо лише умовно шляхом ділення загальних витрат компанії на загальну кількість поїздів на кожному напрямку руху з урахуванням дальності поїздки кожного поїзда. Далі вже можна визначити протяжність маршруту швидкісного поїзда за умови беззбитковості пасажирських перевезень, коли беззбиткова протяжність маршруту конкретного швидкісного поїзда дорівнює відношенню доходів від перевезення пасажирів на окремому напрямку на питомі витрати на курсування швидкісного поїзда протягом звітного періоду на один км заданого маршруту.

Таким чином, далі можна побудувати алгоритм дій щодо розрахунку ефективності організації швидкісних перевезень на певному напрямку руху. Серед них слід визначити наступні:

Спочатку розраховуються загальні витрати на перевезення пасажирів на конкретному напрямку за певний період.

Потім слід розрахувати доходи від перевезення пасажирів на конкретному напрямку за певний період з урахуванням цінової політики Укрзалізниці.

Використовуючи попередні дані за формулою визначення беззбиткової протяжності маршруту конкретного швидкісного поїзда слід розрахувати цю беззбиткову відстань перевезення пасажирів.

Визначена беззбиткова відстань є кордоном курсування швидкісних поїздів на даному напрямку. За кордоном цієї зони діяльність конкретного поїзда буде збитковою.

На основі проведених досліджень було запропоновано:

1. Методичний підхід щодо визначення оптимальних зон курсування швидкісних поїздів за рахунок встановлення беззбиткової відстані їх курсування на певному маршруті.

2. Методика визначення доходів та витрат окремого швидкісного поїзда, розподіл їх на умовно змінні та умовно постійні, що дозволило розрахувати за допомогою графічного методу та математичної формули беззбиткову відстань курсування будь-якого швидкісного поїзда на певному маршруті.

3. Експлуатація швидкісних поїздів на будь-якому напрямку у межах беззбиткової відстані дозволяє ліквідувати їх збитковість, або підвищити ефективність їх курсування.

Впровадження вказаної методики для визначення оптимальних зон курсування швидкісних поїздів дозволить АТ «Українські залізниці» суттєво підвищити ефективність курсування швидкісних перевезень, а УЗШК поступово скоротити збитковість своєї діяльності.

Удосконалення категорійного апарату в теорії управління конкурентоспроможністю підприємства

*Мельник Т.С., Державна адміністрація залізничного транспорту України, м. Київ
Христофор О.В., ДЕТУТ, м. Київ*

Питанням конкурентоспроможності підприємств і розробкою методологій управління конкурентними перевагами різних об'єктів присвячені праці багатьох зарубіжних і вітчизняних вчених: Ж.-Ж.Ламбена, М.Портера, Ф.Котлера, А.Асселя, Є.Азаряна, Г.Азоева, І.Ансоффа, Р.Фатхутдінова, А.Наливайка, Н.Куденко, Л.Балабанової та інших. Не дивлячись на це, існуючі численні тлумачення поняття «конкурентоспроможність підприємства» мають ряд недоліків, в окремих наукових працях зустрічається підміна споріднених категорій, не простежені зв'язки між цими категоріями, мало приділено уваги питанням конкурентного статусу і конкурентного потенціалу підприємства.

Очевидно, що між поняттями «конкурентний потенціал», «конкурентна перевага», «конкурентний статус» і «конкурентоспроможність» підприємства існує причинно-наслідковий зв'язок. Так, конкурентний потенціал визначає, конкурентні можливості підприємства, в основі яких лежить його забезпеченість матеріальними і нематеріальними ресурсами. Наявність ресурсів є необхідною умовою функціонування підприємства, однак недостатньою для створення конкурентної переваги, ведення конкурентної боротьби та отримання в ній перемоги. Ефективне використання ресурсів, їх раціональний розподіл і правильна комбінація дозволяють підприємству формувати конкурентні переваги відносно інших учасників ринку. Отже, на думку більшості вчених, конкурентна перевага виступає причиною, конкурентоспроможність – наслідком, а конкурентний потенціал слугує основою, без якої неможливо виграти у конкурентній боротьбі за споживача [3].

Однак у цьому ланцюгу міжпонятійних зв'язків на вказане місце і роль конкурентного статусу; крім того, конкурентний потенціал тісно зв'язаний зі стратегічним потенціалом, хоча і має принципові відмінності. Між тим розвиток методології оцінки конкурентоспроможності і конкурентного потенціалу підприємства вимагає уточнення змісту перелічених категорій і зв'язків між ними.

У досліджуваному ланцюгу категорій конкурентний потенціал виступає базою, на підставі якої підприємство створює конкурентні переваги, підтримує і підвищує свою конкурентоспроможність. Аналіз літературних джерел показав, що визначення категорії «конкурентний потенціал» зазнало суттєвих змін – від розгляду його як сукупності ресурсів і можливостей [4, 11] або частки загального потенціалу підприємства [5, 10] до розуміння його як набору ключових факторів успіху [12] і складових, яким властиві інноваційність та адаптивність [6, 13].

Більшість існуючих підходів до визначення конкурентного потенціалу передбачають в ньому: наявність ресурсної складової та її доступність; наявність інструментів з перетворення потенціалу у фактор дійсної конкуренції; порівняльний аналіз потенціалів конкуруючих суб'єктів ринку; врахування впливу зовнішніх факторів і спроможність підприємства адаптуватись до змінних умов ринку; зв'язок з конкурентоспроможністю підприємства. Звідси випливає розуміння конкурентного потенціалу як сукупності наявних природних, матеріальних, трудових, фінансових і нематеріальних ресурсів та можливостей об'єктів чи суб'єктів господарювання, які дозволяють їм отримувати конкурентні переваги перед іншими учасниками ринку [3]. Оскільки конкурентні переваги підприємства мають забезпечити досягнення його цілей та реалізацію стратегічних і довгострокових планів, то потенційні можливості підприємства щодо створення та утримування або розвитку переможних конкурентних позицій у довгостроковій перспективі в багатьох наукових дослідженнях й визначаються як конкурентний потенціал підприємства. У даному викладенні не знайшли відображення потенційні можливості підприємства для успішного ведення поточної конкурентної боротьби: якщо ці можливості не використовувати, то можна

втратити завойовану конкурентну позицію, не утримати конкурентні переваги і послабити конкурентоспроможність.

Підсумовуючи вищевикладене, пропонуємо таке визначення: конкурентний потенціал являє собою внутрішні і зовнішні можливості (потенції) підприємства, які дозволяють йому успішно вести конкурентну боротьбу за рахунок формування і застосування конкурентних переваг, адаптованих до змін зовнішнього середовища, завдяки ефективному використанню наявних матеріальних і нематеріальних ресурсів. Розгляд конкурентного потенціалу саме з такої позиції чітко вказує на його місце у ланцюжку досліджуваних нами категорій: він являє собою сукупність передумов для досягнення конкурентних переваг, в тому числі на довгостроковий період.

Слід відмітити, що в окремих літературних джерелах, а також серед практиків зустрічається помилка ототожнювання категорій «конкурентний потенціал» і «стратегічний потенціал» підприємства. Тому, хоча поняття стратегічного потенціалу не є предметом розгляду в даній праці, для більш чіткого розмежування цих категорій вважаємо стилі зупинитись на його змісті.

Як і на конкурентний потенціал, на стратегічний потенціал підприємства впливає внутрішнє і зовнішнє середовище, тому це також комплексне поняття. Визначення стратегічного потенціалу спирається на застосування системного підходу до розгляду умов і результатів функціонування підприємства, визначення його цілей. Згідно з цим підходом, підприємство розглядається як система ресурсів, які вступають у взаємодію і сприяють досягненню результату [9].

Існує кілька підходів до визначення стратегічного потенціалу підприємства. Зокрема, він розглядається як: сукупність матеріальних, трудових, фінансових, організаційних, інформаційних, просторових, репутаційних та інших видів ресурсів підприємства; ринкові можливості підприємства; комерційна діяльність підприємства. На наш погляд, жоден з цих підходів не розкриває сутності поняття у достатній мірі. Більш вдалим можна вважати визначення стратегічного потенціалу як сукупності потенційних можливостей підприємства при ефективнішому використанні його ресурсів для досягнення глобальних і локальних стратегічних цілей [8]. Слід відмітити, що стратегічний потенціал формують лише ті ресурси, які можуть бути змінені в результаті реалізації стратегічних рішень. Крім того, стратегічний потенціал суттєво залежить від умов, в яких функціонує підприємство, і зазнає їх постійного впливу. В умовах стабільної економіки економісти відносять до стратегічного потенціалу всі ресурси, які забезпечують досягнення конкурентних переваг підприємства, через це і відбувається змішування понять конкурентного і стратегічного потенціалу.

Підсумовуючи розглянуті визначення, можемо відзначити, що стратегічний потенціал зумовлює дії підприємства у поточному періоді, спрямовані на те, щоб досягти встановлених цілей у майбутньому, з урахуванням того, що умови існування та оточення будуть змінюватись, причому ці зміни найчастіше є непередбачуваними і непрогнозованими. При цьому виробляється здатність реагувати на зміни у зовнішньому середовищі, яка дозволяє досягати бажаних цілей у перспективі, що виступає важливішим завданням стратегічного управління.

Стратегічний потенціал безпосередньо не співвідноситься з конкурентною стратегією і не використовується для створення конкурентних переваг та/або переважання у конкурентній боротьбі, чим і відрізняється від конкурентного потенціалу; зауважимо, що є й інші відмінності, але зазначені – визначальні та очевидні. Для нас більш важливим є поняття конкурентного потенціалу, адже він виступає основою створення конкурентних переваг.

У вітчизняній і зарубіжній літературі існує чимало підходів до визначення категорії «конкурентна перевага». Серед них слід виділити підхід Г.Азоева, який під конкурентними перевагами розуміє «концентровані прояви переважання над конкурентами в економічній, технічній, організаційній сферах діяльності підприємства, що його можна виміряти економічними показниками (додатковий прибуток, більш висока рентабельність, ринкова частка, обсяг продажів).» [1, с. 256]. Таке розуміння конкурентних переваг є доволі

розповсюдженим, особливо серед керівників-практиків, які очікують від створеної конкурентної переваги миттєвої економічної віддачі, і в цьому проявляється один з недоліків наведеного визначення.

Інший вчений, Ж.-Ж.Ламбен трактує конкурентні переваги як ті характеристики товару або марки, які створюють для фірми певне переважання над своїми прямими конкурентами, причому ці характеристики (атрибути) можуть бути різноманітними і відноситись як до товару (базової послуги), так і до додаткових послуг, що супроводжують базову послугу, до форм виробництва, збуту або продажів, специфічних для фірми чи її товару. Дослідник підкреслює, що вказана перевага є відносною, вона визначається в порівнянні з конкурентом, який займає найкращу позицію на ринку або у ринковому сегменті [7]. Це визначення теж не позбавлене неточностей і недоліків, однак його основна ідея є вірною: будь-яка конкурентна перевага в кінцевому випадку має бути помічена та оцінена покупцями, які своєю споживчою поведінкою продемонструють, хто з конкуруючих підприємств лідирує у змаганні. Тобто конкурентна перевага досягається лише тоді, коли підприємство запропонує покупцю товар або послугу такої цінності, яку він навряд чи знайде в іншого продавця. Тому завдання товаровиробника (надавача послуг) – визначити, за рахунок чого він може виграти конкурентне змагання.

Досягнення того чи іншого рівня конкурентної переваги (або сполучення переваг) виражається в конкурентному статусі підприємства. Слід зазначити, що ряд науковців трактують конкурентний статус як характеристику можливостей підприємства для ведення конкурентної боротьби, передумови для досягнення підприємством конкурентних переваг, однак така точка зору, на наш погляд, є помилковою.

Конкурентний статус підприємства, згідно з визначенням І.Ансоффа, являє собою характеристику конкурентних позицій підприємства на ринку в порівнянні з іншими підприємствами [2]. Таке розуміння категорії показує, що саме конкурентні переваги обумовлюють конкурентний статус підприємства, оскільки вони визначають, які фактори зовнішнього і внутрішнього характеру вплинули на можливість досягнення підприємством даної позиції. Тобто конкурентний статус підприємства є функцією рівня його конкурентних переваг.

Таким чином, конкурентний статус, або конкурентна позиція підприємства являє собою сукупність сильних і слабких сторін організаційно-економічного положення підприємства на галузевому, регіональному і локальному ринках відносно його головних конкурентів, яке воно досягло методами і засобами, що не суперечать чинному законодавству. Конкурентний статус показує позицію підприємства в конкуренції і безпосередньо залежить від його конкурентних переваг, які, в свою чергу, визначаються ефективністю використання різних видів ресурсів у процесі виробництва, розподілу і збуту продукції та задоволення потреб споживачів. Звідси випливає, що конкурентний статус не лише показує положення підприємства на ринку серед конкурентів, а й характеризує здатність підприємства до ведення конкурентної боротьби, передумови досягнення ним певних конкурентних переваг. Ці передумови визначаються конкурентним потенціалом підприємства (його внутрішніми факторами конкурентоспроможності) і сукупною дією зовнішніх факторів маркетингового середовища на можливість досягнення певного рівня конкурентної переваги.

Конкурентний статус підприємства обумовлює його конкурентоспроможність, однак ці категорії не є тотожними. В економічній літературі поняття конкурентоспроможності підприємства отримало безліч визначень, кожне з яких охоплює ту чи іншу його сторону – в залежності від цілей і завдань досліджень або об'єктів, що вивчаються.

У загальному розумінні конкурентоспроможність (від англ. «competitive strength») – це здатність підприємства відповідати вимогам конкурентного ринку, запитам покупців (споживачів) у порівнянні з аналогічними товарами та/або послугами, які реалізуються конкурентами. Іншими словами, конкурентоспроможність підприємства характеризує його спроможність успішно суперничати на ринку та отримувати відносно конкурентів

економічні та інші вигоди, завдяки чому завдання забезпечення і постійного підвищення конкурентоспроможності не втрачає своєї актуальності.

Висновок. Уточнення категорійного апарату і чітке визначення взаємозв'язків між основними категоріями є необхідним для подальшого розвитку теорії управління конкурентоспроможністю підприємства, без чого неможливо досягти успіху в конкурентній боротьбі.

Бібліографічний список:

1. Азоев, Г.А. Конкурентные преимущества фирмы / Г.А. Азоев, А.Л. Челенков. – М.: ОАО «Типография «НОВОСТИ», 2000. – 256 с.
2. Ансофф, И.Г. Новая корпоративная стратегия / И.Ансофф. – СПб.: Питер Ком, 1999. – 416 с.
3. Аренков, И.А. Конкурентный потенциал предприятия: модель и стратегия развития / А.И. Аренков, Я.Ю. Салихов, М.А. Гаврилова // Проблемы современной экономики. – 2011. - № 4 (40). – С. 40-43.
4. Войцеховская, И.А. Потенциал предприятия как основа его конкурентоспособности / И.А. Войцеховская // Проблемы современной экономики. – 2006. - № 1/2 (17/18). – С. 152-154.
5. Ерохин, Д.В. Теоретические основы оценки конкурентного потенциала промышленной фирмы / Д.В. Ерохин, Д.В. Галушко // Вестник Брянского государственного технического университета. – 2006. - № 4 (12). – С. 76-81.
6. Ковалева, Т.В. Методологические основы оценки стратегического потенциала предприятия в условиях риска и неопределенности внешней среды, Т.В. Ковалева // Российское предпринимательство. – 2006. - № 11 (83). – С. 85-88.
7. Ламбен, Ж.-Ж. Стратегический маркетинг. Европейская перспектива: Пер. с фр. / Ж.-Ж. Ламбен. – СПб.: Науки, 1996. – С.589.
8. Стратегический потенциал торгового предприятия и его конкурентный статус // [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.arhitrade.com/education.php?Id=8>.
9. Суска, А.А. Конкурентный потенциал как категория конкуренции и объект управления [Текст] / А.А. Суска // Молодой ученый. – 2012. - № 12. – С. 277-279.
10. Фатхутдинов, Р.А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление / Р.А. Фатхутдинов. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 312 с.
11. Фомченкова, Л.В. Конкурентный потенциал – основа повышения конкурентоспособности промышленного предприятия / Л.В. Фомченкова, М.И. Дли // Российское предпринимательство. – 2005. - № 1 (61). – С. 66-71.
12. Хмиль, Т.М. Стратегический менеджмент: Учеб. пособие / Т.М. Хмиль. – Харьков: ИД «ИНЖЭК», 2006. – 136 с.
13. Юлдашева, О.У. Теория и методология формирования и развития маркетингового потенциала фирмы / О.У. Юлдашева. Под ред. Г.Л. Багиева. – СПб.: Изд-во Инфо-Да, 2005. – 240 с.

Проблеми розвитку та напрями підвищення конкурентного потенціалу ДП «Укрзалізниця»

Омльчак Г. В., Класичний Приватний Університет, м. Запоріжжя

Залізнична галузь України за останні декілька років демонструє негативну динаміку розвитку. Показники обсягів перевезень вантажів і пасажирів так і не вийшли на докризовий рівень і продовжують стрімко падати. Причинами падіння обсягів залізничних перевезень є загальний кризовий стан економіки, окупація АР Крим, високий рівень фізичного зносу рухомого складу залізничного транспорту, технічна й технологічна відсталість залізничної інфраструктури, низький рівень організації перевізного процесу та неефективна робота галузі загалом, а також відсутність своєчасно проведених структурних та інституційних реформ та невідповідність обсягів фінансування нормативним вимогам процесів простого відтворення основних виробничих фондів та нестача інвестицій, що стримують інноваційно-інвестиційний процес розвитку залізниць. У поточному році скорочення залізничних перевезень значною мірою зумовлене бойовими діями на сході країни, які призвели до руйнування значної кількості об'єктів залізничної інфраструктури Донбасу.

Основною причиною падіння обсягів вантажних перевезень є кризовий стан економіки і, насамперед, промисловості. В структурі вантажних залізничних перевезень понад 60 % припадає на масові вантажі, які транспортуються великими партіями на значні відстані – вугілля (23,2 %), руда (17,3 %), будматеріали (12 %), кокс (2,5 %), зерно і продукти помелу (5,1 %) та інші.

Разом з тим, падіння обсягів перевезень значною мірою пов'язано із станом інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту, які не дозволяють доставляти вантажі швидко, вчасно та без втрат. Так, наприклад, на Донецькій та Дніпровській дорогах, які до останніх подій на Сході країни забезпечували 2/3 загального залізничного вантажообороту в країні, більшість працюючих електровагонів мали дворазовий ресурс зносу. Спостерігається дефіцит вантажних вагонів, які вибувають з експлуатації швидше, ніж існує можливість закуповувати нові одиниці. Крім того, проти української залізниці працюють зміни в логістиці, які не завжди вдається передбачити та знівелювати. В останні роки російські компанії виявляли все меншу зацікавленість перевозити вантажі територією України через не вигідні економічні умови, низьку якість транспортних послуг, а також пряму протекціоністську політику Росії щодо власних портів і залізниць.

Суттєвою проблемою ПАТ «Укрзалізниця», що на сьогоднішній день є відсутня єдина цілісна стратегія розвитку залізничного транспорту, яка визначила б основні цілі і механізми розвитку залізничного транспорту на перспективу. Реформування галузі необхідно проводити у поєднанні, координації та підпорядкованості цілям такої стратегії, маючи можливість своєчасно вносити корективи до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту та корегувати цільову модель ринку, звіряючись з практичними результатами реформування.

Вкрай важливо в короткі терміни розробити оптимальну економічну модель функціонування української залізниці, яка дозволить винайти ефективну форму співпраці Укрзалізниці та приватного капіталу, держави, участі громад та забезпечить приплив інвестицій, оновлення основних фондів, перевезення пасажирів на збиткових маршрутах, у т. ч. в приміському сегменті перевезень, утримання вокзалів і станцій.

Одним із основних завдань на сьогодні є забезпечення більш високих темпів розвитку національної транспортної системи України, її правова, технічна та технологічна адаптація до норм міжнародного транспортного та митного права, техніко-експлуатаційних та екологічних вимог міжнародних стандартів до рухомого складу, стану доріг та інфраструктури, пунктів пропуску через державний кордон, пошуку джерел фінансування для розвитку міжнародних транспортних коридорів.

Враховуючи сучасні норми європейського законодавства, в процесі реформування залізничної галузі необхідно здійснити організаційну, технічну і технологічну модернізацію залізничного транспорту, поступову демонополізацію залізничної галузі та запровадити ефективні ринкові механізми її функціонування та розвитку з метою динамічного нарощування обсягів перевезень вантажів і пасажирів відповідно до потреб соціально-економічного розвитку країни.

Інтеграція України через міжнародні транспортні коридори в міжнародне співтовариство дасть нашій країні і її регіонам підґрунтя динамічного розвитку економіки, створить умови підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних зв'язків країни, підвищить ефективність використання транзитного потенціалу, поліпшить соціально-економічне положення в регіонах розбудови МТК.

В Україні – транзитній державі – не повністю використовуються потенційні можливості, – лише на 70%. МТК, які проходять через територію України, не відповідають міжнародним вимогам. Україна маючи технічні можливості для залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків може рівномірно використовувати існуючі резерви за видами транспорту.

Тому, процес реалізації транспортного потенціалу України гальмує низька якість транспортної мережі і транспортного обслуговування, а також відсутність державного регулювання. Оскільки Україна постає вигідною геополітичною транзитною країною, необхідно звернути увагу на запровадження саме транспортних європейських стандартів якості та сервісу.

Комбіновані та контрейлерні перевезення: переваги та недоліки

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

Сьогодні в Україні актуальним є питання організації вантажних перевезень із використанням досвіду європейських партнерів щодо створення нових вантажопотоків, пошуки шляхів раціонального використання ресурсного потенціалу галузей економіки із найменшими витратами. Даний підхід забезпечують логістичні системи вибору виду транспорту, принципи поєднання найбільш оптимальних та вигідних способів доставки вантажів. Проведення державою політики інтеграції національного транспортного галузі в європейську транспортну систему ставить перед країною ряд важливих завдань, основним з яких є забезпечення безперебійної роботи транспортної складової.

З метою вирішення поставлених завдань позитивний результат спостерігається при здійсненні комбінованих перевезень, що дає можливість до логічного поєднання різних видів транспорту, проведення політики зменшення періоду знаходження транспортних одиниць в дорозі, економії паливно-мастильних речовин, фонду робочого часу, а при здійсненні комерційних угод дотримується суттєва перевага над конкурентами – зменшення часу знаходження пасажирів або вантажу у дорозі.

Окрім економічної вигоди, комбіновані перевезення дають можливість дотримання вимог щодо захисту навколишнього середовища завдяки залученню до перевізного процесу різних видів транспорту. Мультиmodalьні перевезення дають можливість до переробки і доставки значної кількості вантажів без обмеження руху транспорту, створюють умови для залучення у робочий процес та використання сучасного обладнання, що є запорукою простого та безпечного проведення навантажувально-розвантажувальних робіт. Використання новітніх технологій у транспортній галузі дозволяє встановлювати місцезнаходження залізничного рухомого складу за допомогою пристроїв GPS, а також дозволяють спостерігати за повним маршрутом транспортного засобу, сприяє пошуку вантажів.

Мультиmodalьні перевезення застосовуються на маршрутах, які проходять по міжнародних транспортних коридорах, що дозволяє залучати до перевізного процесу міжнародні транспортні засоби, а також перевозити вантажі на великі відстані у будь-яку точку материка.

Поєднання різних видів транспорту збільшують кількість вантажних місць, що веде до зменшення витрат галузі на перевезення. З цією метою створенні контейнерні та контрейлерні потяги, які формуються на території як України, так і інших країн. Але дані види перевезень мають ряд недоліків: використання автомобільного транспорту, що прямує автодорогою до місця призначення, завдає значної шкоди довкіллю, перевтома водіїв через довгий час знаходження за кермом є значними причинами до перегляду застосування контрейлерних перевезень територією України. Крім цього, територія нашої країни інервована залізничними та автодорожніми шляхами. Ця особливість спонукає до пошуку більш раціональних та менш шкідливих шляхів доставки пасажирів та вантажів до місця призначення.

За останні декілька років приблизно дві третини всіх міжнародних перевезень вантажів здійснюється за участю двох і більше видів транспорту у змішаному сполученні за принципом «від дверей до дверей», на умовах, визначених міжнародними угодами, підготовленими Робочою групою з інтерmodalьних перевезень і логістики, утвореною спільно ЄКМТ і ЄЕК ООН. Україна дотримується даних правил міжнародних перевезень з метою надання якісних транспортних послуг на міжнародному рівні, доводячи, що для неї європейські цінності та підхід до здійснення виробничої діяльності та дотримання міжнародних угод є першочерговими та пріоритетними завданнями на шляху до євроінтеграції.

Оптимізація витрат на ремонт колії на залізничному транспорті

П'ятигорець Г. С., Пилипенко Ю. К., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Характерною рисою економіки України є її перехідний стан, а отже, постійний розвиток. Постійне вдосконалення та глибокі економічні перетворення вимагають змін якісної сторони економічних відносин, в тому числі й обліку. На сьогодні питання обліку витрат є надзвичайно важливим для всіх господарюючих суб'єктів і для держави в цілому. Актуальність даної теми полягає в тому, що величина витрат представляє собою головний резерв підвищення прибутку підприємства. А тому залежно від системи обліку витрати можуть мати як доцільний, так і недоцільний характер. Сучасні вимоги системи управління вимагають єдиного найбільш ефективного підходу до вибору методу обліку витрат. Проблеми обліку витрат полягають у серйозних змінах, пов'язаних із розширенням кола облікових об'єктів, наданням гнучкості у використанні існуючих і розробці нових методик обліку, зміною місця бухгалтера в управлінні господарськими процесами.

Оптимізація рівня витрат на ремонт залізничної колії є важливим завданням, але не основною метою управління витратами, оскільки може супроводжуватись зниженням безпеки, якості перевезень та обслуговування. Тому основною метою управління витратами на підприємстві є оптимізація їх суми та рівня, що забезпечить високі темпи розвитку діяльності й досягнення передбачених обсягів прибутків. Передумовою розробки заходів з оптимізації витрат є глибоке вивчення закордонного досвіду в цієї області.

В ринковій економіці управління витратами як засіб досягнення високого економічного результату виробничо-господарської діяльності підприємства орієнтується не стільки на їх зниження, скільки на оптимізацію витрат виробництва всіх ланок управління. Оптимальними витратами слід вважати ті, що відповідають прогностичним обсягам робіт та їх змін, враховують встановлені параметри якості роботи та їх зміни, відображають в основній своїй частині відповідність цілям підприємства, не перевищують при своїх збільшеннях реального індексу інфляції.

Оптимальне управління витратами – це процес підготовки, ухвалення і виконання рішень, спрямованих на зменшення витрат на одиницю обсягу перевезень. Розв'язання проблеми оптимального управління для залізничного транспорту є одним із головних завдань. Величина витрат, їх співвідношення з доходами визначають фінансовий стан підприємства. Тому управління витратами є одним з дійових засобів покращення фінансового стану підприємства і підпорядковано загальній стратегічній меті управління, якою є забезпечення максимально ефективної роботи всіх підрозділів залізниці.

Вертикальна інтеграція як напрям інноваційно-інвестиційного розвитку

Потетюєва М.В., Департамент реформування та корпоративного розвитку Укрзалізниці

За умов ринкової економіки та активізації міжнародного співробітництва між суб'єктами господарювання одним із напрямів забезпечення ефективності функціонування акціонерних товариств є підвищення їхньої капіталізації та вдосконалення управління акціонерним товариством. У світовій економіці вертикальна інтеграція є однією з форм підвищення ефективності бізнесу та удосконалення управлінських структур за допомогою формування крупних інтегрованих структур.

Відомий російський учений С. Губанов виділяє вертикальну інтеграцію як специфічний закон вищої стадії розвитку капіталізму. Майже всі міжгалузеві корпорації, тим більше транснаціональні, володіють організаційно-економічною будовою і механізмом, прямо або опосередковано приведеним у відповідність до вимог зазначеного закону. Це пов'язано з наступним:

- побудовані воедино технологічно суміжні галузеві комплекси, єдині технологічні ланцюжки, в яких продукція не покидає циклу виробництва виключає можливість «втягувати» прибуток з проміжного виробництва;

- формується органічне об'єднання добувних і оброблювальних виробництв, науково-технологічних і інжинірингових центрів, фірмових мереж оптової і роздрібної торгівлі;

- вертикальна інтеграція трансформує економічний регулятор ціноутворення, накопичення, окупності і ефективності капітальних вкладень, оскільки заміщує приватну норму прибутку загальною корпоративною, тому всередині корпорації знімається проблема різної вигідності для виробничих структур та комплексів;

- у єдиному виробничому ланцюзі ефект від інновацій (впровадження нової техніки, технології) стає загально корпоративним і розподіляється централізовано за допомогою внутрішньо корпоративного розподілу капіталовкладень, прибутку, заробітної плати;

- вертикальна інтеграція дозволяє організувати внутрішньо корпоративне виробництво за принципом «точно вчасно»;

- господарський механізм корпорації регулює співвідношення між продуктивністю і оплатою праці, використовуючи норми погодинної трудомісткості, результативності і продуктивності працівників;

- мультиплікатор доданої вартості збільшує капіталізацію всієї інтегрованої структури на основі побудови комплексу інноваційно-орієнтованих ланцюжків доданої вартості;

- скорочення витрат і вартості, збільшення товарного випуску є головним джерелом накопичення для корпорації;

- відсутня необхідність в посередницьких структурах.

У функціонуючих інтегрованих структурах з повним технологічним циклом по виробництву кінцевої продукції, закладаються основи незалежною від зовнішніх, міжнародних умов і організацій, державної економічної системи, в якій виробничий, ресурсний і соціально-культурний потенціал за допомогою ринкового механізму і державного регулювання перетворюється в знов створений продукт. Саме у вертикально інтегрованих структурах закладені сприятливі передумови для розвитку виробництва, залучення максимально можливого складу і кількості ресурсів в ринковий оборот.

Інтегрована структура містить в собі можливості накопичення капіталу і реалізації дорогих проектів. Це реалізується за рахунок відособленого і одночасно взаємно проникаючого розвитку промислового і фінансового капіталів інтегрованої компанії. Грошовий, продуктивний і товарний капітал концентрується і централізується, зрештою капіталізується за допомогою фінансового капіталу, представленого банківським, страховим, позиковим, інвестиційним, акціонерним капіталом крупної інтегрованої структури.

На сьогодні реформи розпочаті на залізничному транспорті передбачають створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом шляхом формування вертикально-інтегрованих структур за видами діяльності (вантажні перевезення, пасажирські перевезення у внутрішньому та міжнародному сполученні, пасажирські перевезення у приміському та регіональному сполученні, утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури, надання послуг локомотивної тяги, ремонт рухомого складу, будівництво та ремонт об'єктів інфраструктури, проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, утримання соціальної сфери), відповідно до затвердженої Постановою КМУ від 16.12.2009 №1390 Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки. Крім того, прийняття Кабінетом Міністрів України постанови від 25.06.2014 № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» засвідчило початок практичної реалізації намірів держави у напрямку реформування залізничного транспорту шляхом переходу до вертикально-інтегрованої системи управління.

Таким чином формування вертикально-інтегрованої структури в публічному акціонерному товаристві «Українська залізниця» є одним із позитивних напрямів практичного переходу до втілення реформ у сфері транспорту, що у свою чергу буде сприяти інноваційно-інвестиційному розвитку держави в цілому.

Визначення інвестиційної привабливості залізничного транспорту України

Проскурня Ю. М., Міщенко М. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Вступ. Залізничний транспорт посідає важливе місце серед галузей економіки будь-якої розвиненої країни. Ефективне функціонування залізничного транспорту є важливою та необхідною умовою розвитку економіки країни, зовнішньоекономічної діяльності, підвищення рівня життя населення країни тощо. Конкурентоспроможність залізничного транспорту на ринку транспортних послуг характеризується розвинутою системою залізниць та значними перевагами серед інших видів транспорту.

Постановка проблеми. Найбільша частка пасажирських і вантажних перевезень припадає саме на залізниці України. Але стан основних виробничих фондів даної галузі знаходиться в незадовільному стані, а саме: знос вагонного парку становить 88 %, локомотивів (в залежності від типу та серії) – 70-80 %, пасажирських вагонів – 80 %. Також значна частина рухомого складу експлуатується за межами встановленого нормативного строку служби: полувагони – 47 %, вантажні електровози – 76 %, магістральні тепловози – 92 %. І тому для подальшої роботи залізничного транспорту потрібні значні фінансові вкладення.

За даними Укрзалізниці за період 2012-2014 року вклад інвестицій в розвиток залізничного транспорту склав лише 4 % державних капітальних вкладень на рік, хоча в більш розвинутих країнах ця цифра значно більша – 10-15 %.

За прогнозами Укрзалізниці на період 2012-2020 року для оновлення рухомого складу потрібна значна сума інвестицій – 160 млрд. грн. для оновлення 60 % наявного парку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. На сьогоднішній день найбільша увага приділяється питанню активізації інвестиційної діяльності в залізничній галузі. Окремі питання інвестиційної політики розглянуто у роботах відомих вчених-економістів: Аксьонова І. М., Бакаєва О. О., Громова М. М., Данько М. І., Дикань В. Л., Зеркалова Д. В., Калініченко Л. Л., Макаренко М. В., Пасічника В. І., Шевченка С. Ю. та інших.

Результати досліджень. Експлуатаційна мережа залізниць складає приблизно 22 тис. км, з яких 45 % електрифіковано. За обсягами вантажних перевезень українські залізниці посідають четверте місце на Євразійському континенті після Китаю, Росії та Індії, вантажонапруженість яких в 3-5 разів перевищує відповідний показник цих країн. В транспортно-дорожньому комплексі залізничний транспорт забезпечує 82 % вантажних та майже 50 % пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту. За показниками 2014 року залізничним транспортом було перевезено 387,0 млн тонн вантажів (що значно перевищує показники інших видів транспорту) і 389,1 млн пасажирів (що поступається автомобільному та міському транспорту).

На жаль, переваги залізничного транспорту обмежені станом основних фондів, що з часом або під впливом експлуатаційних факторів значно погіршуються. Для подальшого функціонування залізничної галузі потрібна розробка перспективних державних програм. Першим кроком до цього стало прийняття Кабінетом Міністрів України від 20.10.2010 р. Розпорядження «Про схвалення транспортної стратегії України на період до 2020 року».

Для того, щоб здійснити оцінку інвестиційної привабливості залізничної галузі необхідно врахувати такі показники: фінансовий стан, показники використання ресурсів, показники організаційно-технічного рівня та соціального стану.

Висновки. Щоб в перспективі залишатися конкурентоспроможною і провідною ланкою економіки країни, залізнична галузь потребує значних інвестицій. Необхідно розроблювати та реалізовувати заходи, що дадуть змогу підвищити рівень інвестиційної привабливості не лише для вітчизняних, а й для іноземних стратегічних інвесторів. Потрібно підвищувати інвестиційний потенціал, інвестиційну привабливість, налагоджувати механізм взаємодії з інвесторами, виконувати галузеві проекти, які б мали економічну та комерційну ефективність від їх впровадження і стали привабливими для приватних інвесторів.

Проблеми існування та вимірювання неспостережуваної економіки

Радіонова Н. В., Біляєв О. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В сучасних умовах неспостережуваний сектор економіки є явищем, характерним для будь-якої держави в світі, бо жодна економіка не є повністю врегульованою і охопленою статистичним спостереженням. Через це державам слід робити певні кроки, щоб спробувати охопити нерегульовану діяльність і виправляти недоліки обстежень за допомогою спеціальних заходів, що набуло особливої важливості для сучасної економіки України.

Насамперед слід визначитися с категорією «неспостережувана економіка» та її відмінністю від тіньової або неофіційної. Неспостережувана економіка – це діяльність, спрямована на виробництво товарів і послуг, яка не враховується регулярним статистичним спостереженнями. Економіка неформального сектору (неофіційна економіка) – це легальна діяльність, яка не враховується органами державного контролю через малі масштаби або характер діяльності агента. Тіньова економіка – це приховувані від контролю види індивідуальної та колективної діяльності, які заборонені законом або дозволені, але не зареєстровані у встановленому порядку, або не відображені в обліку чи в повному обсязі. Незаконна економіка – це нелегальні види діяльності, заборонені чинним законодавством, які навмисно приховуються від державної влади.

Слід зазначити, що не існує загальної схеми або формули для програми з вимірювання неспостережуваної економіки (НСЕ). Удосконалення вимірювань, швидше за все, буде результатом великого числа дрібних кроків, зроблених в контексті загальної концептуальної основи, яка буде їх якимось чином пов'язувати. Загалом, програма вимірювання має включати у себе такі елементи як: програма консультацій з внутрішніми і зовнішніми користувачами з приводу їх потреб і пріоритетів відносно вимірювань НСЕ; набір ясних, реалістичних, широких цілей, що показують, чого збирається досягти статистичне управління в галузі вимірювання НСЕ; добре визначені концептуальні та аналітичні рамки вимірювання; оцінка джерел і результатів існуючої програми збору основних даних і процедур складання національних рахунків з метою визначення проблем і їх важливості; список короткострокових і довгострокових ініціатив щодо вдосконалення результатів існуючої програми збору даних і вдосконалення процесу складання національних рахунків; план по застосуванню, що описує ясні цілі, етапи, розподіл відповідальності та очікувань для всіх учасників національної статистичної системи; стратегія перегляду даних, що запобігає розривам в макроекономічних показниках, що виникають в результаті введення змін в систему; процедури підготовки документації, яка забезпечить належну реєстрацію результатів оцінки НСЕ; документація по програмі вимірювання НСЕ та її оцінка.

Хоча загальний підхід до вимірювання НСЕ повинен бути однаковим для країн з трансформаційною економікою і для інших країн, перші володіють деякими рисами, що вимагають спеціальної уваги. Економічні процеси, інституційні структури і статистичні методи в таких країнах схильні до швидких змін.

Треба зазначити, що проблемні області НСЕ не складаються з взаємовиключних груп діяльності. Взаємне виключення певних категорій діяльності може полягати в їх близькості, в таких випадках одна з областей визначається пріоритетною і в разі суперечності чи двозначності в вимірюванні їй надається пріоритет.

Сприяння зменшенню частини НСЕ України вимагає злагодженої дії всіх гілок влади: законодавчої, виконавчої та судової. Серед кроків, які необхідно прийняти владі мають бути наступні: зміна фіскальної політики і стимуляція підприємців збільшувати свої прибутки, посилення відповідальності за економічні злочини, особливо за ухилення від сплати податків.

Техніко-економічні особливості ефективності використання основних засобів залізничного транспорту

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

Економічна ефективність основних виробничих фондів залізниці є складовою частиною ефективності перевезень. Ефективність перевезень вантажів, пасажирів, пошти та багажу-специфічна форма витрат та результатів. Вона виступає як відношення ефекту до витрат, кінцевим результатом чого є зростання продуктивності праці на залізниці.

Визначення економічної ефективності через відношення результатів та витрат підкреслює те важливе положення, що головна увага на всіх ланках управління господарством повинна бути сконцентрована на найбільш раціональному використанні матеріальних, фінансових і трудових ресурсів. Однією із найбільш важливих сторін підвищення ефективності перевезень є підвищення економічної ефективності використання основних виробничих фондів.

До показників, які характеризують ефективність використання основних виробничих фондів відносять фондівіддачу, фондоємність, фондоозброєність праці, фондооснащеність залізниць та рівень рентабельності.

Так на 01.01.2014 року фондівіддача по залізниці склала 5,915 прив.ткм/грн., фондоємність перевезень 169 грн/прив.ткм., а фондоозброєність праці 185,31 тис.грн/чол., що нижче відповідних показників 2000 року.

В процесі використання основні фонди зношуються, при цьому передають свою вартість новому продукту транспорту-процесу перевезень. Чим більше часу основні фонди використовуються, тим більше ступінь їх зношення, і відповідно вище ефективність. Якщо, основні фонди зношуються, то величина зношення передається на продукцію транспорту у вигляді амортизаційних відрахувань і включається в собівартість продукції. Разом з тим, амортизаційні відрахування на створювану продукцію транспорту переносяться не пропорційно часу роботи основних фондів, а зменшуються, по мірі зростання часу їх використання.

Підвищення економічної ефективності засобів праці, як відмічав К.Маркс, може йти двома основними напрямкам: шляхом їх екстенсифікації і інтенсифікації. Умови експлуатації залізничного транспорту, його безперервна робота, завжди ставлять на перше місце питання інтенсивного використання основних виробничих фондів, їх активної і пасивної складових частин. Для залізниць, дуже важливим є використання потужності локомотивів, якісних та кількісних показників використання вагонів та локомотивів. Так з 1995 року по 2013 рік, тобто за 18 років на розглядаємій залізниці продуктивність праці зросла з 1128,8 прив.ткм/чол. до 1536,5 прив.ткм/чол., тобто, більш як на 36%, статичне навантаження на вагон відповідно з 62,41 тон/ваг. до 66,09 т/ваг., динамічне навантаження на завантажений вагон з 60,49 до 63,47 ткм/ваг.км, продуктивність локомотива з 1026 ткмбрутто/лок. до 1357, а середньодобовий пробіг локомотива 407 км до 480 км.

На теперішній час, на наш погляд, не використовується в повній мірі провізні та пропускні можливості залізниць.

Аналіз питань, по підвищенню ефективності основних виробничих фондів в результаті інтенсифікації їх використання вказує на те, що на транспорті необхідно з інших позицій підходити до проблем використання техніки і технологій. Не можна допускати, щоб продуктивність вантажних вагонів постійно мала тенденції до зниження, а за розглядаємий період зниження склало більше 59%.

Ефективність використання основних фондів знижується внаслідок втілення у процес перевезення застарілої техніки, технологій, обладнання. Зношення основних виробничих фондів транспорту досягло 99,3%.

По транспортним засобам рівень зношення склав 97,7%, в тому числі по електровозам-91,6%, тепловозам 94,9%, електропоїздам-61,2%, дизель-поїздам 64%. Зношення по вантажним вагонам досягло 70,1%, а по пасажирським вагонам-99,6%.

Наведені приклади вказують на те, що для залізничної галузі настав час прийняття Державної Програми поновлення основних виробничих фондів, що дозволить як-то подолати цю складну негативну тенденцію зростання їх фізичного старіння.

В роботі наведені і інші положення та висновки по ефективності використання основних засобів залізничного транспорту.

Методичні підходи до оцінки якості обслуговування пасажирів залізничного транспорту

Руденко М. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

У зв'язку з подіями в Україні, політичними та економічними потрясіннями, відбуваються перетворення які ставлять перед залізничним транспортом нові складні комплексні завдання – не тільки гарантовано забезпечувати економіку і населення країни в перевезеннях, але і формувати новий, конкурентоспроможний сегмент залізничного бізнесу як у сфері приміських, так і далеких пасажирських перевезень, здатний ефективно взаємодіяти з усіма учасниками перевізного процесу, постійно підвищувати якість своєї роботи, незважаючи на жорсткі тарифні обмеження і посилення конкурентного тиску з боку інших видів пасажирського транспорту.

Покращення якості обслуговування в пасажирських перевезеннях, сьогодні і в перспективі є основою для залучення пасажирів на залізничний транспорт і підвищення рентабельності перевезень незалежно від форм власності та характеру функціонування пасажирських підприємств.

Орієнтація залізничного пасажирського транспорту на забезпечення високих показників задоволеності населення його роботою, підвищення рентабельності і конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень, в умовах посиленої міжгалузевої та внутрішньогалузевої конкуренції, обумовлюють необхідність розвитку методології дослідження якості транспортного обслуговування у пасажирському комплексі.

Багато питань, які пов'язані з вивченням окремих сторін досліджуваної проблеми, знайшли відображення в роботах відомих вчених-економістів. Питання організації перевезення пасажирів залізничним транспортом, технології роботи пасажирських станцій та залізничних вокзалів у своїх наукових працях розглядали Богомоллова Н.І., Колеснікова Н.М. та інші. Питання організації обслуговування пасажирів в поїздах і на залізничних вокзалах у своїх наукових працях розглядали Аксьонов І.М., Бакалінський О.В., Кравчук О.В. Наукових досліджень, які присвячені методологічним проблемам покращення якості обслуговування пасажирів залізничного транспорту в Україні, поки що вкрай недостатньо.

Сучасний стан розвитку теорії управління якістю послуг з перевезення пасажирів залізничним транспортом в Україні потребує теоретично обґрунтованого висновку про необхідність створення нових методичних підходів до оцінки якості транспортного обслуговування населення. Якість пасажирських перевезень залежить від ефективності експлуатаційної роботи всіх підрозділів пасажирського комплексу. Для успішного управління підвищенням якості роботи необхідно економічно обґрунтовано планувати і раціонально організовувати процес взаємодії і використання всіх технічних засобів транспорту з метою забезпечення високого рівня якості пасажирських перевезень.

Оцінка якості обслуговування пасажирів залізничного транспорту проводиться наступними методами:

- аналітичних досліджень;
- соціологічних досліджень;
- інструментальних досліджень;
- візуального контролю.

Метод аналітичних досліджень полягає в аналізі документації та даних про якість послуг пасажирських перевезень підприємств залізничного транспорту.

Метод соціологічних досліджень полягає в опитуванні пасажирів і обслуговуючого персоналу на етапі проведення перевірки. Існують наступні форми проведення соціологічних досліджень: вторинний аналіз наявної інформації (офіційної статистики, що друкується в бюлетенях, доповідях, журналах, довідковій і іншій офіційній літературі) й емпіричні соціологічні дослідження (анкетування, інтерв'ю, спостереження, експерименти).

Метод інструментальних досліджень полягає в проведенні випробувань з використанням випробувального устаткування (засобів технічного діагностування) при необхідності здійснення вибіркового контролю кількісних показників характеристик об'єктів, що впливають на якість надаваних послуг.

Метод візуального контролю полягає в проведенні органолептичного контролю, здійснюваного органами зору при контролі показників, визначення яких не вимагає застосування інструментальних засобів.

Найбільш ймовірними ризиками при обслуговуванні пасажирів залізничного транспорту є: встановлення тарифів на перевезення на рівні, що не забезпечує економічно обґрунтовані результати діяльності; відхилення фактичного попиту на перевезення від прогнозованого рівня, з урахуванням високої сезонності пасажирських перевезень, що приводить до надлишку (дефіциту) потужностей і непродуктивним (позаплановим) витратам (втрати доходів); втрата частки ринку у зв'язку з відходом споживачів до внутрішніх- і міжгалузевих конкурентів; зниження якості обслуговування пасажирів і втрата конкурентоспроможності у зв'язку з підвищенням плинності кваліфікованих кадрів; погіршення іміджу залізничного транспорту внаслідок порушень; відставання від внутрішньо- і міжгалузевих конкурентів за якістю обслуговування.

Використання методів оцінки якості обслуговування пасажирів залізничного транспорту повинно забезпечити отримання наступних ефектів:

- у соціальній сфері (забезпечення географічної, цінової та технологічної доступності і високої якості регульованих залізничних перевезень для всіх верств населення відповідно до соціальних стандартів, що гарантують можливість пересування на всій території країни; зниження диференціації у забезпеченні доступності регульованих залізничних перевезень для різних регіонів і соціальних груп суспільства; підвищення рухливості населення, наближення його показників мобільності, як одного з найважливіших чинників підвищення якості людського потенціалу, до рівня розвинених країн);

- у сфері економіки (надання в необхідному обсязі високоякісних послуг у секторі перевезень за регульованими тарифами для забезпечення запланованих темпів зростання соціально-економічного розвитку територій; підвищення ефективності розвитку конкурентного середовища у транспортній галузі; зростання економічної ефективності, підвищення прозорості та оптимізація витрат в регульованих пасажирських перевезеннях; підвищення керованості та контрольованості розвитку регульованих залізничних перевезень за рахунок підвищення ефективності методів державного регулювання та управління, розвитку механізмів проектного управління);

- у сфері транспорту (гармонійний розвиток пасажирських перевезень, підвищення продуктивності та рентабельності транспортних систем, що включають регульовані залізничні перевезення; удосконалення нормативної бази і методів державного регулювання, підвищення ефективності державної тарифної політики; зростання інвестиційної привабливості та поліпшення умов для розвитку державно-приватного партнерства при організації пасажирських перевезень);

- у залізничній галузі (повна компенсація втрат у доходах, що виникають в результаті державного регулювання тарифів на пасажирські перевезення; чітке розмежування прав і обов'язків учасників регульованих залізничних пасажирських перевезень відповідно до сфер ведення; розвиток конкуренції та підвищення мотивації пасажирських компаній до збільшення доходів та мінімізації витрат; створення нормативної, методичної та інформаційної бази для виведення управління регульованими пасажирськими перевезеннями на якісно новий рівень).

В сучасних умовах роботи залізничних підприємств ефективність наданих послуг і вдосконалення технологічного процесу виходить з забезпечення вимог пасажирів до якості обслуговування, що визначає завдання формування методів оцінки якості обслуговування пасажирів залізничного транспорту.

Системний підхід до управління доходами залізничного транспорту

Савицька Г. П., ДЕТУТ, м. Київ

Дохід від вантажних залізничних перевезень є одним з найважливіших джерел формування прибутку підприємств залізничного транспорту, а отже їх розвитку. Крім цього характерним є висока залежність як від ряду факторів, що впливають на рівень доходів, так і від ефективного функціонування механізму управління доходами в цілому.

Систематизуючи погляди на категорію «дохід» виявлено, що дану категорію розглядають лише з позиції отриманого результату, тобто дохід є наслідком більш менш ефективного поєднання (використання) ресурсів підприємства по заздалегідь розробленому плану. Водночас, мало уваги приділяється даній категорії з позиції управління, тобто розглядаючи дохід як мету управління діяльністю підприємства. Відповідно до теорії управління – це «процес, що орієнтовний на досягнення певних цілей». Якщо розглядати системно дане поняття, то управління – це є цілеспрямований вплив на систему, що забезпечує підвищення її організованості та досягнення корисного ефекту. В будь-якій системі відбувається деякий процес, що трактується як (від лат. *processus* – просування, проходження) послідовна зміна станів, тісний зв'язок стадій розвитку, які закономірно слідуєть один за одним, представляючи безперервний єдиний рух. Отже, процес – це сукупність послідовних дій, які направлені на досягнення певного результату. В системах не може бути безцільних процесів, звідси, очевидно, що якщо є мета діяльності, то управління повинно бути досягненням цієї мети і сама діяльність по її досягненню. Отже, визначальний вплив тут має мета, яка є критерієм ефективності будь-якого процесу. Виходячи з цього, доцільно розглядати дохід як важіль управління діяльністю підприємства.

Є підстави припускати, що наслідком управління доходами є процес формування доходів, що характеризує цілеспрямованість будь-якої діяльності. В свою чергу, це складний і довготривалий процес, який проходить у декілька етапів під дією взаємопов'язаних, довготривалих, керованих і організованих змін та під впливом макро- та мікроекономічних факторів. Економічне тлумачення поняття «формування» можна знайти в економічному словнику, де воно трактується як складання, створення, організація. Іншими словами, формування – це впорядкованість, структурованість, якісна визначеність та завершеність певного процесу.

Керуючись зазначеним, можна визначити, що управління доходами – це є сукупність форм та методів організації формування доходів від реалізації продукції, робіт та послуг з метою оптимізації їх рівня.

В свою чергу, система управління доходами є підсистемою цілісної системи управління підприємством. Це є два цілеспрямованих процеси, що між собою взаємопов'язані. Здійснюючи ефективне управління доходами, забезпечується ефективне управління підприємством. В свою чергу, формування необхідного для стратегічного розвитку підприємства рівня доходів забезпечується шляхом ефективного управління підприємством, що призводить до ефективного управління доходами.

Водночас до поняття управління доходами підприємств залізничного транспорту слід підходити більш системно. Так, управління доходами на підприємствах залізничного транспорту – це складний, поетапний, цілеспрямований та організований процес, який базується на узгодженні економічних інтересів основних учасників транспортування (підприємств залізничного транспорту, держави та клієнтури), і гармонізація таких інтересів як база задоволення потреб учасників є однією з найактуальніших проблем транспортної політики та стратегії.

Таким чином, розглядаючи вантажні перевезення, як рух ресурсів, варто ставити задачі управління розвитком пріоритетним видом діяльності підприємств залізничного транспорту з урахуванням впливу на формування та споживання доходу усіма безпосередніми та непрямыми учасниками. Кожен з учасників, виконуючи свою функцію в діяльності

підприємств залізничного транспорту, впливає та залежить від діяльності один одного. У цьому плані важливо відзначити, що використовуючи відповідні інструменти, управляючи їх взаємними інтересами в отриманні високого рівня доходу, і повинна будуватись стратегія управління розвитком залізничної галузі.

З вище викладеного, вбачається необхідним розгляд та удосконалення механізму управління доходами від вантажних перевезень в рамках системи управління доходами, що є підсистемою загальної системи управління підприємствами залізничного транспорту.

Однак, малодослідженим серед вчених-економістів залізничного транспорту залишається проблема розробки принципово нового підходу управління доходами галузі в умовах її демонополізації. Насамперед, розглядаючи управління доходами як складову цілісної системи управління залізничним транспортом варто зазначити, що ефективність управління доходом (результатом) забезпечує ефективність економічного розвитку галузі. Застосування системного підходу до управління економічною діяльністю залізничного транспорту, дає можливість враховувати усі необхідні взаємозв'язки та взаємодії в системі управління, в тому числі і в системі управління доходами, що дозволяє при постановці цілей стратегічного розвитку галузі всебічно враховувати чинники та направляти механізми управління на досягнення цілей.

Ефективне управління доходами від вантажних залізничних перевезень, як одного з ключових завдань управління підприємством залізничного транспорту, не можливе без запровадження сучасних підходів та їх реалізації.

Досліджуючи систему управління доходами, як інструмент аналізу ситуації на ринку вантажних перевезень, що дозволяє виявляти можливості підвищення доходів у майбутньому завдяки реагуванню на зміни кон'юнктури ринку, оцінці загальних тенденцій та побудові стратегій розвитку, необхідно дослідити та визначити ефективність таких ключових елементів системи управління доходів як визначення поточної та стратегічної цілей управління доходами; формування достатньої та необхідної інформаційної бази з зовнішніх та внутрішніх джерел (за рахунок впровадження контролінгу доходів); оцінка та аналіз економічних тенденцій на ринку вантажних залізничних перевезень (за рахунок проведення аналізу доходності діяльності за ключовими показниками, факторного аналізу, побудови прогнозних економіко-статистичних моделей доходів).

Таким чином, управління доходами як системним об'єктом потребує ретельного дослідження умов та чинників забезпечення ефективного механізму управління доходами підприємствах різних галузей, в тому числі й залізничного транспорту.

Теоретические подходы к экономической эффективности предприятий железнодорожного транспорта

Самба Ф. О. ДНУЖТ, г. Днепропетровск

Рост социально-экономического потенциала транспортного комплекса предполагает повышение экономической эффективности железнодорожно-транспортных систем. В каждом конкретном случае система эффективности производства должна учитывать способность транспортной компании реализовать имеющийся экономический потенциал.

В современных условиях вопросы, связанные с системой оценки экономической эффективности компаний железнодорожного транспорта, стратегией и тактикой управления ими, являются предметом исследования многих специалистов в Украине и за рубежом.

Вопросы экономической эффективности деятельности предприятий железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг отражены во множестве научных работ и монографий таких известных специалистов, как А.Н. Горяинов, Н.Г. Гиря, М.Т. Дехтярук, О.Г. Кирдина, И.Д. Падерин, Г.С. Прокудин, Н.П. Терешина, М.Ф. Трихунков, В.Я. Шульга и др.

Эффективность производства – это соотношение экономического результата и затрат факторов производственного процесса. Эффект от функционирования предприятия трактуется как показатель, который характеризует результат функционирования.

Чтобы принимать оптимальные управленческие и финансовые решения, предприятию железнодорожного транспорта необходимо знать свои затраты. Эффективность управления затратами оценивается в широком и локальном аспектах. Для предприятий железнодорожного транспорта эффективность управления затратами в широком аспекте раскрывается как удовлетворение спроса потребителей и соотношение результативных показателей с параметрами системы бизнеса. Необходимость решения предприятиями железнодорожного транспорта как экономических, так и социальных задач определяет дифференциацию показателей по такому же признаку. Контроль деятельности предприятий железнодорожного транспорта со стороны государственных органов управления должен осуществляться в основном в плоскости решения социальных задач. Экономические показатели служат индикаторами состояния этой системы и информацией для принятия стратегических решений относительно инвестиций, связанных с конкретными отраслевыми программами.

Локальный аспект эффективности управления затратами на предприятиях отрасли включает необходимость оценки эффективности использования ресурсов. Эта задача актуализируется на уровне предприятий и является функцией предпринимательских структур.

Система показателей экономической эффективности деятельности железнодорожного транспорта включает в себя ряд экономичных показателей эксплуатации. Так, через использование показателей приведенных затрат можно при оценке коммерческой эффективности применить более широкий охват оценки, т.е. отразить общегосударственный подход, что особенно важно при оценке крупных инфраструктурных проектов, требующих государственной поддержки и применение для реализации механизмов частно-государственного партнерства, что и будет предметом дальнейшего исследования.

Прямі інвестиції в контексті розвитку залізничного транспорту

Синько О. Ю., Почечун О. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Активізація інвестиційної діяльності в умовах виходу економіки із кризового стану є необхідною умовою для здійснення прогресивних зрушень в економіці, підвищення конкурентоспроможності й забезпечення сталого соціально-економічного розвитку держави. Сьогодні, коли країна знаходиться в складних політико-економічних умовах, перед залізничним транспортом постали нові проблеми і завдання, найголовнішим з яких є адаптація до нових умов функціонування поряд з вирішенням системних проблем галузі.

Враховуючи важливість залізничного транспорту потрібно встановити причини та виявити шляхи подолання системної кризи галузі. В Україні залізничний транспорт забезпечує 83% вантажообігу і 38% пасажирообігу, але його обсяги різко знижуються. Економічна криза та воєнні дії на Сході України негативно відобразилася на показниках транспортної галузі за 2014 рік. Через бойові дії на Сході залізниця перейшла на триденний режим роботи. Обсяги вантажоперевезень порівняно з відповідним періодом минулого року знизились на 8,3%. На даний момент частина Придніпровської та Донецької залізниць – паралізовані. Кількість населення, яке тепер подорожує країною, зменшилась на 17%.

Залізнична галузь як складна виробничо-економічна система вимагає зваженого управління на базі єдиної стратегії розвитку, зафіксованої у розпорядженні КМУ №1555-р від 16.12.2009 р. на період до 2020 р.. Стратегія направлена на покращення та модернізацію інфраструктури залізничних ліній, технічне переоснащення колійного господарства, масове прискорення пасажирських поїздів, підвищення швидкості руху вантажних поїздів до 100 – 120 кілометрів на годину і пасажирських - до 160 - 200 кілометрів на годину, створення нових робочих місць на підприємствах залізничного транспорту та машинобудування, задоволення потреб суспільства у транспортному обслуговуванні та підвищення якості надання послуг з перевезення. Проблеми інвестування галузі в цілому можуть вирішуватися в рамках таких напрямків як:

- створення комплексно-цільових програм інвестування розвитку залізничного транспорту;
- розробка пріоритетних напрямків інвестування;
- визначення шляхів підвищення якості та ефективності залізничних послуг;
- удосконалення методології інвестування галузі і системи забезпечення та контролю ефективності використання інвестицій;
- проведення корегування нормативно-правової бази та механізмів фінансування;
- підвищення ефективності механізму регулювання цін як джерел отримання доходу від діяльності;
- впровадження новітніх технологій;
- створення державних стимулів для сприятливого інвестиційного клімату тощо.

При впровадженні вище зазначених заходів можна сподіватися на збільшення обсягів інвестицій в розвиток галузі, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку транспортних послуг, і допоможе уникнути: руйнації доріг України, оскільки частина вантажопотоку зміститься на автомобільний транспорт у зв'язку з неконкурентоспроможністю залізничного; зменшення транзитного потенціалу країни; дестабілізації державного бюджету України; неспроможності забезпечити потреби населення у якісних перевезеннях в достатній кількості.

Забезпеченням якості функціонування залізничного транспорту

Токмакова І. В., Українська державна академія залізничного транспорту, м. Харків

Складна фінансово-економічна ситуація, в якій опинилася наша держава, серйозно вплинула на показники господарської діяльності залізничного транспорту. Так, доходи у 2014 р., порівняно з 2013 р. зменшилися на 4,1 % – до 50,1 млрд грн. Надходження від перевезень залізничним транспортом за цей період становили 43,1 млрд грн, що на 2,6 % менше за показник 2013 р. Вантажоперевезення зменшилися на 12,1 %, порівняно з 2013 р., і становлять трохи більше 390 млн т вантажів, причому обсяг транзиту зменшився на 14 %. Українські залізниці стали менше возити пасажирів: у 2014 р. їх було лише 440,1 млн, що майже на 9 % менше порівняно з 2013 р.

Суттєвою причиною критичного стану українських залізниць є і те, що в галузі своєчасно не проведені структурні реформи. Як наслідок – залізнична галузь працює за старими принципами, які не відповідають сучасними світовим тенденціями організації роботи залізничного транспорту, роблять її функціонування неефективним та ускладнюють подальший розвиток, стримуючи надходження в галузь інвестицій, унеможливають співробітництво з приватними компаніями.

Слід зазначити, що концепції реформування залізничної галузі України розроблялися починаючи з 2004 р., і були прийняті державні та галузеві програми, у тому числі Держпрограма реформування залізничного транспорту на 2009–2015 роки, мета якої формування раціональної для економіки держави і населення системи функціонування, організації та розвитку залізничного транспорту шляхом створення нормативно-правових основ щодо впровадження у галузі інвестиційно-інноваційної моделі розвитку, здатної забезпечити ефективне функціонування підприємств в умовах ринкової економіки та надавати комплексні транспортно-експедиційні послуги на рівні європейських стандартів.

Зважаючи на високі цілі програмних документів з реформування залізничного транспорту, практичні кроки трансформацій не реалізовано. Крім того, на думку експертів, ефективність програми реформування є декларативною, оскільки вона спрямована на консервацію існуючого стану галузі з проведенням косметичних заходів та перерозподілом контролю й фінансів.

З огляду на зазначене вкрай важливо розробити дієві механізми та інструменти реформування залізничного транспорту, які забезпечать якісне функціонування галузі, зокрема дозволять винайти ефективну форму співпраці Укрзалізниці та приватного капіталу, держави, участі громад та забезпечить приплив інвестицій, оновлення основних фондів, перевезення пасажирів на збиткових маршрутах, утримання вокзалів і станцій.

Вважаємо, що основою трансформаційних процесів та стійкого розвитку вітчизняного залізничного транспорту має стати механізм постійного підвищення якості функціонування підприємств залізничного транспорту, під яким слід розуміти сукупність орієнтирів, напрямків, завдань та інструментів формування таких властивостей і характеристик внутрішніх та зовнішніх бізнес-процесів підприємств залізничного транспорту, котрі дозволяють задовольняти потреби зацікавлених сторін, в першу чергу, щодо якості перевезень та якості трудового життя.

Успішність фінансово-господарської діяльності, підвищення конкурентоспроможності та подальше економічне зростання підприємств залізничної галузі визначається забезпеченістю ресурсами, структура яких має відповідати вимогам середовища, швидкістю оновлення ресурсів, ефективністю їх використання. Наявні ресурси в сукупності з резервами формують ресурсний потенціал підприємств залізничного транспорту. Ефективне використання ресурсного потенціалу підприємств залізничного транспорту нерозривно зв'язано із ресурсозбереженням, під яким слід розуміти організаційну, економічну, технічну, наукову, практичну, інформаційну діяльність, методи, процеси, комплекс організаційно-технічних заходів, що супроводжують усі стадії життєвого циклу об'єктів і спрямовані на

забезпечення мінімальної витрати речовини та енергії на цих стадіях у розрахунку на одиницю кінцевого продукту, виходячи з існуючого рівня розвитку техніки і технології та з найменшим, впливом на людину і природні системи.

Перехід до ресурсозберігаючого виробництва вимагає комплексної раціоналізації використання ресурсів (трудових, матеріальних, фінансових, інтелектуальних, інформаційних), структурної перебудови виробництва з урахуванням реальних потреб внутрішнього й зовнішнього ринків, упровадження досягнень науково-технічного прогресу, новітніх методів керування, аналізу й прогнозування. Тож потрібно впроваджувати всі необхідні зміни комплексно, щоб отримати бажаний синергетичний ефект від ресурсозбереження.

Важливою складовою забезпечення якості функціонування залізничного транспорту на виробничому рівні є концепція ощадливого виробництва. Механізм ощадливого виробництва заснований на неухильному прагненні до усунення всіх видів втрат, передбачає залучення в процес оптимізації бізнесу кожного співробітника і орієнтацію на споживача. Застосування інструментів і методів ощадливого виробництва дозволяє досягти значного підвищення ефективності діяльності підприємств, продуктивності праці, поліпшення якості продукції та зростання конкурентоспроможності без значних капітальних вкладень, є надзвичайно перспективним для підприємств залізничного транспорту.

Іншим вагомим завданням розвитку залізничного транспорту є підвищення якості трудового життя. Якість трудового життя – це систематизована сукупність показників, що характеризують умови праці в найширшому розумінні – умови виробничого життя – і дають змогу врахувати міру реалізації інтересів і потреб працівника та використання їх здібностей (інтелектуальних, творчих, моральних, організаторських, комунікаційних тощо).

Концепція якості трудового життя ґрунтується на створенні умов, що забезпечують оптимальне використання трудового потенціалу людини.

Поліпшення якості трудового життя передбачає поліпшення соціально економічного змісту праці, розвитку тих характеристик трудового потенціалу, що дозволяють роботодавцям більш щільно використовувати інтелектуальні, творчі, організаторські, моральні здібності людини. Відповідна якість трудового життя повинна створити умови для того, щоб дати вихід творчим здібностям працівника, коли головним мотивом стає не тільки заробітна плата, а й задоволення від трудових досягнень у результаті самореалізації і самовираження.

Основні положення, концепції якості трудового життя такі: отримання працівником в ході самореалізації задоволення від досягнень у праці як головний мотив порівняно з заробітною платою та кар'єрою; трудова демократія (демократія на виробництві), що на рівні підприємства означає розширення можливостей його участі в управлінні підприємством та у власності; постійне професійне зростання працівника, розвиток його найрізноманітніших здібностей.

Таким чином, попередження загроз та негативних наслідків трансформаційних перетворень на залізничному транспорті можливо при впровадженні механізму забезпечення якості функціонування підприємств галузі.

Стратегічні напрямки забезпечення стабільного розвитку транспортної системи України

Фролова Д. Д., Железняк В. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Транспорт є однією з головних галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, захисту економічних інтересів держави та підвищення рівня життя населення.

На сьогодні, галузь транспорту в цілому задовольняє потреби національної економіки та населення у перевезеннях, проте рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на навколишнє природне середовище не відповідають сучасним вимогам.

Невідкладного вирішення потребують питання технічного переоснащення та модернізації об'єктів інфраструктури залізниць, аеропортів та морських портів, забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг загального користування відповідно до темпів автомобілізації країни.

Протягом останніх двадцяти років протяжність автомобільних доріг практично не збільшувалася, їх щільність значно менша, ніж у розвинутих країнах. Незадовільним є стан автомобільних доріг, середня швидкість руху на автомобільних дорогах у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських державах. Потребує реформування система управління залізничним, морським та автомобільним транспортом, дорожнім господарством. Низьким є рівень безпеки перевезень. Значно гірші в порівнянні з країнами ЄС показники аварійності на автомобільному транспорті. Літаки вітчизняних авіакомпаній неодноразово включалися до «чорного списку» авіакомпаній, яким заборонено здійснювати рейси до країн ЄС. Через незадовільну систему управління безпекою судноплавства державний Прапор України включено до «чорного списку» Паризького меморандуму. Залишається низьким рівень сервісного обслуговування клієнтів, недостатньо використовується наявний транзитний потенціал і вигідне географічне положення країни, спостерігається відставання в розвитку транспортної інфраструктури.

Транспорт створює значне техногенне навантаження на довкілля, є джерелом викидів третини шкідливих речовин в Україні. Найбільше це стосується автомобільного транспорту в містах, де його частка у викидах шкідливих речовин досягає 90 %.

Учасники Всеукраїнських асоціацій здійснили реформування та розширення ринку небанківських фінансових послуг, своєю співпрацею сформували план дій щодо реалізації положень Стратегії сталого розвитку «Україна-2020», головною складовою якої є Транспортна стратегія.

Стратегія сталого розвитку України на період до 2020 року визначає цілі, напрями, пріоритети розвитку країни, а також показники досягнення цих цілей. Метою реформ визначено досягнення європейських стандартів життя і гідного місця України в світі. Планується, що у рейтингу Світового банку Україна займе місце серед перших 30 позицій.

Стратегія інноваційного розвитку України на 2010–2020 роки, розвиває основні положення Концепції науково-технологічного та інноваційного розвитку України, затвердженої Постановою Верховної Ради України. Якщо у 2009 - 2012 роках передбачалося гальмування розвитку через світову кризу, то період 2013 - 2020 років має стати важливим етапом прискорення економічного і соціального розвитку України та забезпечити темпи зростання ВВП на 6 - 6,5 % на рік. Систематизує і конкретизує законодавчі, нормативні та інші засади організації наукової, науково-технічної, інноваційної та підприємницької діяльності, що містяться в сучасному законодавстві України, нормативних та програмних документах органів державної влади і разом з іншими державними стратегічними документами є стрижневою основою для подальшого розвитку законодавчої і нормативної бази.

Сучасні досягнення України в міжнародному вимірі конкурентоздатності економіки, рівня розвитку і особливо ефективності функціонування національної інноваційної системи є недостатніми для забезпечення сталого розвитку економіки, національної безпеки перспективи економічного зростання для виходу на європейські стандарти життя українських громадян.

Для підвищення ефективності транспортної системи необхідна Стратегічна програма комплексного оновлення та модернізації транспорту, яка передбачатиме сукупність заходів з нормативно-правового забезпечення та створення сприятливого інвестиційного клімату з урахуванням бюджетних та небюджетних джерел інвестування.

Залізничний транспорт займає провідне місце в економіці України в перевезеннях, є важливим фактором забезпечення соціально-економічного зростання і зміцнення обороноздатності держави, розвитку її зовнішньоекономічних зв'язків. Залізничний транспорт перебуває винятково у сфері державного регулювання і в державній власності.

Морські порти є ключовими пунктами транспортної системи під час здійснення зовнішньоторговельної діяльності. Від ефективності їх діяльності залежить якість і обсяг експорту транспортних послуг, рівень конкурентоспроможності національних товарів на світовому ринку.

Українська авіаційна транспортна система стоїть на шляху інтеграції до загальноєвропейської, здійснюючи низку заходів, у результаті реалізації яких повітряний простір України стане відкритим для всіх його користувачів.

Передбачається будівництво нових та розвиток існуючих автомобільних доріг, приведення їх транспортно-експлуатаційного стану у відповідність із зростаючими вимогами.

Особливості автомобільного транспорту як швидкого, зручного, мобільного, соціально значущого виду транспорту, діяльність якого має певні ризики щодо безпечності та екологічності.

Пріоритетами Транспортної стратегії є відродження внутрішнього водного транспорту як екологічно чистого, розвиток Дніпра як Пан'європейської осі «Північ-Південь» та включення його у загальноєвропейську систему внутрішніх водних шляхів.

Реалізація Стратегії здійснюється за рахунок власних коштів підприємств галузі транспорту, коштів державного і місцевих бюджетів та інших джерел, не заборонених законодавством.

Результатом впровадження Стратегії має стати утвердження в Україні інноваційної моделі її економічного і соціального розвитку, підвищення ефективності використання інтелектуального потенціалу країни, всіх її людських і природних ресурсів, забезпечення підвищення конкурентоспроможності національної економіки, досягнення стабільного сталого розвитку і підвищення добробуту громадян.

Транспортна стратегія на період до 2020 року надасть можливість модернізувати транспортну систему та підвищити ефективність її функціонування; задовольнити потребу національної економіки і населення у перевезеннях та підвищити якість і доступність транспортних послуг; удосконалити систему управління галуззю транспорту; підвищити рівень безпеки на транспорті; зменшити обсяг викидів шкідливих речовин в атмосферу; прискорити темпи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимально використати транзитний потенціал держави.

Проектування та оцінка ефективності міжнародних логістичних систем доставки вантажів

Халіпова Н. В., Університет митної справи та фінансів, м. Дніпропетровськ

У процесі еволюції організації логістики відповідно до фаз її розвитку можуть бути виділені етапи [1]:

- операційної координації;
- цілісної координації процесів фізичної дистрибуції товарів та міжфункціональної координації, що веде до оптимізації зв'язків trade-off у логістичних потоках, усуненню міжфункціональних конфліктів цілей і підвищенню ефективності підприємства;
- стратегічної інтеграції всіх ланок повного логістичного ланцюга з метою одержання стратегічного ефекту.

Економічні основи логістики базуються на обліку різнохарактерних факторів регулювання витрат по всьому ланцюжку цінностей з урахуванням динамічного аспекту економічних процесів і вивчають економічні відносини, що виникають в економічному просторі логістики [2]. Економічний простір логістики корелює з поняттям логістичної системи, з якою пов'язане уявлення про ефективну інтеграцію логістичної діяльності в рамках ланцюга поставок. Економічні особливості логістичних систем вимагають не тільки врахування економічних ефектів її елементів, але й розгляду синергічного ефекту їхньої взаємодії, переходу до інтегрованих показників.

Логістичну систему можна розглядати, виділяючи в ній три рівні [1]:

- просторовий рівень, який проявляється через поєднання між собою елементів системи й потоку товарів, належить до проблеми локалізації ланок логістичного ланцюга, місць створення попиту, мереж зв'язку між цими ланками;
- організаційний рівень охоплює методи організації й керування ланцюгами поставок з метою взаємної координації функцій окремих елементів логістичної системи в рамках трьох функцій керування: операційної, фінансової й маркетингової;
- інформаційний рівень, що визначається у вигляді потоку фінансових засобів і інформації. За рахунок поповнення організаційного рівня інформацією він виконує дуже важливу допоміжну роль для процесів керування в логістичних системах.

На кожному з рівнів існують потоки, а також відносини між елементами відповідних структур. Ці міцно зв'язані між собою елементи разом утворюють єдиний конгломерат, який відбиває багатомірний характер логістичної системи. Це однаковою мірою стосується й макросистем, і логістичних мікросистем.

Серед основних принципів логістики особливо виділяється принцип загальних витрат, оптимізації загальних витрат у логістичній системі, які включають операційні логістичні витрати (витрати на транспортування, складування, вантажопереробку й т.п.), транзакційні й інші управлінські витрати [2].

Мета створення макрологістичних систем може істотно відрізнятися від цілей і критеріїв синтезу мікрологістичних систем. У більшості випадків критерій мінімуму загальних логістичних витрат використовується й при синтезі макрологістичних систем. Однак, часто критерії формування макрологістичних систем визначаються екологічними, соціальними, військовими, політичними й ін. цілями [3].

Рациональне використання ресурсів у логістичній системі повинне здійснюватися з урахуванням багатьох критеріїв, що викликає необхідність розв'язання задачі векторної оптимізації для багатоетапного процесу, яким є логістичний процес доставки вантажів. У доповіді запропонований теоретичний підхід до визначення показників ефективності логістичних систем на основі теорії функцій множин і множинних об'єктів, підходів векторної оптимізації й застосування дискретного принципу максимуму для процесів, які містять ряд послідовних фаз. На кожному етапі багатофазного процесу доставки вантажу розглядається множина дискретних наборів заходів (списків технологічних операцій), що

включає можливі технологічні цикли операцій при обробці вантажу $W = [W_I, W_{II}, \dots, W_N]$, доступних до альтернативного або спільного вибору на кожному з N етапів.

Модель логістичної системи представлена множинним об'єктом Γ . Він характеризується гібридною суперпозицією (структурою) і представлений множинами, мультимножинами, упорядкованими множинами (списками) і неоднорідними множинами (послідовностями, кортежами) транспортних засобів, вантажів, тари, постачальників, посередників, та ін., які беруть участь при формуванні ланцюга поставок; наборами технологічних операцій на кожному з етапів обробки вантажів $(W_I, I = I, II, \dots, N)$ і алгоритмами вибору й прийняття рішень Ξ_I [4, 5].

Алгоритми ухвалення рішення приводять до вибору певних елементів системи й відповідних їм циклів технологічних операцій (множина технологічних операцій у загальному випадку може бути пустою).

Логістична система Γ складається із множини ланцюгів поставок (селекторів γ), які формуються на основі списків $\gamma_{ijk} = [[W_I, \Xi_I], [W_{II}, \Xi_{II}], \dots, [W_N, \Xi_N]]$ і являють собою можливі варіанти доставки й технологічної обробки вантажів на кожному з етапів.

Для вибору найбільш ефективного варіанта доставки сформульований векторний критерій на основі трьох показників, які характеризують час $T(x_1^N)$ і вартість $C(x_2^N)$ доставки вантажів, а також дають оцінку додаткових факторів $P(x_3^N)$ (екологічних, соціальних, військових, політичних та ін.) для макрологістичних систем:

$$\begin{pmatrix} x_1^N(\gamma) \\ x_2^N(\gamma) \\ x_3^N(\gamma) \end{pmatrix} \rightarrow \min \quad (1)$$

де $\gamma \in \Gamma$.

У доповіді обґрунтовано застосування дискретного принципу максимуму для оцінки ефективності доставки вантажів при моделюванні логістичної системи доставки вантажів у вигляді багатоетапного (фазового) процесу. На кожному з етапів переміщення вантажів $I = \overline{I, N}$ формується своя область припустимих рішень W_I , яка представляє множину дискретних наборів заходів, що включає можливі технологічні цикли операцій при обробці вантажу. Розглянуто застосування запропонованого підходу для розв'язання задачі векторної оптимізації на основі трьох показників.

Список літератури:

1. Крикавский С. В. Логистика. Основы теории: підручник - 2-е видання, доп. і переобл. - Львів: Національний університет «Львівська політехніка» (Інформаційно-Видавничний центр «ІНТЕЛЕКТ+» Інституту післядипломної освіти), «Інтелект-Захід», 2006. - 456 с.
2. Моисеева Н. К. Экономические основы логистики: учебник для вузов. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 528 с.
3. Тридід О. М. Логістика: навч. посібник. - К.: Знання, 2008. - 566 с.
4. Босов А. А. Функции множеств и их применение: монография. – Днепропетровск: Издательский дом «Андрей», 2007. – 182 с.
5. Atkin R. H. Mathematical structure in human affairs. - London: Heinemann. - 1974. – 212 p.

Формування системи показників сталого розвитку підрозділів залізничного транспорту

Харченко О. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Під сталим розвитком транспортного сектору розуміємо такий розвиток, який здатен забезпечити на перспективу збалансоване рішення проблем соціально-економічного розвитку, скорочення негативного впливу на довкілля, а також забезпечити теперішні та наступні потреби різних галузей та сфер людської діяльності. Результати теоретичних досліджень дозволяють стверджувати, що показники сталого розвитку підрозділів залізничного транспорту повинні відображати заходи по розробці та впровадженню ресурсозберігаючих технологій, а також характеризувати екологічну та соціальну складові процесу функціонування підрозділів залізничного транспорту. Оскільки підрозділи залізничного транспорту є обслуговуваними логістичними системами, то до показників оцінки ефективності їх функціонування також доцільно віднести критерії, які дозволяють охарактеризувати якість обслуговування клієнтури (підприємств-вантажовласників).

Згідно Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року, задача впровадження ресурсозберігаючих технологій стала однією з найголовніших стратегічних задач. Особлива увага приділяється збереженню та раціональному використанню паливно-енергетичних ресурсів, так як кошти, які витрачаються на паливно-енергетичні ресурси, складають значну частину витрат на залізничному транспорті. У якості показника, який характеризує розвиток підрозділів залізничного транспорту у напрямку ресурсозбереження $E_{\text{рес}}$, пропонується використовувати інтегральний критерій ефективності, який відображає приведену по вартості ресурсів i -ого типу суму:

$$E_{\text{рес}} = \sum_i \Delta R_i \cdot c_{R_i} \quad (1)$$

- де ΔR_i – скорочення (приріст) ресурсу i -ого типу у наслідок впровадження заходів з удосконалення технологічних процесів обслуговування клієнтури силами підрозділів залізничного транспорту;
 c_{R_i} – вартість використання ресурсів i -ого типу у процесі функціонування підрозділів залізничного транспорту.

Сталий розвиток залізничного транспорту необхідно реалізовувати з дотриманням екологічних вимог. Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту. Такі об'єми робіт пов'язані з великими викидами забруднюючих речовин у біосферу. Крім цього одним з забруднюючих факторів процесу перевезення вантажів є шум. Рівень шуму від рухомого складу ліній залізниці, що проходять близь житлової забудови перевищує усі допустимі норми. Зміна шумового забруднення від роботи рухомого складу залізничного транспорту досягається за рахунок технічного удосконалення ходової частини рухомого складу.

Екологічну складову $E_{\text{ек}}$ сталого розвитку підрозділів залізничного транспорту пропонується оцінювати на підставі показників, які відображають приведену до грошового еквіваленту зміну викидів забруднюючих речовин в атмосферу та шумове забруднення довкілля:

$$E_{\text{ек}} = \Delta M_{\text{атм}} \cdot c_{\text{ек}} + \Delta D_{\text{шум}} \cdot c_{\text{шум}} \quad (2)$$

- де $\Delta M_{\text{атм}}$ – зміна викидів забруднюючих речовин в атмосферу, ум. т;
 $c_{\text{ек}}$ – грошовий еквівалент збитків, які завдано у результаті викиду 1 тони окісі вуглецю в атмосферу, грн/ ум. т;
 $\Delta D_{\text{шум}}$ – зміна шумового забруднення, дБА;
 $c_{\text{шум}}$ – грошовий еквівалент збитків, які завдано у результаті шумового забруднення довкілля, грн/дБА.

Залізничний транспорт – це галузь не тільки величезного економічного значення, але і великої соціальної відповідальності. Профспілкою залізничників та транспортних будівельників зазначено, що кількість працівників права та інтереси яких вони представляють складає близько 400 тисяч. Це говорить про значну роль соціальної складової сталого розвитку підрозділів залізничного транспорту.

Соціальна складова $E_{\text{соц}}$ процесу функціонування підрозділів залізничного транспорту може бути оцінена безпосередньо сумою грошових відрахувань на заходи з підвищення заробітної платні працівників підрозділу, а також на соціальні програми (витрати на охорону здоров'я, санітарно курортні витрати та ін.) та програми по навчанню працівників підрозділу:

$$E_{\text{соц}} = \Delta C_{\text{зп}} + C_{\text{соц}} + C_{\text{нав}} \quad (3)$$

де $\Delta C_{\text{зп}}$ – грошові кошти, які направлені на підвищення заробітної платні працівників підрозділів залізничного транспорту, грн;
 $C_{\text{соц}}$ – відрахування на соціальні програми, грн;
 $C_{\text{нав}}$ – відрахування на програми по навчанню працівників підрозділів залізничного транспорту, грн.

Останнім часом головною метою залізничного транспорту є вихід кожної галузі господарства на рівень якості обслуговування та цін, який би витримував конкуренцію зі сторони інших видів транспорту. Показником якості вантажних перевезень для користувача є швидкість доставки вантажу або інакшими словами термін доставки. Тому розвиток підрозділів залізничного транспорту у напрямку підвищення якості обслуговування вантажовласників пропонується оцінювати на основі показника, який характеризує зменшення сумарного часу обробки вагонопотоку за рахунок удосконалення технології обслуговування. Показник розвитку $E_{\text{як}}$ за напрямком підвищення якості обслуговування оцінюється за формулою:

$$E_{\text{як}} = \Delta T_{\text{ваг}} \cdot c_{\text{ваг}} \quad (4)$$

де $\Delta T_{\text{ваг}}$ – зміна сумарного часу обробки вагонів у транспортних вузлах та вантажних пунктах залізничного транспорту, а також при здійсненні операцій з руху поїздів у межах дільниці транспортної мережі, год;
 $c_{\text{ваг}}$ – середньозважена вартість простою вантажного вагону, грн/год.

Отже, інтегральний показник сталого розвитку E_i може бути представлений у вигляді арифметичної суми вищезазначених показників:

$$E_i = E_{\text{рес}} + E_{\text{ек}} + E_{\text{соц}} + E_{\text{як}} \quad (5)$$

Складовими інтегрального показника сталого розвитку є сукупність констант, які визначають економічні параметри функціонування підрозділу, та сукупність показників, які характеризують удосконалення технології функціонування підрозділів залізничного транспорту.

Концептуальні підходи до управління пропускнуою спроможністю залізничної інфраструктури в умовах конкуренції на ринку перевезень

Чагур О. В., Кассір В. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Аналіз методики розрахунку наявної пропускнуої спроможності на залізницях України довів недосконалість існуючого підходу з причин завищення значень максимальної пропускнуої спроможності. Це спричинено відсутністю в аналітичних формулах обліку надійності виконання технології організації перевізного процесу на розрахунковій дільниці. Для визначення більш наближеного до реальних експлуатаційних умов роботи значення величини пропускнуої спроможності необхідним є застосування додаткового поняття – практична пропускна спроможність.

У межах даного поняття можливо сформулювати підхід до визначення максимальної кількості поїздів на дільниці за умови прийнятного рівня експлуатаційної надійності системи перевезень. Під надійністю розуміється властивість системи зберігати у часі в установлених межах значення всіх параметрів, які характеризують здатність виконувати потрібні функції в заданих умовах роботи. Якщо розглянути залізничну дільницю як систему, то її основною функцією є пропускання поїздопотоків у відповідності до встановленої точності виконання графіка руху поїздів протягом заданого інтервалу часу. Приймаючи до уваги, що надійність є комплексною властивістю доцільно розглянути деталізуючу властивість безвідмовності, що визначається набором показників, які обирають з урахуванням умов експлуатації.

При дослідженні показників безвідмовної роботи системи необхідним є визначення поняття відмови. Враховуючи, що параметром, який задовольняє умови функціонування дільниці, є встановлений показник відхилення реального графіка проходження поїздів через дільницю від нормативного, то під відмовою слід розуміти затримку поїзда з прибуття або відправлення на кожній із станцій на дільниці. За природою виникнення відмов можна виділити відмови, спричинені технічними засобами інфраструктури, та відмови, які виникають з організаційно-технологічних причин, таких як затримки поїздів з причин помилкових дій диспетчерського персоналу, відсутність колій приймання для поїздів на станції, збоїв у проходженні поїздів через дільницю в умовах виникнення так званого «ефекту доміно» в поїздопотоці при значному завантаженні дільниці тощо.

Приймаючи до уваги, що при визначенні пропускнуої спроможності по суті враховується лише технічна надійність, тобто збої в роботі дільниці з причин несправностей постійних технічних пристроїв інфраструктури (колії, пристроїв СЦБ і зв'язку, електропостачання) та рухомого складу (локомотиви, вагони), то запропоновано вдосконалити методику розрахунку за рахунок обліку експлуатаційної надійності, яка дозволить врахувати збої, пов'язані з організаційно-технологічними причинами.

Відповідно до процесу реалізації графіка руху затримки поїздів на дільниці поділяються на первинні, які є екзогенними, та вторинні затримки, які виникають з причин первинної затримки першого поїзда та послідовного порушення розкладу руху інших поїздів, які опинилися в зоні прямування затриманого поїзда. Кількість, тривалість та послідовність вторинних затримок залежить від пріоритетності ниток поїздів, насиченості графіка руху та розташування поїздів різних категорій по відношенню один до одного. Описаний вище процес послідовних затримок на дільниці є не органічним, тобто кожна реалізація випадкового процесу відмови в системі є не однорідною. За таких умов дослідження надійності системи за допомогою аналітичних рішень є неефективними через свою надмірну складність. Виходячи з цього, запропоновано статистично оцінити експлуатаційну надійність роботи дільниці за допомогою застосування методу імітаційного моделювання роботи дільниці за різними варіантами відмов. Як показник оцінки експлуатаційної надійності роботи дільниці запропоновано використати нестационарний коефіцієнт готовності системи.

Спираючись на світовий досвід класифікації залізничної інфраструктури та специфіку функціонування залізничного транспорту України найбільш прийнятною є схема поділу

залізничних ліній на магістральні напрямки з відповідними класами та регіональні лінії з подальшою класифікацією всіх поїздодільниць на види і категорії. Виділення на мережі магістральних напрямків надасть можливість залізницям визначати параметри оптимальної технології пропуску поїздопотоків на великі відстані для надання послуг з перевезень вищої якості, що дозволить підвищити конкурентоспроможність залізниць України. Класифікація поїздодільниць за видами перевезень і категоріями інфраструктури дозволяє поділити дільниці за транспортно-експлуатаційними якостями і споживчими властивостями. Процес розподілу пропускної спроможності залізничної інфраструктури можна розділити на чотири фази.

У першій фазі за 12 місяців до початку дії графіку руху поїздів встановлюються обсяги пропускної спроможності, що підлягають розподілу, публікується Повідомлення залізничної мережі в якому вказуються правила розподілу та здійснюється прийом заявок на виділення пропускної спроможності.

На другій фазі здійснюється узгодження запитів компаній операторів-перевізників і управляючим інфраструктурою. На даному етапі за необхідністю проводяться техніко-економічні розрахунки щодо ефективності реалізації різних варіантів запитів на прокладку маршрутів по мережі. По закінченню даної фази за 8 місяців до введення в дію робочого розкладу повинен бути розроблений проект графік руху поїздів на майбутній період. Управляючий інфраструктурою ознайомлює перевізників про надані їм частки пропускної спроможності. В свою чергу перевізники мають право надати свої зауваження та оскаржити прийняті рішення в установленому порядку.

На третій фазі проводиться кінцевий розподіл пропускної спроможності відповідно до прийнятих рішень щодо оскаржень та за чотири місяці до введення нового розкладу затверджується нормативний графік руху поїздів. На останній фазі розглядаються заявки лише на нерозподілену частку пропускної спроможності. На даному етапі управляючий інфраструктурою змінює інформацію в Повідомленні залізничної мережі щодо нерозподіленої частки пропускної спроможності та у разі отримання заявки на разове використання не проданих часток пропускної спроможності в праві задовольняти дані запити.

Таким чином, перехід залізниць до нового ринку перевезень вимагає рішення комплексу задач інформатизації галузі, до яких відносяться: автоматична ідентифікація поїздів на дільницях для можливості створення поїзної моделі залізничного транспорту, що дозволить вести облік та аналіз використання пропускної спроможності залізничної інфраструктури; автоматизація розробки графіку руху поїздів та розрахунку пропускної спроможності; створення інтегрованої технології управління пропускнуою спроможністю полігону мережі в умовах єдиного сітьового середовища графіків руху поїздів, що дозволить в інтерактивному режимі корегувати розклади руху поїздів відповідно до заявок перевізників та узгоджувати рух поїздів на мережі в цілому. По суті рішення цих задач дозволить перейти до формування залізничної інтелектуальної транспортної системи, що дозволить надати учасникам ринку перевезень більшу інформативність та безпеку, вищий рівень взаємодії між учасниками перевізного процесу.

Удосконалена класифікація пасажирських поїздів в Україні

Чаркіна Т. Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Вступ. В умовах сучасного ринку та реформування залізничної галузі будуть відбуватися значні зміни в організації пасажирських перевезень:

- змінюється організаційна структура управління пасажирським господарством;
- зникає поняття місцевих пасажирських поїздів, оскільки залізниці втрачають статус юридичної особи;
- виникає потреба в утворенні дирекцій з пасажирських перевезень у приміському і дальньому сполученні;
- виділяється окрема компанія для обслуговування швидкісних пасажирських поїздів;
- регіони отримають фінансову незалежність та самостійно будуть вирішувати найбільш раціональні шляхи транспортного сполучення.

Сказане вище потребує розробки нової класифікації пасажирських поїздів з урахуванням періоду їх курсування протягом доби, зони обслуговування, швидкості руху, часу в дорозі та виду рухомого складу, джерел фінансування для оптимізації доходів і витрат і підвищення конкурентоспроможності пасажирських поїздів на ринку транспортних послуг.

Раціональна організація руху пасажирських поїздів була досліджена в наукових працях Ю. С. Бараша, О. Б. Беднікової, Д. В. Глазкова, В. П. Гудкової, О. М. Гудкова, О. О. Карась, О. М. Кривопішина, Л. М. Лобойка, В. М. Самсонкіна, В. В. Скалозуба, П.О. Яновського. Крім того, вказаними питаннями займаються фахівці Укрзалізниці та галузевих науково-дослідних лабораторій ДНУЗТ, УкрДАЗТ та ДЕГУТ. Але науково-обґрунтованою розробкою класифікації пасажирських поїздів з радянських часів займався лише Бакалінський та Христофор.

В умовах акціонування залізничної галузі будуть відбуватися значні зміни в організації пасажирських перевезень, змінюється організаційна структура управління пасажирським господарством, зникає поняття місцевих пасажирських поїздів, оскільки залізниці втрачають статус юридичної особи, виникає потреба в утворенні дирекцій з пасажирських перевезень у приміському і дальньому сполученні та виділення у окрему компанію швидкісних пасажирських поїздів.

Мета. Розробити нову класифікацію пасажирських поїздів в Україні з урахуванням періоду курсування, території обслуговування, максимальної відстані, середньої маршрутної швидкості, часу поїздки та виду рухомого складу та джерел фінансування

Результати. Автором запропоновано спочатку поділити пасажирські поїзди за періодом курсування протягом доби на денні, нічні та цілодобові.

Денні поїзди призначені для перевезення пасажирів з 6-ї по 24-ту годину з часом перебування в дорозі до 7 годин. Термін вибрано в межах інтервалу 6 годин, який використовується в Україні, та 8 годин, який існує у Європі. Автор вважає, що термін поїздки в денному поїзді більше 6 годин дуже втомлює пасажирів і тому такі поїзди є неконкурентоспроможним порівняно з поїздами, у яких є вагони з полицями для відпочинку.

Нічні поїзди – призначені для перевезення пасажирів з 10-ї години вечора по 8 годину ранку з часом перебування у дорозі від 8 до 10 годин. Термін раціональної поїздки вибрано з урахуванням 7-8 годин сну та однієї години на підготовку до відпочинку і однієї години на туалет, каву або чай та підготовку до виходу. Ці поїзди дуже зручні для пасажирів, що їдуть у відрядження, на відпочинок, продовжують подорож літаком та бажають протягом дня виконати всі свої завдання і повернутися назад денним або нічним поїздом. Для цих поїздів мусять бути встановлені підвищені тарифи на перевезення, оскільки вони потребують додаткового комфорту: екіпірування спальним комплектом білизни, матрацами, подушкою, ковдрою та іншим м'яким інвентарем, а також обслуговування провідниками в той час як на денних поїздах будуть працювати тільки стюарди.

Цілодобові поїзди призначені для перевезення пасажирів як вдень, так і вночі з часом перебування в дорозі не менше 10 годин. Термін поїздки залежить від відстані курсування. Ці поїзди зручні для поїздки пасажирів як по Україні, так і за її межі.

За територією обслуговування або відстанню курсування пасажирські поїзди слід розподіляти на такі види:

Приміські поїзди – призначені для перевезення пасажирів у приміській зоні середніх та великих міст на відстань до 70-80 км. Зараз максимальна відстань курсування на залізницях України сягає 300 км, що призводить до суттєвої збитковості приміських перевезень, оскільки за межами 80 км їде незначна кількість пасажирів. У цих умовах доцільно використовувати регіональні поїзди. Для перевезення пасажирів у приміському сполученні слід застосовувати електро- і дизельпоїзди та рейкові автобуси. Термін поїздки пасажирів у приміському сполученні не може бути більшим за 1 годину 40 хвилин.

Регіональні поїзди мусять курсувати у межах області, якщо відстань подорожі до її кордонів перевищує зону оптимального курсування приміських поїздів. Ці поїзди мають підвищену швидкість руху та малу кількість зупинок за рахунок чого тарифи на перевезення вище за приміські. Необхідність курсування та фінансування таких поїздів буде вирішуватися обласними органами влади

Міжрегіональні поїзди – призначені для перевезення пасажирів між середніми та великими містами України, що знаходяться у 2-3 суміжних регіонах (областях), на відстань до 500 км. У свою чергу міжрегіональні поїзди поділяються залежно від зони та часу курсування таким чином:

–**міжрегіональні поїзди звичайні** призначені для перевезення пасажирів у приміській зоні середніх і великих міст на відстань до 300 км з малою кількістю зупинок та підвищеною швидкістю руху до 80 км/год. Такі поїзди обслуговуються моторвагонним рухомим складом старого покоління;

–**міжрегіональні швидкісні поїзди** – призначені для перевезення пасажирів між середніми і великими містами на відстань до 500 км з малою кількістю зупинок, середньою маршрутною швидкістю руху до 140 км/год. Такі поїзди доцільно використовувати для перевезення пасажирів у межах двох або кількох суміжних регіонів моторвагонним рухомим складом нового покоління.

Пасажирські поїзди дальнього сполучення – призначені для перевезення пасажирів на відстань більше ніж 500 км у межах України та за її кордонами, вони у свою чергу поділяються на такі:

–**денні поїзди інтерсіті** – призначені для перевезення пасажирів між середніми й великими містами на відстань до 600 км з малою кількістю зупинок, середньою маршрутною швидкістю руху до 90 км/год. та часом перебування в дорозі не більше 10 годин. Для їх формування пропонується вагони локомотивної тяги старого покоління;

–**денні поїзди інтерсіті-експрес** – призначені для перевезення пасажирів між середніми і великими містами на відстань до 900 км з малою кількістю зупинок, середньою маршрутною швидкістю руху до 140 км/год. та часом перебування в дорозі не більше 7 годин. Такі поїзди доцільно використовувати для перевезення пасажирів з обласних центрів та великих міст до Києва, а також між цими містами. Використання денних швидкісних поїздів з місцями для сидіння обмежено терміном поїздки пасажирів до 7 годин, що значно їх втомлює, та кількістю напрямків, на яких можна забезпечити максимальну швидкість руху до 160 км/год.;

–**нічні поїзди інтерсіті** – призначені для перевезення пасажирів між середніми й великими містами України з малою кількістю зупинок, середньою маршрутною швидкістю руху до 90 км/год. та часом перебування в дорозі від 8 до 10 годин у рухомому складі старого покоління локомотивної тяги. Детальне призначення цих поїздів наведено вище;

–**нічні поїзди інтерсіті-експрес** – призначені для перевезення пасажирів між середніми та великими містами на відстань 900-1 300 км з малою кількістю зупинок, середньою маршрутною швидкістю руху до 110-140 км/год. та часом перебування в дорозі

від 8 до 10 годин у швидкісному рухомому складі нового покоління локомотивної тяги або МВРС;

–*поїзди інтерсіті, що курсують як вночі, так і вдень* без обмеження відстані у вагонах старого покоління з полицями для відпочинку та місцями для сидіння, з маршрутною швидкістю 70-90 км/год., призначені для перевезення пасажирів у межах України на напрямках, де відсутній швидкісний рух, або паралельно з ним;

–*поїзди інтерсіті-експрес, що курсують як вночі, так і вдень* без обмеження відстані курсування у вагонах нового покоління з полицями для відпочинку та місцями для сидіння, з маршрутною швидкістю 110-140 км/год, призначені для перевезення пасажирів у межах України на напрямках, де існує швидкісний рух.

Аналогічно вказаним вище останнім двом поїздам запропоновані міжнародні поїзди, які курсують за межами України і сформовані з вагонів старого покоління, та міжнародні поїзди-експреси, які курсують за межами України у швидкісному рухомому складі, сформованому з вагонів нового покоління (табл.).

На основі виконаних досліджень можна зробити висновок, що використання нової класифікації пасажирських поїздів в Україні з урахуванням періоду курсування, території обслуговування, максимальної відстані, середньої маршрутної швидкості, часу поїздки та виду рухомого складу сприятиме підвищенню ефективності використання пасажирських поїздів та їх конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

Для підвищення конкурентоспроможності пасажирських поїздів на ринку транспортних послуг першочергово слід впровадити нову їх класифікацію, яка враховує організацію руху залежно від періоду курсування протягом доби, відстані й швидкості руху, терміну й комфортності поїздки, виду рухомого складу та джерело фінансування їх діяльності. Це дозволить надалі визначити оптимальні відстані та терміни поїздки різним рухомих складом для приміських, регіональних, пасажирських і швидкісних поїздів та суттєво знизити їх збитковість.

Basic development direction of Ukrainian transport communication with European Union countries

Chernova N. S., Surmylo D. S., DNURT

One of the important conditions of successful function of Ukrainian market economy is the existence of transport infrastructure, which efficiently capable to provide the needs of society in transportation. Its significance is especially strengthened in the condition of extremely rapid development of economic and sociocultural relationship between countries. The problem as for the overcoming developmental lag of Ukrainian railway system from Russian and EU railways, which are on different stages of reformation, but essentially pass ahead of Ukrainian railways, is required to solve. One of the areas of cooperation among Ukraine and European Union is the joint participation in different Transport projects and programs. Therefore, the development of all kinds of transport, especially the railway transport, has significant value in such context. The mode of railway development always defined and will determine the elaboration scale of national production, influence of GDP, rise in prices, inflation, other national measures and microeconomic indicators.

There is no doubt, that the railway transport plays the important role in the field of passenger traffic. The enough high density of railway tracks almost in all EU countries, rather low expenses at long-distance traffic, safety and efficiency of this kind of transport is fit with it. But, unfortunately, in spite of considerable advantages, today the Ukrainian railways have sensitive time. The wear out of infrastructure and rolling stock, discrepancy of existence management system to the requirements of modern market relations, and, in consideration of, unprofitability of passenger traffic, is a great problem, which is requires the integrated assessment and application of logistic instruments as for the optimization of material, human and information flows on railway transport. Special actuality it is acquire in the perspective of acceptance by Ukraine and Poland of World Football Championship Euro-2012. The implementation of such events require the qualitative transport service of great quantity of tourists from other countries, where the level of all this is considerably higher.

The volume of transportations and passenger traffic are substantially reduced on the transport in whole and on railway transport in the last years in Ukraine. The railways felt need of passengers' loss, especially in the years of political instability. If take to the attention the fact, that the common tendency of changing the specific weight of passengers amount, who have been transported, and passenger traffic have negative character, and it can be said that about the assured risk of competitive position deprivation in passenger traffic by railways of Ukraine. Particularly, the today negative influence on it has the tariff increase on transportation, so and reduction the quality of transport service (depreciated wagons, insufficient service and traverse speed).

That's why for the return of service consumers' favor, the railways, first of all, necessary to improve passengers' services, which is approximately meet the requirements of rates tickets costs increasing, especially the last years. Ukrzaliznytsia requires intensive introduction of modern ICT, starts from the acquisition of tickets by the potential passenger and to his leaving for arrival station.

On the modern stages, the European Union seek to the unique transportation structure, defined the main points in this direction and Ukraine has the first-priority place. It is also important the development of railway brunch in the sense of increasing the competitive capacity of passenger traffic. The special meaning it takes over in the perspective of future participation of Ukraine in the international projects, financed by the European Union.

Нестабільність та її вплив на залізничну галузь України

Чорновіл О. В., Замедяньська Н. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Одним із основних зовнішньополітичних пріоритетів України є інтеграція до Європейського Союзу, тому ринок транспорту вимагає значного підвищення технологічного та технічного рівня Укрзалізниці. На даний момент необхідно прискорити розвиток залізничного транспорту України з метою відповідності світовим стандартам. Для цього потрібно послідовно вирішувати основні проблеми, що обмежують технологічний, економічний і технічний розвиток залізниці.

Значну частку збитків «Укрзалізниці» становлять пасажирські перевезення пільгових категорій населення. Зокрема, за 2014 рік «Укрзалізниця» надала послуги з перевезення пільгових категорій громадян на суму 582 300 000 грн, а компенсацію отримала лише в сумі 165 600 000 грн або 28 % від необхідної суми відшкодування. Таким чином, заборгованість за пільгові перевезення в 2014 році склала 416 700 000 грн проти 424 100 000 грн в 2013 році.

Якщо розглянути цю проблему на Придніпровській залізниці за січень 2015 року у приміському сполученні перевезено 955 тис. пасажирів. Це на 73,5 тис. чоловік (або на 8,3 %) більше, ніж за аналогічний період 2014 року (881,5 тис. чоловік). Сума, нарахована у січні 2015 року за фактичні пільгові перевезення у потягах приміського сполучення, склала 2 млн 621,3 тис. грн. З них місцеві держадміністрації, що виступають замовниками цих перевезень, відшкодували залізниці лише 1 млн 498,2 тис. грн. Порівняно з 2014 роком ці виплати є своєрідним прогресом, адже протягом першого місяця минулого року магістраль взагалі не отримала компенсаційних виплат за соціальні перевезення. Однак сплачена сума все одно залишається неповною і становить 57 % від суми фактичних нарахувань. Попри хронічну заборгованість з боку місцевих держадміністрацій Придніпровська залізниця здійснює приміські пасажирські перевезення у повному обсязі.

Ще однією проблемою є пошкодження майна, основних фондів залізниці. Так за 2014 рік на Одеській залізниці виявлено 1 тис. 704 пошкоджених вагони, що на 7,6 % більше, ніж у минулому році, що свідчить про збільшення ефективності роботи вагонних депо з питання контролю збереження вагонного парку. Оглядачі-ремонтники вагонів зазвичай виявляють найбільшу кількість пошкоджених вагонів після навантаження, вивантаження та маневрової роботи. Крім пошкодження вагонів, які виникають внаслідок порушення технічних умов при виконанні вантажних операцій та правил експлуатації при маневровій та під'їзній роботі, за 2014 рік вандали завдали Придніпровській залізниці понад 67 тис. грн. збитків, що у порівнянні з 2013 роком більше на 20,4 %. Але варто відзначити, що у лютому поточного року кількість оновлених вагонів на 16 % перевищує минулорічні обсяги. Так, у лютому 2014 року придніпровські залізничники відремонтували 764 вагони (деповським ремонтом 748, капітальним – 16).

Пошкоджена інфраструктура залізниці в результаті бойових дій на Сході України, крім фінансових втрат, несе загрозу зупинки потужних підприємств, таких як «Азовсталь», «Снакієвський металургійний завод», «Алчевський металургійний комбінат», Донецький металургійний завод, Донецький металопрокатний завод, Авдіївський коксохімічний завод, Концерн «Стірол», «Северодонецьке об'єднання «Азот», які відрізані від постачання сировини з інших областей. У зв'язку з руйнуванням об'єктів інфраструктури на сьогодні відсутній рух на основних напрямках Донецької залізниці: Чаплине – Ясинувата, Красноармійськ – Горлівка, Костянтинівка – Дебальцеве, де знаходяться головні підприємства з великими обсягами переробки вантажів та їх перевезень. Вони також відрізані від постачання коксу та вугілля з північних регіонів Донбасу. Усе це в комплексі несе загрозу значного падіння ВВП держави.

Вже майже рік Укрзалізниця безкоштовно вивозить людей із зони воєнного конфлікту на Сході України. Так, з початку 2015 року по 1 квітня залізничним транспортом безкоштовно перевезено 5086 вимушених переселенців на суму понад 605 тис. грн. Якщо

говорити про перевезення з початку військових дій, то з 7 липня 2014 року по 15 січня 2015 залізниці України перевезли безкоштовно понад 14,4 тис. переселенців на суму майже 1,45 млн грн. Нині у зоні проведення антитерористичної операції залишаються пошкодженими 1583 об'єкти залізничної інфраструктури, на їх відновлення, за попередніми підрахунками, необхідно близько 810 млн грн. Станом на зараз відновлено 742 залізничні об'єкти на суму 124,89 млн грн.

У зв'язку зі складною ситуацією в країні, держава не може виділяти достатньої кількості коштів на оновлення пасажирського парку, ремонт наявних вагонів – один із найважчих тягарів на плечах залізниці, адже чим старіший рухомий склад, тим більше коштів він потребує на ремонт. Крім цього, відбувається постійний ріст цін на продукцію, яку залізниця закуповує для використання при ремонті та експлуатації пасажирських вагонів. Ріст цін на запасні частини та матеріали значно випереджає ріст тарифів на залізничні перевезення, які жорстко регулюються державою.

Через неналежне фінансування ремонтів на мережі «Укрзалізниці», особливо у теперішній час, 35 % електровозів, тобто кожен третій, експлуатуються із перепробігом після проведення капітального ремонту. Ситуація із технічним станом магістральних тепловозів теж критична. З 234 локомотивів, 170 експлуатуються із перепробігом від капітального ремонту. Тобто 73 % тепловозів знаходяться в неналежному технічному стані. До появи на мережі нових електровозів пройде два-три роки, через необхідність виготовлення дослідних зразків та проведення повного циклу їх випробувань. За таких обставин, в найближчі роки «Укрзалізниця» повинна виконувати перевезення наявним парком електровозів та тепловозів, що підвищує важливість виконання всіх ремонтних робіт.

Спостерігається тенденція до зниження кількості пасажирів у далекому сполученні. У минулому році потяги Львівської залізниці перевезли у далекому сполученні 7 156 170 пасажирів. Порівнюючи із 2013 роком, коли пасажирськими потягами скористалися 8 мільйонів 672 тисячі 428 осіб, кількість пасажирів скоротилась на 17,5 %. Також протягом 2014 року до складу потягів включили 187 спеціалізованих вагонів для перевезення інвалідів. Цей показник, порівняно із 2013 роком, зменшився на 103 одиниці.

Значних збитків «Укрзалізниці» завдають крадіжки вантажів. У порівнянні з 2013 роком збитки Придніпровської залізниці, завдані розкраданням вантажів, які перевозить магістраль, у 2014 році зросли в 1,2 рази (з 553 тис. грн до 674 тис. грн), а частка крадіжок серед причин незбережених перевезень вантажів - з 75,1 % до 76,9 % відповідно. Левова частка торішніх крадіжок припадає на металопродукцію (46 %) та вугілля (19,6 %), серед вантажів, які теж зацікавили зловмисників, обладнання (сільськогосподарське і гірничошахтне), брукт, залізорудна сировина, мінеральні добрива.

Важливу роль у відбудові пошкоджених об'єктів залізниць, закупівлі нового рухомого і пасажирського складу, реформуванні відіграють інвестиції. Рівень інвестиційної привабливості залізниць України, особливо зараз, є недостатньо високим – це в першу чергу через нестабільну ситуацію в країні, а також цілий ряд інших проблем: більшість залізничних об'єктів споруджується для досягнення неекономічних цілей; пряма віддача від вкладених коштів може бути отримана не інвестором, а в інших сферах економіки; залізничні інвестиційні проекти мають значно більший термін окупності і менший рівень прибутковості у порівнянні з іншими сферами економіки тощо. Одним із нагальних завдань має стати запровадження на підприємствах залізничного транспорту України продуманої інвестиційної політики, яка б враховувала сучасні економічні й соціальні умови.

Головна мета роботи транспорту - це швидке, комфортне, економічно ефективне, а також безпечне перевезення пасажирів і вантажів територією України. Для виконання цих задач необхідне проведення реформ, що, безумовно, прискорить темпи євроінтеграції, сприятиме налагодженню більш тісного міжнародного економічного співробітництва та підвищенню конкурентоспроможності українських залізниць на ринку транспортних послуг, дозволить ефективно використовувати територіально-географічний потенціал України, а також збалансувати інтереси суспільства та споживачів послуг залізничного транспорту.

Децентралізація матеріально-технічного постачання підприємства

Шило Л. А., Тимощенко О. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Умови реструктуризації та постійні зміни зовнішнього середовища функціонування залізничного транспорту України зумовили необхідність його переходу до нової системи управління, яка дозволить оперативно оцінювати зміни ринкової ситуації, адекватно реагувати на них ухваленням оптимальних управлінських рішень.

Запаси є найбільш важливою і значною частиною активів підприємств залізничного транспорту, вони займають домінуючі позиції в структурі витрат, мають суттєвий вплив при визначенні результатів господарської діяльності підприємства (структурного підрозділу) та висвітленні інформації про його фінансовий стан.

Для того, щоб забезпечити підприємство необхідними йому матеріалами, згідно його потреб, організовується матеріально-технічне забезпечення підприємства. Його задача полягає у визначенні потреб підприємства в матеріалах і технічних ресурсах, пошук можливості задоволення цих потреб, організація зберігання запасів і видачі їх до цехів, а також в проведенні контролю за належним використанням матеріально-технічних ресурсів і їх економії. Вирішуючи дану задачу, робітники органів постачання мають вивчати та враховувати попит і пропозицію на матеріальні ресурси, що використовуються підприємством, рівень та зміну цін на них, обирати найбільш економічну форму руху запасів, оптимізувати запаси, зменшити транспортно-заготівельні витрати.

Слід застосувати системний підхід до організації матеріально-технічного забезпечення підприємств залізничного транспорту, що забезпечить постачання матеріальними ресурсами на рівні сучасних вимог для підвищення їх конкурентоспроможності та ефективності діяльності.

Можливі три варіанта організації постачання матеріалів на підприємство: децентралізоване; централізоване; змішаного типу.

При централізованих закупках всі функції постачання знаходяться в одному відділенні. Такий підхід має значні переваги. Полегшується контроль за виконанням обов'язків по закупкам, знижуються загальні затрати зі здійснення процесу постачання, так як замовлення значне, це може призвести до різних знижок зі сторони постачальника.

Децентралізація постачання передбачає самостійне здійснення закупок. Дана модель процесу постачання забезпечує термінові потреби підрозділу, більш точну відповідність поставок потребам підприємства. Вибір між централізацією та децентралізацією завжди вимагає компромісу. Вигода зі сторони одного методу призводить до втрати потенційних вигід іншого. З цієї причини покупцям завжди доводиться докладати зусиль щодо подолання недоліків вибраної організаційної форми.

Децентралізована організація постачання може бути врівноважена центральним відділом постачання, що буде відповідальним за складання групових договорів із метою економії зусиль. До централізованої організації можна включити відділи, що будуть відповідати за постачання конкретних видів запасів. Так можливо врегулювати ці дві крайності.

Результати досліджень, проведених в США, вказують, що майже 65% компаній поєднують централізовані та децентралізовані закупки.

Постачання запасів структурних підрозділів має поділятися на групи:

А – централізоване постачання, що проводиться службою НХ;

Б – децентралізовані закупки, що проводяться структурним підрозділом самостійно.

Децентралізація постачання допоможе структурним підрозділам зменшити час закупок, так як відсутнє делегування повноважень. Зменшаться витрати на закупки, так як підрозділ самостійно обиратиме постачальника з більш вигідними умовами, а не нав'язаного центром. Крім цього, саме споживач (структурний підрозділ) найкраще знає свої потреби в ресурсах.

Сучасні методи економічного аналізу

Шило Л. А., Замедяньська Н. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Залізничний транспорт України стикається з багатьма проблемами: пошкодження основних фондів залізниці, збитковість перевезення пільгових категорій населення, відсутність фінансування для оновлення пасажирського парку вагонів і рухомого складу та інші. Розв'язання їх потребує використання наукових засобів, які має у своєму арсеналі економічна наука і насамперед така галузь, як економічний аналіз. Економічний аналіз відіграє важливу роль в економічному розвитку. Він виступає провідною з'єднувальною ланкою між бухгалтерським обліком і прийняттям управлінських рішень. Тому використання сучасних методів економічного аналізу нині є актуальним.

Методи економічного аналізу		
Формалізовані	Неформалізовані	Методи стратегічного аналізу
Логіко-економічні: - відносні і середні величини - ряди динаміки - групування - порівняння - балансові - графічні - табличні - тощо	Метод індивідуальних експертних оцінок: - метод інтерв'ю - аналітичні записки - тощо	- STEP – аналіз - SWOT – аналіз - SPACE – аналіз - GAP – аналіз - PIMS – аналіз - метод вивчення профілю об'єкта - модель Мак-Кінсі - тощо
Економіко-математичні: - прийоми диференційованого факторного аналізу - прийоми стохастичного аналізу - дослідження операцій - тощо	Метод колективних експертних оцінок (евристичні методи): - метод дискусій - метод «мозкового штурму» - метод Делфі - тощо	
Традиційні методи економічної та математичної статистики: - кореляційний аналіз - регресійний аналіз - кластерний аналіз - тощо		

Рис. 1. Класифікація методів економічного аналізу

За рівнем об'єктивності розрізняють формалізовані та неформалізовані способи економічного аналізу. В основу формалізованих методів покладені науково-обґрунтовані та доведені аналітичні залежності. Ці методи є більш об'єктивними, тому вони найчастіше використовуються в практиці оцінки діяльності підприємств. Окрім традиційних методів економічної статистики (середніх та відносних величин, групування, графічний, індексний, методи обробки рядів динаміки), також широко використовуються методи математичної статистики (кореляційний аналіз, регресійний, дискримінантний, факторний, коваріаційний, кластерний, дисперсійний аналіз, метод головних компонентів).

Прийоми стохастичного аналізу забезпечують визначення впливу чинників, для яких неможливо побудувати жорстку детерміновану факторну модель або які не можуть бути наведені одним кількісним показником (кореляційний, регресійний, дисперсійний,

багатомірний тощо). Прийоми оптимізації показників (лінійне, нелінійне, динамічне програмування; дослідження операцій, теорія ігор, теорія масового обслуговування, сітьові методи планування, теорія управління запасами; імітаційне моделювання, метод нечітких множин, кластерний аналіз).

Під час проведення економічного аналізу слід враховувати те, що математичні методи є важливою, але не вичерпною основою прийняття рішення. Крім них слід враховувати інші фактори: мораль, традиції, звички, досвід, експертні оцінки тощо, які не піддаються формалізації та кількісній оцінці. Тому поряд з найбільш поширеними загальними, універсальними методами і прийомами аналізу доцільно застосовувати сучасні евристичні (логічні) методи аналізу, які ґрунтуються не на точних математичних розрахунках, а на досвіді та інтуїції дослідників.

До евристичних методів відносяться логічні правила та прийоми, що сприяють вивченню різноманітних явищ, це – неформальні методи розв'язку економічних задач. Найбільш поширеними в економічному аналізі евристичними методами є наступні. Оціночний метод, суть якого полягає у залученні до аналізу та прогнозуванню незалежних експертів, сторонніх спостерігачів тощо. Оціночно-пошуковий метод (метод психологічної активізації) базуються на стимулюванні розумових процесів (метод «генерації ідей» або «конференції ідей» (стимулюванні думок на рівні свідомості), методи «мозкової атаки» (генерування ідей у творчому спорі), «мозкового штурму» (створення ідей одним контингентом, а їх аналіз – іншим) та інші). Для пошуку нових рішень і заходів, що забезпечать їх реалізацію, необхідно активізувати творче мислення фахівців. Цьому сприяє застосування в аналізі психологічних методів, що є сукупністю правил і процедур, які стимулюють вирішення творчих завдань.

Специфіка аналізу потенціалу розвитку підприємства передбачає використання, крім розглянутих методів, ще й методів стратегічного аналізу, які дозволяють дослідити систему за параметрами, що визначають її майбутній стан. Стратегічний аналіз як функція стратегічного управління повинен підготувати множину альтернатив для прийняття рішення. У більшості випадків стратегічний аналіз зосереджується на вирішенні трьох основних питань важливих для будь-якого підприємства в будь-якій ситуації: у якому становищі перебуває підприємство зараз; у якому становищі воно повинно бути через певний проміжок часу; які існують шляхи досягнення багатого становища і якими способами його можна досягнути.

У процесі проведення стратегічного аналізу об'єкта зазвичай застосовуються такі прикладні прийоми та методи, як: STEP – аналіз, SWOT – аналіз, SPACE – аналіз, GAP – аналіз, PIMS – аналіз, метод вивчення профілю об'єкта, модель Мак-Кінсі. Стратегічний аналіз пропонує методи для якісної оцінки фінансового потенціалу з урахуванням специфічних факторів на кожному етапі життєдіяльності підприємства, адже це є невід'ємною частиною стратегічного планування. Модель SWOT використовується для оцінки чинників та явищ, що впливають на проект. Всі вони діляться на 4 категорії: сильні сторони, слабкі сторони, можливості, загрози. Оскільки SWOT-аналіз не містить економічних категорій, то його можна застосовувати до будь-яких організацій, категорій для побудови стратегії в різних галузях діяльності й оцінки своїх перспективних можливостей. Даний вид аналізу найбільш легко можливо адаптувати для проведення якісної оцінки фінансового потенціалу підприємства.

Модель ADL/LC проводиться за двома показниками: стадія життєвого циклу продукту й відносне положення на ринку. Саме вона надає більш уточнююче уявлення не тільки про життєву стадію організації, але й відповідну стратегію розвитку, що дозволяє більш точно описати фінансовий потенціал на конкретний момент часу.

Сьогодні економічний аналіз стає вагомим інструментом в оптимізації облікової, податкової, інвестиційної, кредитної, маркетингової політики підприємств. Тому використання сучасних методів економічного аналізу сприятиме економічному розвитку підприємства та дасть змогу приймати обґрунтовані управлінські рішення.

Теоретичні підходи до формування майна залізничної галузі

Шило Л. А., Груберт У. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Залізничний транспорт займає провідне місце у задоволенні потреб виробничої сфери та населення у перевезеннях, є важливим фактором забезпечення соціально-економічного розвитку України, укріплення її зовнішньоекономічних зв'язків.

Майно залізниці становлять оборотні та необоротні активи, а також інші цінності, вартість яких відображається у самостійному балансі Залізниці.

Відповідно до Статуту придніпровської залізниці - майно залізниці є державною власністю і закріплюється за нею на праві господарського віддання. Здійснюючи право господарського віддання, Залізниця володіє, користується та розпоряджається зазначеним майном на свій розсуд, за погодженням з Органом управління майном, вчиняючи щодо нього будь-які дії, що не суперечать чинному законодавству, цьому Статуту та нормативно-правовим актам Органу управління майном.

Джерелами формування майна Залізниці є:

- майно, передане їй органом управління державним майном;
- майно, придбане Укрзалізницею за рахунок централізованих коштів і передане Залізниці;
- майно передане Залізниці від інших залізниць за рішенням Укрзалізниці;
- доходи, одержані від наданих послуг та реалізації продукції, а також від інших видів фінансово-господарської діяльності;
- доходи від цінних паперів;
- кредити банків та інших кредиторів;
- капітальні вкладення і дотації з бюджету;
- безоплатні або благодійні внески, пожертвування організацій, підприємств і громадян;
- придбання майна іншого підприємства, організації;
- інше майно, набуте на підставах, не заборонених законодавством.

Існуюча структура управління залізничним транспортом, стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, перешкоджають підвищенню ефективності функціонування галузі та потребують реформування.

На залізничному транспорті за останній час майже в 10 разів скоротилися темпи оновлення основних виробничих фондів. Все це призвело до значного погіршення стану виробничо-технічної бази залізничного транспорту, згортання програм його економічного та соціального розвитку, створює суттєву загрозу надійному та безпечному функціонуванню залізниць. У цих умовах залізничний транспорт стає головним гальмом розвитку економіки України, що потребує термінового вирішення всіх питань по забезпеченню його інвестиційно-інноваційного розвитку. Це повністю відповідає положенням «Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту», схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. № 651.

Критичний знос рухомого складу, технічна і технологічна відсталість залізничної інфраструктури та нестача інвестицій для оновлення основних фондів є головними проблемами галузі, що унеможливають її перспективний розвиток, роблять неефективним процес перевезень і знижують конкурентоздатність на міжнародному і внутрішньому ринку перевезень.

Подальше погіршення фінансово-економічного стану залізничної галузі, втрата нею технічної та технологічної стійкості можуть привести до неспроможності залізниць забезпечити в майбутньому потреби економічного зростання країни, дестабілізації та розбалансування транспортної системи, часткової втрати Україною транзитного потенціалу,

негативно позначитись на збалансуванні державного бюджету та створити соціальну напругу в суспільстві.

23 лютого 2012 року, Верховною Радою України у другому читанні та в цілому були прийняті законопроекти «Проект Закону про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» та «Проект Закону про внесення змін до Закону України "Про залізничний транспорт" (щодо розмежування функцій державного та господарського управління галуззю).

Наразі працює експертні оцінювачі для переходу «Укрзалізниці» до ПАТ «Українська залізниця». Комітет з конкурсних торгів «Укрзалізниці» 16 грудня 2014 року акцептував пропозицію відкритих конкурсних торгів компанії Deloitte&Touche з проведення незалежної оцінки майна УЗ за 15 млн. гривень як найкраще з усіх запропонованих компаніями-оцінювачами.

Після реєстрації ПАТ «Укрзаліниця» та буде завершено формування майнового комплексу, побудовано структуру управління ПАТ «Укрзаліниця» і утворено 25 філій. Тобто, відбуватиметься поступовий перехід від територіально-функціональної структури управління до вертикально інтегрованої.

До статутного фонду Компанії вноситься майно Державної адміністрації залізничного транспорту України, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які входять до сфери управління Державної адміністрації залізничного транспорту України та припиняють свою діяльність у зв'язку із створенням Компанії

До статутного фонду Компанії вносяться також 100 відсотків акцій державних акціонерних товариств, повноваження з управління корпоративними правами яких передано Державній адміністрації залізничного транспорту України, а також акції, частки та паї, що належать державі у статутних фондах господарських товариств, утворених за участю підприємств залізничного транспорту загального користування.

Кабінет Міністрів України за поданням центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту та зв'язку затверджує перелік підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, майно яких передається до статутного фонду Компанії, та перелік господарських товариств, пакети акцій, часток, паїв яких вносяться до її статутного фонду.

Земельні ділянки, які знаходяться у постійному користуванні Державної адміністрації залізничного транспорту України, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, за винятком земельних ділянок, наданих для розміщення об'єктів залізничного транспорту загального користування, на які частиною першою статті 14 цього Закону встановлено обмеження щодо розпорядження, вноситься до статутного фонду Компанії в порядку і на умовах, встановлених чинним законодавством України.

Земельні ділянки, надані для розміщення об'єктів залізничного транспорту загального користування, на які частиною першою статті 14 цього Закону встановлено обмеження щодо розпорядження, є державною власністю і надаються Компанії на праві постійного користування.

Згідно із законом України «Про особливості реформування залізничного транспорту загального користування» майно залізничного транспорту загального користування – майно, у тому числі об'єкти інфраструктури, що належать Державній адміністрації залізничного транспорту України, підприємствам, установам та організаціям залізничного транспорту загального користування, зокрема будівлі, споруди, об'єкти незавершеного будівництва, об'єкти соціальної сфери, транспортні засоби, обладнання, устаткування, інвентар, інші матеріальні цінності та нематеріальні активи, цінні папери, корпоративні права держави, право постійного користування земельними ділянками, а також інші майнові права, включаючи права на об'єкти інтелектуальної власності, кошти, у тому числі в іноземній валюті.

Формування вільних (договірних) тарифів на перевезення залізницями

Шило Л. А., Добровольська І. Л., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Доходи від перевезень є грошовим вираженням обсягу реалізованої транспортної продукції. Їх наявність є однією з необхідних умов комерційної діяльності залізниць і вхідних в їх склад підприємств. Доходи від перевезень використовують на відшкодування експлуатаційних витрат і утворення прибутку. Показник доходів служить базою для розрахунку суми деяких податків, що підлягають перерахуванню до бюджету. Завдання бухгалтерського обліку полягає в повному і сучасному віддзеркаленні доходів від перевезень і здійсненні контролю за їх вступом. Основою формування доходів залізниць від перевезень вантажів, пасажирів, багажу і пошти є тарифи.

В залежності від державного впливу, регулювання, ступеню конкуренції на ринку розрізняють такі види тарифів: вільні (ринкові) та регульовані. Вільні тарифи – це тарифи, що встановлюються підприємством на основі попиту та пропозиції на ринку транспортних послуг.

Регульовані тарифи – це тарифи, що встановлюються відповідними органами управління: урядом, міністерством, органами виконавчої влади, органами місцевого управління. Ці органи можуть встановлювати певні умови обмеження.

Транспортний тариф – це ціна перевезення та інших послуг транспортних підприємств і організацій, що надаються користувачем транспорту, яка встановлюється на основі собівартості перевезень або відношення попиту та пропозиції на транспортні послуги з врахуванням цін конкурентів. Ціна на перевезення вантажу не регулюється чіткою ціновою політикою. Вартість перевезення залежить від багатьох факторів: відстані, маршруту доставки, способу завантаження, кількості розвантажень та ін. Згідно з цим ціна розраховується індивідуально для кожного маршруту.

Залізничні тарифи – це ціна перевезень, яка регулюється урядом України. Виняток становлять деякі перевезення, оплачувані споживачами транспортних послуг з договірних тарифів. Проте доля доходів, отриманих від застосування договірних тарифів, відносно невелика.

ДП «Придніпровська залізниця» відповідно до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з цим послуги, затвердженого наказом МТЗУ № 317 від 26.03.2009 р., виконує роботи та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, які провадяться за вільними тарифами, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифів, та які визначаються за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить антимонопольному законодавству.

Вільні тарифи визначаються, виходячи з кон'юнктури ринку, якості і споживчих властивостей робіт і послуг.

Види перевезень, робіт і послуг, які виконуються залізничним транспортом за вільними (договірними) тарифами (згідно таблиці 5 п.32 розділу II Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язаних з ними послуг): виконання вантажних робіт, кріплення вантажів засобами залізниці; подача вагонів і контейнерів для навантаження (вивантаження) у визначений час, періоди доби, дні тижня чи місяця за наявності окремої письмової заявки (крім днів, зазначених у декадній заявці); розробка та коригування на прохання відправників креслень, схем, виконання розрахунків навантаження і кріплення вантажів, перевірка і затвердження креслень і розрахунків, наданих відправниками; обслуговування, ремонт та контрольні перевірки вагових приладів, що належать підприємствам та організаціям, не підпорядкованим Укрзалізниці; розробка та коригування єдиних технологічних процесів роботи під'їзних колій промислових підприємств на їх прохання; надання послуг, пов'язаних з перевезенням експортно-імпорتنих та транзитних вантажів (користування вагонами, зберігання вантажів, подача й забирання вагонів тощо), при переробці цих вантажів за прямим варіантом (вагон – судно);

надання вагонів Укрзалізниці під навантаження на території інших держав та інші послуги на прохання вантажовласників, що пов'язані з перевезенням вантажів, для яких не наведено готових плат у цьому Збірнику та перелік яких оголошується Укрзалізницею.

З метою визначення вартості цих робіт та послуг Укрзалізницею розроблені та доведені залізницям для використання у роботі Методичні рекомендації по визначенню вартості робіт та послуг, що надаються за вільними (договірними) тарифами, та порядок їх застосування (лист від 16.12.2011 р. ЦЗМ-12/2431).

Зазначеними Методичними рекомендаціями передбачено, що ставки договірних тарифів повинні компенсувати витрати залізниці на надання послуг та надавати можливість отримувати прибуток, виходячи з необхідності забезпечення нормального відтворювального процесу. Тобто основною договірною тарифу є економічно обґрунтована собівартість з урахуванням рівня рентабельності.

Визначення ставок договірних тарифів на додаткові операції, пов'язані з перевезенням вантажів, виконується в такій послідовності:

1. Розглядається технологія виконання даної операції (послуги).

2. Встановлюється вимірник, на який буде визначатися ставка договірною тарифу.

3. Визначається повна собівартість виконання послуги.

3.1. По технології виконання даної операції (послуги) встановлюються причетні до цього виконавці і час їх зайнятості при наданні послуги.

3.2. Визначаються годинні тарифні ставки (посадові оклади) причетних працівників згідно з Положенням про умови оплати праці працівників залізничного транспорту України з діючими змінами і доповненнями.

3.3. Встановлюються трудовитрати для даної послуги.

3.4. Враховується додаткова заробітна плата (премія, вислуга років, нічні, святкові та ін.) і нарахування на зарплату згідно з діючим законодавством причетних працівників на вимірник ставки договірною тарифу. Вартість трудовитрат визначається множенням витрат часу на виконання даної операції на годинну тарифну ставку причетних виконавців.

3.5. Встановлюються витрати матеріалів, палива, електроенергії тощо, що безпосередньо витрачаються на виконання послуги, на вимірник ставки договірною тарифу.

3.6. Враховуються амортизаційні відрахування і інші витрати на основні засоби (машини, механізми, споруди), які безпосередньо використовуються в наданні послуги, на вимірник ставки договірною тарифу.

3.7. Встановлюються загальновиробничі, адміністративні та витрати на збут даної послуги на вимірник ставки договірною тарифу.

4. Нараховується рентабельність договірною тарифу.

5. Визначається вартість вимірника ставки договірною тарифу (собівартість з урахуванням рентабельності послуги), ПДВ і загальна вартість послуги з ПДВ.

При реалізації послуг за вільними тарифами залізниця самостійно визначає методи погодження тарифу: підписання протоколу, погодження за допомогою засобів зв'язку тощо, виходячи з умов реалізації (терміновості реалізації та ін.).

Отже, особливості залізничного транспорту, як природного монопольного утворення вимагають прозорості ціноутворення, як на вантажні тарифи, що підпадають під державне регулювання, так і на роботи та послуги, відносно яких не здійснюється державне регулювання тарифів, тобто які виконуються як за договірними (вільними) тарифами, що визначаються за домовленістю сторін у порядку, який не суперечить антимонопольному законодавству.

Структура витрат на оплату праці – теоретичний аспект

Шовкопляс Ю. Ю., Топоркова О. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В економічній літературі часто застосовуються терміни «тарифна заробітна плата», «основна (базова) заробітна плата» й «пряма заробітна плата». У зв'язку з цим постає питання: а чи існують певні розбіжності між даними категоріями? Більшість наукових посібників та періодичних видань ототожнюють наведені терміни. Формування змісту відповідної категорії залежить від природи витрат, понесених на робочу силу. Пряма заробітна плата включає оплату праці за тарифними ставками, відрядними розцінками, посадовими окладами, надбавки та доплати до тарифних ставок та посадових окладів та премії й винагороди систематичного характеру.

В свою чергу, значна кількість вчених-економістів присвячують свої труди дослідженню тарифної заробітної плати, а саме організації тарифної системи оплати праці на підприємстві.

А. В. Калина обґрунтовує міжгалузевий характер даного поняття й визначає, що тарифна система являє собою сукупність елементів, з допомогою яких суспільство встановлює вихідну диференціацію в оплаті праці різних груп працівників в залежності від складності і умов праці, особливостей окремих галузей промисловості і виробництва, кліматичних умов конкретної місцевості з метою забезпечення в масштабах країни єдності міри праці і її оплати.

О. С. Головачов акцентує увагу на нормуванні праці та критеріальному апараті й пропонує наступне визначення: «Тарифна система оплати праці – це сукупність норм і нормативів, які дозволяють визначити рівень кваліфікації працівників, розряд робіт і диференціювати оплату праці в залежності від складності, інтенсивності і умов праці, а також відповідальності працівника при виконання робіт. Тарифна система (при рівних економічних умовах) забезпечує єдність міри праці і її оплати, рівну оплату на рівну працю і диференціацію». І. Щибра також доповнює дане дискусійне питання приналежності до тарифної системи фінансових можливостей працедавця, що відтворюється в забезпеченні єдності міри праці та її оплати.

Враховуючи вищенаведений аналіз, можна стверджувати, що «основна (базова) заробітна плата» та «тарифна заробітна плата» є тотожними поняттями й охоплюють не лише робітників виробничих підрозділів, а весь промислово-виробничий персонал підприємства.

Розглянемо погляди науковців на зміну структури витрат на оплату праці. Російські вчені М. В. Прохорова та Ю. І. Кондратьєва висловили думку про те, що певній стадії розвитку організації відповідає певне співвідношення частки постійної та змінної заробітної плати. Так, на початковій стадії бізнес є досить слабким і власник не має фінансових можливостей для заохочення працівників. В цей період рекомендовано формувати стимуляційну політику, за якою постійні виплати становлять 66-84% загальної суми фонду оплати праці, а змінна частина відповідно – 16-34%. Коли підприємство вже зарекомендувало себе на ринку, то обирає стратегію лідера. Тоді підприємству слід більше стимулювати своїх працівників для здійснення прориву на ринку. Частку змінної частини заробітної плати доцільно збільшити до 34-68% загальної суми фонду оплати праці. На стадії стабілізації постійна частка заробітної плати завжди перевищує змінну. В період економічної кризи підприємство опиняється в скрутних умовах і кожен роботодавець прагне зменшити витрати на оплату праці. У цей час власник прагне зберегти досвідчених працівників, які допоможуть підприємству залишитися «на плаву». Через це на підприємстві економлять витрати, закривають безперспективні напрямки діяльності та звільняють персоналу. А збережені кошти слід спрямовувати на утримання активного, висококваліфікованого персоналу. Змінна частка заробітної плати може збільшуватися та зменшуватися в різні місяці і у окремих працівників. Це пов'язано зі зміною як зовнішніх, так і внутрішніх умов

діяльності, а також і особистих якостей персоналу. Постійна частка заробітної плати на цьому етапі складає 50-66%, а змінна 34-50% загальної суми фонду оплати праці.

В підприємницькій діяльності використовуються різноманітні співвідношення постійної та змінної частки заробітної плати. Наприклад, за наявності співвідношення 50/50, коли частки є однаковими, з'являється широкий простір для заохочення працівника. Таке стимулювання можливе на стадії розвитку підприємства. Якщо співвідношення становить 75/25, частка змінного заробітку незначно впливає на заохочення працівників і в період значної інфляції зовсім втрачає своє стимулююче значення.

У період реформування багатьох інститутів трудового права взагалі, і інституту оплати праці зокрема, цікавим і змістовним буде досвід інших країн. Наприклад, структура заробітної плати робітників обробної промисловості США має такий вигляд: базова заробітна плата – 94,3%, у тому числі тарифна частина – 84,5%; регулярні премії – 0,5%; доплати за зростання продуктивності праці, вартості життя – 9,5%; оплата понаднормових робіт, робіт у вихідні та святкові дні – 4,2%; оплата змінної роботи – 0,9%; нерегулярні премії (різдвяні, новорічні) – 0,42%.

В Японії спостерігаються свої особливості формування структури заробітної плати.

Наприклад, фірма Hitachi заробітна плата складається з таких елементів: основна заробітна плата (формується на базі освітнього та кваліфікаційного рівнів і кількості років, відпрацьованих на фірмі); додаткова заробітна плата (визначається залежно від оцінки досягнень працівника); заробітна плата за виконання визначених функцій (формується на основі виконаної роботи); додаткова виплата для підтримки сім'ї та залежно від типу району роботи); (спеціальний тариф (додаткові виплати за роботу в небезпечних для здоров'я умовах); додаткова винагорода для співробітників, які входять до складу центральної адміністрації. Крім того, структура та розмір заробітної плати в Японії залежать від стажу роботи, віку, «життєвих піків» працівника.

При розробці системи оплати праці необхідно знайти оптимальне співвідношення складових фонду оплати праці, щоб забезпечити справедливе співвідношення кількості і якості праці робітників з розмірами їхньої заробітної плати. Розглядаючи структуру фонду оплати праці, необхідно враховувати, що високий рівень:

- основної заробітної плати свідчить про те, що на підприємстві дотримуються політики стабільності і гарантованості оплати праці;

- додаткової заробітної плати вказує на те, що на підприємстві приділяється увага політиці підвищення ефективності витрат на оплату праці;

- інших заохочувальних та компенсаційних виплат свідчить про те, що стимулювання оплати праці орієнтовано на кінцеві результати діяльності підприємства [13, с.236].

За статистичними даними, в Україні за 2011 рік в середньому по економіці лише 62,2 % витрат приходить на виплату основної заробітної плати. 60,5% затрачено на виплату основної заробітної плати в промисловості. Найбільше значення даного показника спостерігається в сільському господарстві, мисливстві та пов'язаними з ними послугами та будівництві і значення відповідно склали 83,7% і 73,5%. Мінімальна частка основної заробітної плати зорієнтована в державному управлінні на рівні 37%.

Але, як стверджує політика оплати праці західних країн, структура фонду заробітної плати є ефективною при рівні основної заробітної плати у розмірі 80-85%. Наприклад, питома вага основної заробітної плати в Болгарії становить 80%, Данії – 85,6%, Великобританії – 82,7%, Російській Федерації значення питомої ваги основної заробітної плати не відповідає оптимальному співвідношенню і складає 78%.

Отже, структура витрат на оплату праці в Україні значно гірша в порівнянні із економічно розвинутими країнами. Досить низька питома вага прямих витрат на оплату праці в Україні свідчить про негативний вплив особливостей організації оплати праці та її ефективність.

Система оплати на підприємствах залізничного транспорту в умовах акціонування галузі

Штоколова Т. М., Ломтева І. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В умовах акціонування залізничної галузі головною вимогою до чіткої організації заробітної плати на підприємствах залізничного транспорту є забезпечення необхідних темпів підвищення заробітної плати при зниженні її затрат на одиницю продукту, а також забезпечення гарантованості виплати заробітної плати за рахунок результатів діяльності підприємства.

На теперішній час організація та нормування праці на залізницях знаходяться не у кращому стані. Витратний характер економіки, низький рівень тарифних ставок, економічна криза країні перешкоджають впровадженню на виробництві ефективних організаційних рішень та застосування обґрунтованих норм праці. Нормується переважно праця основних робітників-відрядників, праця погодинних і допоміжних робітників нормується формально, а праця працівників управління, власне кажучи, не нормується. Витрати на працю перетворилися в значну частину загальних витрат підприємства, тому так важливо забезпечити максимально ефективне використання трудових ресурсів. Здатність залізничного підприємства виконати цю задачу залежить від того, наскільки точно будуть розраховані і контрольовані витрати праці.

У самій системі оплати деякі складові не відповідають принципам оплати праці в умовах ринку. Так, існує невиправдана диференціація заробітної плати за окремими групами і категоріями працівників, причому така диференціація не пов'язана з необхідними тарифними співвідношеннями основних професійних груп.

Розбіжності у встановленні тарифних ставок та окладів на різних залізницях призводять до негативних наслідків при співставленні рівня зарплати ідентичних професій та посад на суміжних ділянках доріг. Є ситуації, коли на одній залізниці вище оплата робочих професій, у той час як на другій вище посадові оклади службовців. Наприклад, на Придніпровській залізниці середньомісячна заробітна плата працівників структурних підрозділів нижча, ніж у спеціалістів апарату управління залізницею.

Досвід країн з розвинутою ринковою економікою свідчить про переважне застосування єдиних тарифних сіток для робітників, спеціалістів і службовців. При цьому на тарифну систему одночасно покладається і функція диференціації заробітної плати залежно від загальноприйнятих загальноутворюючих чинників, та функція відтворення здатності до праці й підвищення її результативності.

Одним із популярних шляхів підвищення ефективності праці та її оплати є грейдинг.

Грейдинг (англ. grading) - класифікація, сортування, упорядкування посад, в результаті якого вони розподіляються за групами (грейдам) відповідно до цінністю кожної посади для компанії. Система грейдів стосується переважно базового окладу і будується на основі критеріїв посади значущих для конкретної компанії.

Грейдингова система оплати праці заснована на тому, що роботодавець платить робітнику за результат. Однак, окрім власне самого результату праці, за основу береться кваліфікація працівника, стаж роботи, трудова дисципліна, корпоративна культура, розглядається в грейді і поведінку людини, навіть його зовнішній вигляд.

Система грейдів, або позиційних посад, представляє, по суті, таблиць про ранги, кожному співробітнику компанії привласнюється той або інший ранг, або грейд, відповідно до якого визначається рівень його заробітної плати. Система грейдів сприяє, з точки зору роботодавців, створенню ясною методики формування винагороди і дозволяє оптимізувати фонд заробітної плати компанії. На думку роботодавця, гідність системи для працівників - її прозорість. Співробітник розуміє, що і як він повинен робити і протягом якого часу, щоб розраховувати на підвищення заробітної плати.

Введення системи грейдів дозволяє:

–зіставити посади один з одним, побудувати ієрархічну систему робіт відповідно до принципів логічності та справедливості; врахувати внесок кожної роботи в діяльність всього підприємства;

–зробити систему оплати праці прозорою для працівників: припиняються розмови про «несправедливості», всі розуміють чому кожен отримує саме такий оклад і такий бонус;

–чітко розуміти співробітників що необхідно робити, якими якостями, навичками і знаннями володіти, щоб отримувати більше;

–спростити адміністрування корпоративної системи матеріального стимулювання персоналу;

–полегшити керівництву компанії процес прийняття рішення щодо індексації заробітної плати та визначення розмірів винагороди по всіх посадах, наявними в компанії.

Основні цілі розробки грейдингової системи оплати праці:

1. Отримати максимальну віддачу від інвестицій в персонал.
2. Підвищити ефективність роботи кожного окремого співробітника.
3. Залучити в компанію і утримати в ній висококваліфікованих фахівців.
4. Стимулювати лояльність персоналу.
5. Забезпечити досягнення цілей компанії та реалізацію її стратегії.

З системою грейдів пов'язують: вишки заробітних плат, систему преміювання, систему кар'єрного росту, систему виплат річного бонусу, систему пільг.

Вигоди від впровадження грейдингової системи оплати праці:

I. Точне прогнозоване управління фондом оплати праці:

- усуває дисбаланс зарплат в компанії,
- дозволяє визначити в яку суму обходиться підприємству посаду кожного рівня,
- дозволяє порівняти рівні виплат свого підприємства з виплатами інших підприємств в одному сегменті ринку,
- дозволяє співвідносити середню заробітну плату будь-якій посаді у своїй компанії із середньоринковими зарплатами,
- полегшує процес індексування зарплат,
- робить систему оплати праці гнучкою і справедливою.

II. Формування стратегії розвитку персоналу:

- допомагає визначити цінність існуючих посад щодо стратегії компанії,
- дає можливість якісно оцінити працює в компанії персонал,
- дозволяє сформулювати систему управління витратами на персонал,
- забезпечує прозорість кар'єрних перспектив для співробітників,
- привертає увагу потенційних кандидатів на ринку праці.

III. Підвищення конкурентоспроможності компанії на внутрішньому і зовнішньому ринках:

- «прозорість» компанії для інвесторів і збільшення його капіталізації,
- компанія може позиціонувати себе як серйозного гравця на світовому ринку і залучати на роботу або до співпраці висококласних фахівців.

Досвід застосування грейдингу показує, що переходити на нову систему оплати праці найкраще поетапно: спочатку перевірити правильність розробленої моделі на одному підрозділі підприємства, і після того, як система покаже свою спроможність, після деяких коригувань, починати її просування в інші.

Крім грейдингової системи оплати праці, за досвідом ведення господарської діяльності в акціонерних товариствах, доцільне впровадження системи участі працівників залізниць у прибутках. Нажаль, впроваджувана система акціонування передбачає передачу 100% акцій у власність держави. Більш доцільним є залучення до фінансування акціонерного товариства фізичних та приватних юридичних осіб з метою подальшого створення системи участі у прибутках залізниць.

Секція 3

**Структурна реформа на залізничному
транспорті**

Світовий досвід у розвитку туризму вузькоколійними залізницями

Близнюк Т. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Будівництво вузькоколійних залізниць обумовлювалось бажанням заощадити на вартості будівництва. Такі маршрути будувались для перевезення сировини до місця переробки, таких як деревина, корисні копалини (золото, срібло) та ін.. З часом велика кількість їх збанкрутувала, економічно вигідні маршрути були реконструйовані у колію стандартної ширини, багато маршрутів, які пролягали крізь видовищні краєвиди, стали туристичними. На сьогоднішній день вузькоколійні залізничні шляхи широко використовуються для туризму в усьому світі. При цьому деякі країни використовують недовісні та непридатні для оглядової екскурсії шляхи, обладнуючи їх як музеї.

Прикладом такого музею стала Сербська залізниця JSC у Белграді, на якій в квітні 1990 року була відкрита секція вузькоколійних залізниць на базі Залізничного музею. З даною метою була розроблена ділянка, на якій були представлені близько 500 оригінальних вузькоколійних пунктів, шириною колії 0,6 м, 075м і 1м, які являють собою частину історичного та технічного розвитку Сербських залізниць та колишніх югославських республік. В музеї також представлені 4 шляхи протяжністю 645м, пристрої сигналізації та безпеки, ваги для вагонів. Також тут представлені вантажна станція, будівля вокзалу вузькоколійної залізниці. Частина постійної експозиції вузькоколійних залізниць демонструє особливі залізничного рухомого складу: снігоприбиральної техніки. Серед інших предметів постійної експозиції знаходяться: численні інструменти (в основному ручної роботи), різні крани, телефони, годинник, предмети меблів. З 1999 року по 2003 рік готувалась діюча лінія для екскурсії по музею, яка діє і досі.

В Угорщині ж навпаки, керуючись тим, що туризм іноді привабливий не пунктом призначення, а самою подорожжю, пропонують туристичні подорожі вузькоколійними шляхами на не швидкісному поїзді. Раніше вузькоколійні шляхи використовувались для перевезення лісу з гірських районів. Зараз 23 із 45 існуючих маршрутів (400км) використовуються в туристичних цілях живописними місцевостями. Діючі маршрути проходять через живописні ліси, числені тунелі та віадукі, пролягають крізь гори. На маршруті між Kismaros та kiralyrét працює новий поїзд з ультра новими технологіями, який відрізняється своєю екологічністю і був запущений в 2013 році. Семиметровий електричний потяг, місткістю у 30 пасажиромісць досягає швидкості до 15 км/год. Однією з серйозних його переваг є цілковита безшумність роботи, що є дуже доречним при оглядовій екскурсії. Дах обладнаний сонячною батареєю, яка здатна перетворювати необхідну кількість енергії навіть у похмуру погоду, що значно скорочує витрати на утримання його діяльності. Деякі маршрути з'єднують туристичні міста. На шляху прямування розгорнута цікава туристична інфраструктура з дитячими майданчиками, колоритними кафетеріями та ін.. В сезонні свята проводяться фольклорні церемонії, танці, концерти та інші заходи. Більшість залізниць працює із старим рухомим складом (наприклад в США зі станції Дураго до станції Сілвертон ходить поїзд 1882 року), що призводить до сезонності діяльності деяких залізниць. В деяких випадках при недостатності попиту, туристичні подорожі функціонують сезонно (переважно влітку), або тільки декілька днів на тиждень. Через недофінансування та підсилення інтермодальної конкуренції (а саме відкриття автомагістральних шляхів) на початку 70-х років багато залізниць були закриті в Великобританії та США. На відміну від Великобританії або США, Франція і досі підтримує функціонування більшості своїх вузькоколійних залізниць. В результаті, сучасна Франція ще може похвалитися густою мережею залізниць, у тому числі багато сільських під'їзних шляхів, деякі з них досить протяжні. Але основна доля маршрутів пролягає на півдні Франції, а отже у мальовничих горах. Деякі маршрути пересікаються, даючи можливість туристам змінювати напрямки своїх подорож та скорочувати час на перехід на інші види транспорту.

Більшість ділянок вузькоколіїних залізниць не електрифіковані, тому переважно застосовується парова тяга, але зустрічається дизельна та тепловозна. Рухомий склад переважно відкритий, тому функціонує лише в теплі пори року.

Цікавим для туристів є Туніс, де пропонують скористатися 9-денною подорожжю в прямому та зворотньому напрямках вузькоколіїною залізницею, що призначена як для пасажирських, так і для вантажних перевезень. В вартість подорожі включається проживання в готелях, трансфер, годування, послуги гіда.

В Італії діє туристична подорож по підземній вузькоколіїній залізниці в м.Генуя.

США 72-км вузькоколіїна дорога поєднує м. Дуранго та м. Сілвертон є історичним пам'ятником. Вона була побудована в 1881 році з метою транспортування срібла та золотої руди із шахт в горах Сан-Хуан. Зараз цей маршрут є туристичним та є однією з небагатьох залізниць в США, які до теперішнього часу використовують парову тягу. Лінія цікава тим, що деякий рухомий склад використовується ще з 1880 року, як було зазначено вище. В зимові місяці лінія функціонує до м. Каскад Уай, влітку до Сілвертона. Депо також було збережено ще з 1882 року. Залізниця працює від станції Дуранго до Silverton, перетинаючи річку Анімас п'ять разів протягом всієї поїздки. У Silverton проходить висадка пасажирів, поїзд робить розворот по схемі Y, забирає пасажирів і повертається назад у Дуранго. Тривалість подорожі становить 5 год 30 хв, враховуючи двух-годинну зупинку у Сілвертон.

В Білорусії на території Біловезької пуші знаходиться мережа вузькоколіїної залізниці, яка була побудована німцями під час Першої світової війни. До кінця 1980-х років для залізниці експлуатувалася для транспортування деревини з лісу. В даний час використовується лише 17 км залізниці. Вона є одним з найцікавіших пам'яток області – оригінальною формою знайомство з природою Білорусії. Особливостями її є: доступність впродовж всього року; максимальною кількістю пасажирів на маршруті – 150 осіб; електричною або паровою тягою; функціонуванням трьох різних маршрутів.

В Болгарії залишилась лише одна вузькоколіїна залізниця, по якій здійснюється 5-ти годинна подорож по Балканах (125 км по гірських хребтах).

Це лише частина світового досвіду, яка є прикладом переорієнтування малодіяльних збиткових вузькоколіїних залізниць, що були побудовані у промислових цілях, на туристичну діяльність, яка, при правильно побудованій маркетинговій політиці, технічному оснащенні маршрутів, може приносити прибутки, чи, принаймні, забезпечувати беззбиткову діяльність. В Україні мережа залізниць вузької колії в Закарпатській області, яка виконувала роль промислового та під'їзного видів транспорту, а також роль транспорту загального користування, зараз приносить значні збитки. На піку розвитку залізничного транспорту сукупна довжина колій мережі становила близько 1500 км. На сьогоднішній день придатною для експлуатації є третина. Науково-дослідною лабораторією ДПТА «Економіка та управління залізничним транспортом» розробляється група заходів по перетворенню дієвих ділянок на туристичні та оцінюються ефективність запропонованих заходів.

Сучасні тенденції розвитку Європейської транспортно-логістичної системи

Божок А.Р., ДЕТУТ, м. Київ

Логістика набуває виключно важливого значення в сучасних умовах глобалізації світового господарства. Як відомо, міжнародні перевезення мають особливо важливе значення в міжнародній логістиці оскільки визначають, коли і в якому стані вантаж надійде до споживача. Проблема міжнародних перевезень вантажів включає чотири компоненти: інфраструктуру, наявні види транспорту, вибір найбільш ефективного транспорту і визначення умов поставки. Транспортна система України має розгалужену інфраструктуру для надання усієї сукупності транспортних послуг. Вхідження України до СОТ та майбутній вступ до ЄС відкривають нові можливості у поширенні європейського досвіду в сфері логістики та розвитку логістичної інфраструктури.

Світовий ринок логістичних послуг характеризується як великими обсягами та динамікою, так і просторовою структурою, в якій, за розрахунками Смирнова І. Г., перевага належить країнам ЄС – 27,5%, США – 26,7%, Японії – 19%. Особливо значних успіхів у координації транспортно-логістичної діяльності досягли країни ЄС. Ця стратегія отримала назву «Єврологістика» і розглядається як інфраструктурна основа та важлива складова процесу євроінтеграції.

Концепція інтегральної транспортно-логістичної системи всієї Європи (Wider Europe) відображена у програмному документі ЄС з розвитку транспортно-логістичної інфраструктури – Білій книзі з європейської транспортної політики.

Сприяє вирішенню поставлених завдань Європейська асоціація логістів (ЄАЛ). Вона об'єднує національні асоціації логістики з понад 20 країн Європи та має за мету сприяння в їхньому співробітництві, зокрема об'єднання логістичних структур Європи в єдину систему, що надає послуги, як промисловості так і торгівлі; складання визначника Європейської логістичної сертифікації з метою уніфікації логістичних національних стандартів. Регулярно проводяться міжнародні наукові конгреси, що організовані ЄАЛ. При цьому створення єдиної європейської логістичної мережі розглядається як частина глобальної логістичної стратегії, що являє собою формування стійких торговельно-економічних та транспортно-географічних зв'язків між країнами або групами країн на підставі міжнародного поділу праці.

В проектах Єврологістики важливе місце відводиться Україні в силу її надзвичайно вигідного транзитного розташування. Це підтверджує найбільш високий серед країн Європи транзитний рейтинг (3,75 балів – розрахунки британського інституту Rendell). Виділяють наступні напрями участі України у Європейській транспортно-логістичній інтеграції.

1. Панєвропейські транспортні коридори (РЕС).
2. Трансконтинентальні транспортні коридори (ТСТС).
3. Панєвропейські транспортні зони (РЕТrA).
4. Міжнародні логістичні термінали (або центри) (ІLT).

Отже, «формула» участі України у Європейській транспортно-логістичній інтеграції має вид:

$$PENUA = PEC + TCTC + \text{Black Sea PETrA} + \text{ILT}$$

Важливо зазначити, що ринок логістики України за останні роки істотно змінився. Вихід на ринки міжнародних операторів та розвиток вже існуючих учасників вказують на те, що вимоги споживачів транспортних послуг постійно підвищуються. Збільшується перелік послуг, які надають логістичні компанії, покращується їх якість. Зазначене обумовлює необхідність формування і подальшого розвитку логістичної інфраструктури.

Логістична інфраструктура – це сукупність елементів, що виконують важливі логістичні завдання і забезпечують здійснення логістичних процесів. Найважливішою складовою логістичної інфраструктури є логістичний центр у якості бізнес-посередника.

Досвід країн Європи свідчить про те, що створення транспортно-логістичних центрів є основним підходом до створення моделі ефективних регіональних транспортно-логістичних

систем. Основні функції логістичного центру забезпечують реалізацію нових видів послуг транспорту і задоволення вимог їх користувачів, комплексність та якість обслуговування з урахуванням принципів «усі послуги в одному місці», «доставка вантажу від дверей до дверей», «точно в строк» і з «мінімальними витратами».

Роботу логістичного центру будують за такими основними принципами:

1) пропозиція максимально повного переліку транспортних і супутніх послуг на основі договірних відносин із кожним учасником логістичного ланцюга (формування банку даних логістичних ланцюгів);

2) організація комплексного транспортного сервісу на основі єдиного договору про комплексне обслуговування і єдине замовлення на всі послуги, формування завдань для учасників логістичного ланцюга на підставі замовлення користувача транспортних послуг, централізований контроль виконання замовлення;

3) максимальна стандартизація та уніфікація перевізних та інших документів, необхідних для виконання перевезення, які застосовують учасники логістичних ланцюгів, з метою створення інформаційного простору;

4) єдина маркетингова стратегія і тактика учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг;

5) географічний розподіл структурних підрозділів міжнародного транспортно-логістичного центру для максимального охоплення ринку транспортних послуг, а також виконання оперативного управління логістичними ланцюгами на місцях формування та перетину вантажопотоків;

6) здійснення роботи на основі світових стандартів і міжнародних угод, конвенцій;

7) інтеграція з міжнародними транспортно-логістичними центрами і забезпечення інформаційного обміну;

8) підвищення ефективності транспортних послуг через зниження частки неповного завантаження;

9) інформаційна взаємодія міжнародних транспортно-логістичних центрів з учасниками логістичних ланцюгів.

Новою тенденцією забезпечення ефективного функціонування транспортно-логістичних центрів є їх обладнання устаткуванням телекомунікаційного серверу, який має регулярний зв'язок з аналогічними серверами транспортних підприємств країн-учасниць міжнародних вантажних перевезень. При цьому транспортна інформаційна служба на території кожної з країн може надавати послуги стосовно маркетингових та інформаційних досліджень, а абонентські послуги зацікавлених організацій підключаються безпосередньо до комунікаційного серверу логістичного центру управління транспортно-експедиційним процесом.

Іншим напрямом у підвищення ефективності і конкурентоспроможності транспортного комплексу є застосування інформаційних технологій шляхом використання інформаційної системи організації вантажних перевезень аукціонним способом, яка може бути інтегрована з торговельними, транспортними інформаційними системами, фрахтовими біржами і здатна мінімізувати витрати на час і матеріальні ресурси для виконання всього комплексу робіт.

Отже, розширення Єдиного європейського простору на схід, включаючи насамперед Україну, передбачає в якості невід'ємної частини Єврологістики – створення єдиної Європейської транспортно-логістичної системи, яка через мережу міжнародних транспортних коридорів та логістичних центрів буде пов'язана з транспортно-логістичними системами Азії та інших континентів і частин світу. Україна в силу свого надзвичайно вигідного транзитного положення та розвинутої транспортно-логістичної інфраструктури для того, щоб зайняти в цій системі чільне місце має розвивати основні компоненти транспортно-логістичної системи: транспортні вузли магістральної інфраструктури; транспортно-розподільчі логістичні центри або мультимодальні термінальні комплекси; міжнародні транспортні коридори; магістральні, регіональні й локальні шляхи сполучення.

Protection of intellectual property rights of PJSC «UZ» in the conditions of European integration

*Bulhakov Hr.V., Security Service of Ukraine, Kyiv, Ukraine
Bulhakova Yu.V., DNURT, Dnipropetrovsk, Ukraine*

The term «intellectual property object» is quite common in the area of railway transport, despite the fact that it often concerns tangible assets. In the conditions of active European integration of Ukraine, as well as the reforming and optimizing financial and economic activity of railway transport it is very difficult to ensure its competitiveness using the material resources only.

The use of assets that do not have material form is very important in the process of profit formation. Due to their use the capitalization of company takes place. In foreign practice, the market value of enterprise is largely constituted by intangible assets. They include inventions, utility models, industrial designs, and trademarks.

Material manifestation of rights to such objects are:

- 1) the documents of exclusive right, patents, certificates of registration;
- 2) the exclusive right for trademark, copyright for trademark and service mark, name and place of goods origin;
- 3) the exclusive right of the owner to the property right of the author or other copyright holder for topographies of integrated circuits, and so on.

Railway transport of Ukraine is actively applying for intellectual property objects, including inventions and utility models. In the process of use of these objects in industrial activity the rights violation takes place.

The expediency of strengthening the intellectual property rights protection confirms recent example of the patent dispute between Ukrzaliznytsia and the company «IT-SEC Consulting» concerning the use of QR-codes in the sale of electronic tickets. The need to protect intellectual property rights is also actualized by the signing the Agreement with the European Union (EU), which opens its markets for Ukraine.

It is reasonable to take the appropriate measures in advance in order to avoid the violation of the European law by the intellectual property objects, which will appear at the markets of the EU and Ukraine. To protect the intellectual property rights in Ukraine it is necessary to register objects in Customs Intellectual Property Registry.

This makes possible to stop import/export of products with violations of intellectual property rights. In Ukraine 2269 objects are registered in Customs Intellectual Property Registry, including Hyundai Motor Company, Apple Inc, etc. Customs Intellectual Property Registry can block customs clearance, if similar trademark is registered and entered in the Registry by another person.

One should consider such risk factor, as the patent trolling, the individuals and legal entities are specialized in. They patent existing objects in order to block the import or export of products.

Therefore, one should periodically monitor the registered intellectual property objects both in State Intellectual Property Service and in Customs Intellectual Property Registry. In case such objects are found these protection documents should be contested before the moment of products blocking at customs.

Thus, under conditions of European integration of Ukraine and reforming of railway transport the PJSC «UZ» should know exactly its intellectual assets. After registration of intellectual property objects it is necessary to control the lawfulness of their use by third parties.

One should prepare in advance to the actual opening of the markets of the EU and Ukraine. For this purpose it is advisable to examine the European legislation, to carry out systematic monitoring of similar intellectual property objects and to take the preventive measures to protect against patent trolling.

Деякі аспекти необхідності реформування залізничного транспорту

Кокарев І. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Підвищення ефективності функціонування економіки України вимагає адекватного розвитку залізничного транспорту. Останнім часом обсяги перевезень на ньому стрімко падають. Це пов'язано передусім з кризовим станом економіки і, насамперед, промисловості. Разом з тим, падіння обсягів перевезень значною мірою пов'язано із станом інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту, які не дозволяють доставляти вантажі швидко, вчасно та без втрат.

Низький рівень організації перевізного процесу та в цілому неефективна робота залізничного транспорту значною мірою обумовлюють скорочення обсягів перевезень. Локомотиви здійснюють рух переважно в межах залізниць, до яких вони приписані, тоді як в Європі вони виконують рейси більшою протяжністю, тобто значно меншим парком і з меншими експлуатаційними витратами перевозяться більше вантажів.

Спостерігається невідповідність кількості виробничих потужностей рівню перевезень. Обсяги вантажної роботи і пасажиропотік значно скоротились, тоді як виробничі потужності (локомотивні та вагонні депо, дистанції колії та інше) практично не змінилися. Високим є показник чисельності персоналу на 1 км експлуатаційної довжини шляхів.

Доходи залізниць зменшуються, оскільки скорочення обсягів перевезень та неефективність роботи залізничного транспорту відповідним чином відбиваються на фінансових результатах роботи галузі. Зниження доходів в першу чергу пов'язано зі зниженням обсягів вантажних перевезень, оскільки майже 90 % усіх доходів (до вирахування збитків від пасажирських перевезень) підприємство отримує саме від транспортування вантажів. Значною мірою на доходах позначилось падіння транзитних перевезень, рентабельність яких у 2-2,5 рази вище порівняно з внутрішніми перевезеннями. На тлі зменшення обсягів перевезень зростають витрати, що пов'язано із постійним підвищенням цін на енергоносії і основні видаткові матеріали залізниць та високою матеріаломісткістю і енергоємністю залізничного транспорту. Зростають також ціни на капітальний та інші види ремонту рухомого складу та інфраструктури.

Зношеність інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту досягла критичного стану і разом з катастрофічною нестачею інвестиційних ресурсів для їх відновлення та модернізації створюють масштабну державну проблему, яку сьогодні неможливо розв'язати без залучення сторонньої допомоги. На сьогоднішній день фізичний знос рухомого складу залізниць становить майже 90 %. При цьому рухомий склад українських залізниць не лише зношений, але й технічно, конструктивно і морально застарілий. Експлуатація застарілого рухомого складу є економічно не вигідною, веде до значного підвищення вартості ремонтних робіт, зниження якості та безпеки перевезень, тому парк рухомого складу залізниць потребує не лише оновлення, а заміни на сучасний, більш досконалий. Масштабної модернізації потребує залізнична інфраструктура, фізичний знос якої перевищує 60 %.

З державного бюджету кошти на фінансування програм розвитку та придбання пасажирського рухомого складу в останні роки не виділялись. Власні можливості Укрзалізниці стримуються падінням доходів та рентабельності перевезень, низьким рівнем тарифів, а приватні інвестори не поспішають вкладати кошти внаслідок відсутності необхідного законодавчого поля і гарантій щодо повернення вкладених коштів у вигляді прибутку або компенсації. Для виконання запланованих капітальних інвестицій залізниці вимушені залучати кредитні ресурси і наращувати борги.

Зазначені внутрішньогалузеві проблеми не лише унеможливають динамічний розвиток залізничного транспорту в перспективі, але створюють загрози для економіки країни в цілому. Подальше погіршення фінансово-економічного стану залізничної галузі, втрата нею технічної та технологічної стійкості можуть привести до тяжких наслідків.

По-перше, неспроможності залізниць забезпечити в майбутньому потреби економічного зростання країни та негативно вплине на функціонування інших галузей економіки.

По-друге, дестабілізації та розбалансуванню транспортної системи України, оскільки частина вантажопотоку переключается на автомобільний транспорт, але автомобільні дороги неспроможні витримати надмірне навантаження.

По-третє, зменшенню конкурентоспроможності національної транспортної системи, втраті транзитного потенціалу України.

По-четверте, негативно позначитись на збалансуванні державного бюджету України.

По-п'яте, створити соціальну напругу в суспільстві внаслідок неможливості задовольнити потреби населення у перевезеннях в достатньому обсязі, належної якості і за привабливими низькими тарифами.

Головною причиною критичного стану українських залізниць є те, що в галузі своєчасно не було проведено структурні реформи, які давно вже провели країни Європи та більшість країн СНД. Як наслідок – залізнична галузь працює за старими принципами, які не відповідають сучасним світовим тенденціям організації роботи залізничного транспорту, роблять її функціонування неефективним та ускладнюють подальший розвиток, стримуючи надходження в галузь інвестицій, унеможливають співробітництво з приватними компаніями. Найбільший негативний вплив на розвиток залізничного транспорту здійснюють наступні чинники.

Суміщення функцій державного і господарського управління залізничним транспортом загального користування та неефективна організаційна структура Укрзалізниці, які не дозволяють забезпечити ефективне функціонування галузі на комерційній основі, залучити необхідні інвестиції та здійснити її технічну та технологічну модернізацію. Кожна з 6 залізниць, що входять до складу Укрзалізниці, виконує всі основні функції щодо забезпечення процесу перевезень, але переважно в межах своєї дороги, і не зацікавлена виконувати завдання в інтересах галузі в цілому, внаслідок чого спостерігається дублювання функцій та неефективне використання виробничого потенціалу галузі.

Державна монополія на основні види діяльності єдиного виробничо-технологічного комплексу із забезпечення перевезень вантажів і пасажирів, що стримує конкуренцію та гальмує розвиток залізничного транспорту, унеможливорює ефективне його функціонування в умовах активної трансформації внутрішнього ринку та розвиненого міжнародного ринку транспортних послуг. В той же час в сучасних умовах функціонування залізниць в більшості країн світу та Європи вантажні перевезення, пасажирські перевезення, ремонт рухомого складу, будівництво та ремонт інфраструктури є конкурентними видами діяльності і підлягають лібералізації. В Україні недостатня розвиненість ринкових відносин обумовлює відсутність у суб'єктів господарювання залізничної галузі мотивації до підвищення ефективності роботи та якості послуг, які вони надають, розширення їх асортименту, унеможливають участь приватного капіталу у фінансуванні масштабних інвестиційних проектів.

Виконання господарюючими суб'єктами – залізницями – соціальної функції держави, яка реалізується шляхом організації пасажирських перевезень у внутрішньодержавному та приміському сполученні, а також перевезень пільгових категорій громадян, за заниженими тарифами або безоплатно, без відповідної компенсації з бюджету понесених витрат. Тарифи на пасажирські перевезення, що регулюються державою, затверджуються на рівні, що не тільки не забезпечує прибутковості перевезень, але й не відшкодовує витрат залізниць на здійснення цих перевезень. Збитки від пасажирських перевезень Укрзалізниця покриває шляхом прихованого перехресного фінансування пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

Таким чином, соціальне навантаження, яке несе залізнична галузь України, робить її недостатньо ефективною порівняно із залізницями інших країн і вимагає її кардинального реформування.

Роль залізничного транспорту у формуванні транспортної інфраструктури туризму на Закарпатті

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

Туризм являє собою невід'ємну частину життя суспільства, досяг в сучасну епоху світового масштабу і його роль в світі постійно зростає. Всесвітня туристська організація (UNWTO) констатує: "Дедалі більше країн світу перетворюють туризм на ключовий фактор соціально-економічного прогресу за рахунок експортних доходів, створення робочих місць і підприємств, розвитку інфраструктури". І ті держави, що надали цій галузі пріоритетного статусу, певно, не прогадали. На жаль, ставлення українських чиновників до туристичної галузі при всіх владах можна охарактеризувати як формальне, а іноді і відверто недбале. Київський дослідник О. Пінтескул, порівнявши програми розвитку туризму Чернівецької області та сусіднього Ботошанського повіту Румунії (території ці близькі за площею, що ж до населення, то переважає Україна), прийшов саме до такого невтішного висновку. Особливу увагу заслуговує розвиток транспортного туризму, актуальність якого полягає в тому, що управління розвитком послуг транспортної інфраструктури туризму здатне надати сприятливий вплив на туризм в цілому, гармонізувати структуру туристських пакетів і забезпечити задоволення споживчого попиту, сприяти розвитку нових форм туризму, забезпечити транспортну доступність нових туристських напрямів і сприяти економічному розвитку країн і регіонів.

Україна та її регіони, до яких належить і Закарпаття, мають багатий природно-кліматичний і культурно-історичний потенціал. З урахуванням цього історичного досвіду актуальність теми в сучасних умовах обумовлена тією обставиною, що стан туризму в Закарпатті безпосередньо пов'язаний зі сприйняттям поточних подій, сформованої політичної та соціально-економічної ситуації в цілому в державі. В якості протиріччя, стримуючого подальший розвиток туристичної транспортної інфраструктури і тим самим збільшення внутрішнього і в'їзного потоку туристів, в тому числі й подальший розвиток залізничного туризму виділити необхідність формування та розвитку вищезгаданої інфраструктури, що збільшить потоки туристів при збереженні комфортних умов проживання місцевого населення та охорони туристських ресурсів і навколишнього середовища відповідно до принципів сталого розвитку туризму. Міністерство інфраструктури планує відкоригувати українське законодавство, що регулює пасажирські перевезення, відповідно до європейських стандартів, що матиме позитивний вплив.

На сьогоднішній день залізничний транспорт не лише найбільш придатний для забезпечення комфортного пересування численних груп людей, а й найбільш доступний за вартістю проїзду. Переваги залізниці при обслуговуванні вітчизняних і закордонних туристів очевидні. Серед головних - можливість подорожувати в будь-яку погоду, доступність у високогірні райони. Тому розроблення умов для розвитку залізничного туризму в прикордонних місцевостях Західної України - актуальне науково-практичне завдання. Головна проблема розвитку залізничного туризму полягає у визначенні можливостей подолання відставання у розвитку в цілому транспортної інфраструктури туризму і більш повного задоволення потреб туристів на основі сучасних методів управління. Тому необхідно забезпечити таке положення: управління елементами транспортної туристичної інфраструктури на основі уявлення про те, що будь-який з них може впливати на цілісне сприйняття туристичного продукту і стати самостійним об'єктом туристичного інтересу, що дозволить підвищити економічну ефективність роботи елементів цієї інфраструктури, в тому числі шляхом надання широкого спектру послуг нової якості.

Закарпаття пропонує різноманітні види туризму, зокрема, залізничний туризм – різновид туризму в якому головним засобом пересування є залізничний транспорт (паровоз, електропотяг, дрезина, фунікулер, трамвай, вагонетка, канатна дорога). Під час подорожі залізницею можна отримати задоволення від природних або культурних особливостей: ліси,

озера, гори, пам'ятки архітектури, замки, храми. Великою популярністю користується вузькоколіїний маршрут «Боржавська вузькоколіїнка», що пролягає Берегівським, Виноградівським та Іршавським районами. В межах дії проекту Карпатської туристичної залізниці створюється мережа громадських організацій, що займаються збереженням залізничної спадщини Карпатського Євро регіону. Карпатська залізниця і досі об'єднує міста Карпатського регіону в Україні (Закарпатська область), Румунії (лісова залізниця Вісеул-де-Сус), Словаччині (дитяча залізниця у м. Кошіце), Польщі (Бешадська Лісова Колейка, м. Цісно), Угорщині (вузькоколіїні залізниці в містах Палхаза, Мішкольц, Ніредьхаза).

За роки незалежності динаміка появи нових різновидів туризму окрім залізничного в Закарпатті невинно зростала, тому можна виділити наступні напрями їх розвитку: пішохідний, повітряний, водний, підводний, в'ючний, лижний, автомобільний, аграрний, діловий, демонологічний, екологічний, екстремальний, весільний та ін. Організації туристичних перевезень залізничним транспортом в Закарпатті по вузькоколіїних маршрутах слід розглядати в контексті розвитку залізничного туризму по всій Україні. оскільки наша країна займає одне з провідних місць у Європі за рівнем забезпеченості цінними природними та культурними ресурсами. Багаті природно-рекреаційні ресурси Закарпатського регіону - лікувальні мінеральні води, лісові, ландшафтні, гідрологічні та спелеологічні ресурси й об'єкти природного заповідного фонду використовуються далеко не в повній мірі. В тому числі й через слабку комунікаційну доступність перспективних для освоєння в туристично-рекреаційних цілях територій та незадовільний стан виробничо-транспортної інфраструктури туристично-рекреаційного комплексу в гірських районах. Отож одним із головних завдань ефективного використання конкурентних переваг туристичної галузі Карпатського регіону є забезпечення доступності до мережі спеціалізованих об'єктів профільної інфраструктури. У тому числі й вузькоколіїною залізницею, якою, одночасно можуть скористатися великі групи туристів. Крім того, слід мати на увазі, що розвиток залізничного туризму позитивно вплине на один з найперспективніших видів туризму в Закарпатті транзитний туризм, для якого створено придорожній сервіс автомобільних трас, розвинена мережа мотелів, бістро, умови для пізнавального автотуризму вздовж основних транспортних магістралей, а також туристична інфраструктура за напрямками національної мережі міжнародних транспортних коридорів та основних транспортних магістралей де залізничні перевезення мають перспективу розвитку. Не менш важливим є і специфічний прикордонний туризм (сусідський туризм). Особливостями прикордонного туризму є проведення на прикордонних нейтральних територіях Днів добросусідства, Днів регіону, Днів національного примирення, які сприяють зміцненню напрацьованих зв'язків. Новим напрямом став в краї регіональний туризм (туризм усім регіоном), тобто подорожі всіма країнами Карпатського регіону.

Враховуючи різноманітні види туризму на Закарпатті залізничний туризм є частиною транспортної інфраструктури туризму, яка являє собою комплекс, що охоплює транспортні засоби, транспортні об'єкти, послуги, транспортні шляхи і маршрути, об'єкти сервісу і туризму на об'єктах і в засобах транспорту, засоби інформації та зв'язку, що забезпечують роботу всіх елементів транспортної інфраструктури туризму. Роль залізничного транспорту у формуванні транспортної інфраструктури туризму очевидна, оскільки вона забезпечуватиме: багатофункціональність, комунікативність, динамічність, незважаючи на форми власності (державна, приватна, приватно-державна). При належному інноваційно-інвестиційному забезпеченні об'єкти транспортної інфраструктури відповідатимуть сучасним вимогам комфорту та безпеки, менеджменту та маркетингу на підприємствах туризму і транспорту, гнучкі цінові пропозиції для різних категорій туристів.

Проблема визначення пріоритетних напрямів на ринку залізничних транспортних послуг в умовах реформування залізниць України

Копитко О. В., Білоросюк М. П., Львівський коледж транспортної інфраструктури

Розвиток та функціонування ринку транспортних послуг слід розглядати в контексті тенденцій розвитку не тільки вітчизняної, але й світової економіки з точки зору розширеного відтворення: виробництва, розподілу, обміну та споживання, що має незаперечний вплив на динаміку розвитку всіх видів транспорту. Інтеграція української економіки у ЄС вимагає від транспорту адаптації та участі в міжнародних транспортних проектах, що вимагає створення відповідного рівня розвитку інфраструктури транспорту, зокрема, створення розгалуженої мережі міжнародного сполучення, транспортно-логістичного ринку та уніфікацію технологічних процесів. Транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки України. Ефективне функціонування транспортної системи та включення її у європейську та світову транспортні мережі сприяє вирішенню найважливіших завдань сьогодення та дозволяє збільшити обсяги міжнародних перевезень.

У сучасних умовах провідну роль у світовій економіці відіграють ті держави, в яких на ринку залізничних транспортних послуг впроваджуються інноваційні технології: створення сучасного рухомого складу, технологічних, інформаційних пристроїв нового покоління та високошвидкісних мереж сполучення. В Україні на сьогоднішній день ці процеси просуваються надто повільно. Оскільки у 2013р. обсяги перевезень вантажів порівняно з 2012р. всіма видами транспорту зменшилися на 0,9% то перевезення вантажів залізницями порівняно з 2012р. зменшилися на 3,0%. Скоротилися перевезення таких номенклатурних груп вантажів: нафти і нафтопродуктів – на 15,1%, хімічних і мінеральних добрив – на 12,9%, зерна і продуктів перемелу – на 1,8%, кам'яного вугілля – на 2,9%, коксу – на 2,5%, будівельних матеріалів – на 1,8%, чорних металів (з брухтом) – на 0,01%. Залізничним транспортом за 2013р. відправлено 425,2 млн. пасажирів (з урахуванням перевезень пасажирів міською електричкою), що на 0,9% менше, ніж за 2012р. Нова хвиля інтересу до залізничного транспорту на Заході пов'язана також з актуальними екологічними проблемами, до яких значною мірою причетний автомобільний транспорт. Безліч негативних видів впливу, пов'язаних з перенасиченням територій автотранспортом (корки, проблеми безпеки руху та ін.), змушують звернути увагу на більш екологічний, залізничний транспорт. Високошвидкісні магістралі (ВСМ), що одержали широке поширення в багатьох європейських країнах, Японії, США, а в останні роки і в Китаї, успішно конкурують за багатьма характеристиками (швидкість, безпека, комфорт, екологічність, регулярність) не тільки з автомобільним, але й з повітряним транспортом, особливо якщо перевезення здійснюються на 400-800 км.

Через Україну проходить мережа транспортних коридорів і при наявності інновацій можна забезпечити конкурентоздатність залізничної галузі, адже в країнах ЄС транспортні потоки перерозподілені відповідно до міжнародного поділу праці. З розвитком сучасної транспортної інфраструктури, швидкісного сполучення в Україні може вирішитись кілька масштабних завдань, найважливіші з яких - надання можливості модернізації економіки, ефективна інтеграція у європейський економічний простір, що дозволить використовувати технологічні інновації світового рівня. Інноваційні технології, в результаті яких досягається скорочення часу в дорозі, поліпшуються якісні характеристики при перевезеннях вантажів і пасажирів, забезпечать підвищення якості транспортних послуг. В останні роки в країнах ЄС значна частина приросту обсягів перевезень була отримана за рахунок використання сучасних технологій, моніторингових прогнозних систем перевізного процесу, логістичних методів.

Враховуючи попит на залізничні перевезення з боку різних суб'єктів економіки (галузей, регіонів, виробників і споживачів продукції), до розвитку залізничної інфраструктури можливе залучення приватних інвестицій в комерційно-привабливі

транспортні проекти. У числі джерел фінансування, крім бюджетного, можуть бути розглянуті різні форми державно-приватного партнерства. Економічна ефективність повинна враховувати грошові потоки, діяльності підприємств промисловості, будівництва, АПК, що беруть участь у реалізації даних проектів, тобто розраховувалася, виходячи з скорочення часу в дорозі пасажира, зростання доходів населення при створенні нових робочих місць, підвищення безпеки руху.

Реформування залізничної галузі передбачає приріст вагонного парку в сегменті недержавних форм власності, що на наступний період забезпечить політику на розвиток конкурентного середовища у сфері управління вагонами. На відміну від парку вагонів приватних власників, інфраструктура залізничного транспорту, що залишається в державній власності, скорочується. Особливо гостро її дефіцит проявиться для перевезення кам'яного вугілля. Аналогічна ситуація і з локомотивною тягою. Для підвищення пропускної здатності мережі залізниць до моделі управління парком вагонів та локомотивів, це принцип інвестиційно-інноваційного забезпечення на умовах державно-приватного партнерства тобто у розвиток інфраструктури масштаби необхідних вкладень в її модернізацію, неможливе для галузі лише з участю держави, що змушує шукати підприємствам залізничного транспорту адекватні форми використання ринкових механізмів.

Аналіз досвіду реформування та зміна власників в інших країнах призводить до неоднозначних висновків. Так, підсумки приватизації залізниць у Великобританії показали, що хоча на першому етапі реформ (1996-2000 рр.) відбулося зростання обсягів перевезень вантажів і пасажирів, збільшилися інвестиції приватного сектора в розвиток інфраструктури структури, основна мета - вихід на беззбиткову роботу залізничного транспорту - не була досягнута. Велике число учасників функціонування британських залізниць, у тому числі іноземних, призвело до ускладнення процесів управління, прийняття рішень. Державні субсидії, знижуючи вартість транспортних послуг, не сприяли стимулюванню будівництва альтернативних приватних ліній. В кінцевому рахунку керуюча компанія не змогла набрати достатніх коштів для підтримки інфраструктури, і після ряду катастроф в країні в 2002 р була відновлена державна власність на залізничному транспорті цієї держави.

На ринку залізничних транспортних послуг в процесі реформування необхідно налагодити чітку взаємодію між власником інфраструктури(державою) та організаціями-перевізниками, які надають послуги що повинна функціонувати на умовах нормування та розподілу пропускних і провізних потужностей інфраструктури. Перш за все, визначаються можливості інфраструктури для вантажних і пасажирських перевезень, а також з урахуванням обмежень для ремонту колійного господарства, як резервів пропускної і провізної здатності. Перехід до форми горизонтальних господарських зв'язків на ринку транспортних послуг викликатиме ускладнення при узгодженні інтересів різних учасників ринку, що вплине на існуючу систему управління. Це призведе до дисбалансу провізних можливостей, простоїв, нераціонального розподілу порожніх вагонів та ін. Неузгодженість комерційних інтересів посилюватиметься невідповідністю сучасним реаліям різних нормативних, правових, технічних документів. При розробці на конкретних заходів відповідно до програми реформування галузі не все передбачено по реформуванню в сфері послуг як по вантажних перевезень, так і пасажирських перевезеннях тому не є ще сформованою комерційна інфраструктура ринку залізничних перевезень.

Напрямок розвитку галузі розвиватиметься у конкуренції між різними власниками рухомого складу, так і інфраструктури, причому в перспективі мережа залізниць повинна стати доступною і для іноземних перевізників. Наслідком приватизації інфраструктури стане перегулювання інфраструктурної складової вантажних тарифів з їх підвищенням на напрямках мережі з більш інтенсивним рухом. Вільне ціноутворення на послуги інфраструктурою дозволить залучати для її розвитку можливо приватний капітал.

Використання міжнародної фінансової та технічної допомоги як чинник економічного розвитку та реформування дорожньо-транспортного комплексу України

Кравцова С. В., Кассір В. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Особливістю економічного та соціального розвитку України на сучасному етапі є високий ступінь впливу глобальної нестабільності на внутрішні економічні процеси. Тривають напружені пошуки шляхів повернення економіки Європейського Союзу – одного з найвпливовіших партнерів України – на траєкторію зростання, які досить не дають очікуваного результату. За прогнозами Світового банку, у глобальній економіці у 2015 році очікуються досить несприятливі показники. Невизначеність світової економічної перспективи, «млявість» міжнародних потоків товарів і капіталів, негативні тренди у царині глобальних фінансів, криза національних бюджетів провідних західних країн не можуть не відбиватися й на економіці України, яка є відкритою до впливів з боку світової кон'юнктури.

Погіршення ситуації у економіці України ускладнило умови реалізації завдань, передбачених Програмою економічних реформ. Аналіз передумов і закономірностей розвитку ризиків в Україні, які призвели до економічної кризи дає підстави для висновку, що досягнення реальної антикризової стабільності національної економіки можливе лише на засадах послідовного реформування основних сфер економічного та соціального життя. Цей висновок було враховано при розробці Програми економічних реформ до 2020 року, щорічних національних планів її реалізації.

Значні негативні зрушення, що відбулися у сфері розвитку транспортної інфраструктури, суттєво скоротили матеріально-технологічні передумови ефективного розвитку галузі, не сприяли подоланню низки інфраструктурних «вузьких місць», які гальмують процеси економічного розвитку. Між тим технологічне оновлення має поєднуватися із поширенням організаційної модернізації, адаптацією транспортного сектору до умов конкурентоспроможної діяльності у після кризовій вітчизняній і глобальній економіці.

У зв'язку з існуванням системних дисбалансів у транспортній галузі зростають витрати, пов'язані з недотриманням умов безпеки руху та економічної безпеки, знижується надійність транспортної системи, відбувається погіршення якості транспортного обслуговування вітчизняних підприємств та населення, спостерігаються тенденції переорієнтації транзитних вантажопотоків в обхід України. Ураховуючи суттєву роль транспортного комплексу в забезпеченні ефективного функціонування та конкурентоспроможності національної економіки, активне впровадження модернізаційних процесів у цій сфері розглядається як один із головних напрямків державної політики на сучасному етапі.

Метою реформування дорожньо-транспортного комплексу (ДТК) у контексті завдань внутрішнього облаштування країни є створення комплексної транспортної системи, яка б не лише належним чином задовольняла потреби суспільства у перевезенні пасажирів і вантажів, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а й забезпечила б ефективну реалізацію транзитного потенціалу України.

У сфері розбудови ДТК, спрямованої на забезпечення потреб економічного розвитку та стабілізацію якості життя громадян, пріоритетними напрямками на 2015-2020 роки мають бути:

1. Вжиття заходів галузевої модернізації в межах транспортного сектору
2. Залучення зовнішніх інвестицій для пришвидшення структурних трансформацій у транспортній галузі, активізація співробітництва України з міжнародними організаціями, які сприяють залученню інвестицій до країн-партнерів
3. Розроблення та запровадження механізмів ДПП для залучення фінансових ресурсів у розвиток транспортної інфраструктури

4. Забезпечення подальшої реалізації національних проектів у транспортній галузі
Збільшення відкритості України та поглиблення інтеграції до світової економічної системи значною мірою зумовлені результатами співробітництва з міжнародними фінансовими організаціями (МФО) та використанням міжнародної технічної допомоги (МТД) з метою здійснення необхідних структурних реформ.

Протягом останнього періоду Україна продовжувала роботу щодо вдосконалення законодавства у сфері використання МТД, що дало змогу частково поліпшити якість систем моніторингу та оцінки проектів; підвищити відповідальність за результативність проектів і цільове використання коштів МТД.

Багаторічна співпраця з МФО мала суттєвий вплив на ефективність процесів модернізації в Україні. Країна активно співпрацює з Міжнародним банком реконструкції та розвитку, Міжнародною фінансовою корпорацією та Багатостороннім агентством з гарантування інвестицій. Помітно активізувалася переговорна діяльність з Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР), а також із Європейським інвестиційним банком. Водночас кількісні показники цієї співпраці відстають і від досягнутих раніше результатів, і від реальних можливостей.

Міжнародне фінансове й технічне співробітництво з МФО є вагомим джерелом та ефективним інструментом у сприянні економічного розвитку, яке реалізується у спосіб залучення значних фінансових ресурсів, технологічних інновацій, найкращого міжнародного досвіду для проведення структурних реформ дорожньо-транспортного комплексу у контексті завдань внутрішнього облаштування України, модернізації економіки для підвищення національної конкурентоспроможності.

Формування відносин України з таким системним кредитором, як Міжнародний валютний фонд (МВФ), співпраця з яким потребує виконання зобов'язань щодо орієнтирів і заходів економічної політики за широким спектром питань, має відбуватися на засадах узгодженості таких зобов'язань зі стратегічними орієнтирами, сформульованими зокрема, у Програмі економічних реформ. Отже, Меморандум між Україною та МВФ слід розглядати не як умови, на яких міжнародні кредитори готові надати позики, а як наміри України щодо подальшої реалізації політики соціально-економічної модернізації, підтримані авторитетними експертами, реалізація яких матиме матеріальну (фінансову) підтримку з боку Фонду.

Сутність та методологія реструктуризації

Лунгол О. О., Любохинець Л. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Одним із засобів фінансового оздоровлення підприємств є реструктуризація. Законом України “Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом”, іншими нормативно-правовими документами передбачено використання реструктуризації як ефективного засобу відновлення платоспроможності підприємства, який рекомендується включати до плану санації.

Питання відновлення платоспроможності підприємства, зокрема реструктуризації боржника, на сьогоднішній день розглянуто в дослідженнях багатьох науковців.

Так, В. Заболотний реструктуризацію підприємств визначає як адаптацію підприємств до роботи в умовах ринку, які постійно змінюються. Також реструктуризація розглядається як комплекс заходів надзвичайного характеру, спрямованих на «виживання» підприємств в умовах кризи.

Д. Коваленко зазначає, що реструктуризація являє собою складний процес, спрямований насамперед на виведення підприємства із кризової ситуації і повинна охоплювати всі сфери функціонування підприємства – від його виробничо-комерційної діяльності до організаційної культури даного підприємства.

Л. Лігоненко зазначає, що реструктуризація передбачає послідовне втілення в життя низки організаційно-економічних, правових, технічних, технологічних, інформаційних заходів, спрямованих на ліквідацію суперечностей між потребами ринку, змінами у зовнішньому оточенні та внутрішнім середовищем підприємства, діючою на підприємстві системою форм та методів управління.

У Законі України “Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом” наводиться визначення: реструктуризація підприємства – це здійснення організаційно-господарських, фінансово-економічних, правових, технічних заходів, спрямованих на реорганізацію підприємства, зміну форм власності, управління, організаційно-правової форми, що сприятиме фінансовому оздоровленню підприємства, збільшенню обсягів випуску конкурентоспроможної продукції, підвищенню ефективності виробництва та задоволенню вимог кредиторів.

Слід робити чітке розмежування між категоріями “реструктуризація” та “реорганізація” підприємства. Перше є ширшим за друге, оскільки реорганізація підприємства - один з етапів його реструктуризації. Основний зміст реорганізації полягає в повній або частковій зміні власника статутного фонду юридичної особи, а також у зміні організаційно-правової форми здійснення бізнесу.

Види реструктуризації:

- за повнотою вирішуваних проблем (часткова, комплексна);
- за метою змін (санаційна, адаптаційна, інноваційна, випереджаюча);
- за об’єктом змін (управлінська, технічна, економічна, фінансова, реструктуризація власності);
- за тривалістю періоду (оперативна, стратегічна).

Часткову реструктуризацію застосовує підприємство для відновлення технічної та економічної дієздатності. Наприклад, додаткова емісія цінних паперів, переоцінювання активів, зниження дебіторської заборгованості, переоформлення боргів та ін.

Комплексна реструктуризація охоплює більш суттєві зміни у формі розробки нової організаційної структури, технічної, технологічної та продуктової політики, зміни в менеджменті тощо.

Санаційна (відновна) реструктуризація застосовується, коли підприємство перебуває у передкризовому або кризовому стані і має за мету вийти з нього. Основні напрями дій у цій ситуації: скорочення ресурсів, скорочення ринків, зменшення розмірів підприємства.

Адаптаційна реструктуризація – спонукає до посилення диференціації цілей і використовується при відсутності кризи, але при наявності негативних тенденцій чи появи загрозливих симптомів з метою їх подолання та пристосування підприємства до нових ринкових умов. Головні напрями цього виду реструктуризації: просторова диверсифікація (розвиток нових внутрішніх та зовнішніх ринків); продуктова диверсифікація (розвиток нових продуктів).

Інноваційна реструктуризація практикується на підприємствах, які стабільно працюють, але прагнуть докорінно якісних змін. Основні напрями: впровадження високоефективних технічних засобів та обладнання, комп'ютеризація зв'язку і управління, формування нових автоматизованих систем управління.

Випереджувальна реструктуризація має місце в успішних підприємствах, які передбачають можливість зміни умов функціонування і прагнуть підсилити свої ключові компетенції та конкурентні переваги. Основними її напрямками є динамічне бізнес-моделювання, стратегічний аудит, постійне відстежування (моніторинг) основних компонентів навколишньої системи та визначення своїх потреб у змінах.

Управлінська – пов'язана із підготовкою та перепідготовкою персоналу з орієнтацією на конкурентоспроможне функціонування підприємства, зміну його організаційної структури, менеджменту, технологічної, інноваційної та маркетингової політики.

Технічна – пов'язана із забезпеченням такого стану підприємства, за якого воно досягає відповідного рівня виробничого потенціалу, технології, ноу-хау, управлінських навичок, всього того, що дає підприємству змогу виходити на ринок з конкурентоспроможною продукцією.

Економічна – має забезпечити достатній рівень рентабельності шляхом оптимізації капітальних і поточних витрат, обсягу продажу, збалансованої цінової політики та ін.

Фінансова – передбачає зміну структури й розмірів власного й позичкового капіталу та інших пасивів підприємства, що вплине на формування структури балансу, за якої показники ліквідності й платоспроможності задовольнять вимоги ринку. Фінансову реструктуризацію можна здійснити шляхом: відстрочки погашення кредиторської заборгованості, одержання додаткових кредитів, отримання від інвесторів нових інвестицій.

Реструктуризація відносин власності – стосується зміни розподілу влади на підприємстві і участі у власному капіталі, зміни організаційної структури та власника державних підприємств.

За оперативної реструктуризації підприємствами розв'язуються дві основні проблеми: забезпечення ліквідності й суттєве поліпшення результатів діяльності підприємства. Період оперативної реструктуризації триває приблизно 3– 4 місяці. Відтак комплекс заходів з оперативної реструктуризації містить передусім заходи зі зниження всіх видів і швидкого збільшення обсягу збуту продукції та обороту капіталу.

Стратегічна реструктуризація підприємства забезпечує його довгострокову конкурентоспроможність. Стратегічна реструктуризація полягає в розробленні та здійсненні довгострокових заходів для стабілізації виробництва та зміцнення фінансового стану підприємства. Основними шляхами цієї реструктуризації можуть бути: реструктуризація організаційної структури підприємства та реструктуризація власності, впровадження нових технологій, придбання та установка нового обладнання, розробка нових видів продукції, пошук нових ринків збуту, підвищення кваліфікації персоналу.

Вибір конкретних реорганізаційних заходів повинен бути індивідуальним по кожному підприємству і залежить від рівня економічного стану підприємства, що реорганізовується.

Застосування диференційованого підходу до реструктуризації персоналу підприємств залізничної галузі

Мельник О. В., Вища школа Гуманітас, м. Сосновець, Польща

Мельник Т.С., Державна адміністрація залізничного транспорту України, м. Київ

Нинішні умови діяльності транспортних компаній, не залежно від їх розмірів і масштабів діяльності, характеризуються такими основними тенденціями: загальний спад економіки країни; складна політична ситуація; різке погіршення соціально-економічного стану населення; банкрутство ряду вітчизняних товаровиробників; високі темпи інфляції; зростання конкурентної боротьби на транспортному ринку; підвищення тиску цінової конкуренції; зниження зовнішньоторговельної активності та, як наслідок, падіння обсягів вантажопотоку і пасажиропотоку; ріст невизначеності, непередбачуваності зовнішнього середовища. Всі ці тенденції є ознаками кризового стану як вітчизняної економіки, так і транспортної галузі.

В умовах кризи керівництво компаній, в тому числі транспортних, щоб врятувати ситуацію, в першу чергу вдається до скорочення персоналу, зниження заробітної плати, ліквідації або урізування соціального пакету і т.п. Не кажучи про непопулярність таких заходів, практика діяльності підприємств як під час кризи 2008 р., так і в період поточної кризи показує їх низьку ефективність у всіх галузях., оскільки призводять до соціальної нестабільності в колективі, переходу цінних спеціалістів в інші компанії, росту невпевненості у завтрашньому дні та, в кінцевому випадку, до падіння продуктивності праці, ослаблення професійного рівня персоналу і до ще більшої розбалансованості в роботі.

Очевидно, що традиційні антикризові заходи не дозволяють отримати бажаних результатів, тому потрібен пошук більш ефективних підходів і методів, зокрема, в питаннях управління персоналом в умовах фінансово-економічної кризи і в післякризовому періоді.

Науковці з даної проблематики всі питання управління персоналом в умовах кризи поділяють на два напрямки: 1 – оптимізація витрат на персонал; 2 – підтримування ефективного і працездатного колективу компанії [1, 3, 4]. Це дві різноспрямовані стратегії, однак це не означає, що вони є взаємовиключними, - все залежить від того, як вони будуть реалізовуватись.

Згадуючи кризу 2008 р., можна було спостерігати, як керівництво більшості компаній, в тому числі підприємств залізничного транспорту, приймали рішення щодо скорочення персоналу, іноді – до критичного рівня. Це дозволяло отримати економію коштів і довше «протриматись на плаву». Однак при цьому керівництво забувало, що метою функціонування підприємства в умовах кризи має бути не просто виживання: в ідеалі підприємство повинне стати сильніше, гнучкіше, ефективніше, ніж до кризи. Тобто несприятливі умови потрібно використати для отримання досвіду управління в нестандартних і складних ситуаціях, а для цього потрібно створити максимально працездатний колектив. Тобто значущість вмілого управління персоналом в умовах кризи є більш високою, ніж у періоди стабільного функціонування, і не зводиться до вжиття суто заходів, спрямованих на економію коштів і скорочення витрат.

Перш ніж надавати свої пропозиції, розглянемо вказані вище два напрямки дій (тобто стратегії) з управління персоналом компанії, в тому числі залізничної галузі, в умовах кризи.

Стратегія скорочення витрат на персонал реалізується за рахунок [4]:

- 1) скорочення чисельності працюючих;
- 2) зменшення витрат на фонд оплати праці;
- 3) оптимізації організаційної структури управління.

Друга стратегія - підтримування ефективного і працездатного колективу компанії – зводиться до оптимізації бізнес-портфелю компанії. На жаль, цьому питанню вітчизняні підприємства та організації не приділяли належної уваги, а їх керівники переважно не володіють методичним інструментарієм формування портфелів ефективних бізнес-процесів.

Більшість підприємств, навіть якщо застосовують маркетингові дослідження, свою діяльність орієнтують на внутрішні процедури, а не на потреби клієнтів. Тому в їх структурах переважають підрозділи, які не приносять добавленої вартості, слугують виключно цілям підтримування і контролю дотримання бюрократичних процедур, збирання звітної і статистичної інформації і взагалі не вміють працювати на перспективу. З цієї точки зору криза дає можливість змінити цільові орієнтири підрозділів, удосконалити організаційну структуру підприємства, завдяки чому його колектив починає працювати з більшою віддачею.

Оскільки уникнути скорочення витрат на персонал, що є змістом першої стратегії, в ході антикризових заходів неможливо, а друга стратегія, яка зводиться до підвищення ефективності бізнес-процесів і збереження працездатного колективу, вважається перспективнішою, то більшість науковців рекомендують наслідувати змішану стратегію, яка передбачає застосування вище вказаних двох стратегій у тій чи меншій мірі одночасно [1, 2, 4]. Ми теж схилиємось до такої думки: запровадження тільки першої стратегії (за будь-якого способу її реалізації з розглянутих вище), до чого вдаються, як правило, підприємства, в кінцевому рахунку призведе до порушення функціонування бізнесу, тому вона хоч і проста, але неефективна. Найбільшого ефекту можливо досягнути, якщо скорочувати витрати диференційовано: на окремі бізнес-процеси, на товари/послуги підприємства, на функції його підрозділів і, лише в крайньому випадку, на окремі підрозділи. Такий підхід дає можливість отримати найвищий ефект і більш стало функціонуючу компанію.

Основна складність застосування змішаної стратегії полягає в тому, як забезпечити диференційований підхід до реструктуризації та скорочення витрат. Опинившись у складних фінансово-економічних умовах, компанії проводять так звані фонові скорочення (наприклад, ставиться завдання скоротити штат на 30%), і саме це спостерігається на залізничному транспорті з початку поточної кризи, яка співпала з реформаційними змінами в галузі.

Очевидно, що такий підхід вже у своїй основі є неефективним і недалекоглядним: при застосуванні змішаної стратегії потрібно чітко розуміти, що має бути отримане «на виході». Для цього керівництву вищої ланки компанії пропонується скласти відповіді на такі питання: 1) перелік загроз, які несе криза для підприємства (в порядку зменшення рівнів загроз); 2) можливі наслідки настання кожної із загроз (обсяг продажів, фінансова ситуація, частка ринку, персонал тощо); 3) перелік заходів щодо уникнення загрози (повного або часткового) та усунення наслідків кризи; 4) антикризова стратегія та скориговані інші стратегії; 5) зміни, які необхідні для реалізації стратегій (в організаційній структурі, бізнес-процесах та ін.); 6) кадрова політика (кількісний та якісний склад персоналу) для реалізації стратегій та у відповідності до передбачених змін. Послідовне вирішення наведених питань дозволить прийняти більш виважену та ефективну антикризову стратегію, розробити для її реалізації заходи, які дозволять підприємству не лише пережити кризу, але і підвищити свою конкурентоспроможність.

Через відсутність розроблених механізмів застосування диференційованого підходу до реструктуризації персоналу підприємства дуже цікавим і таким, що заслуговує уваги, на наш погляд, є підхід, запропонований Д.Усковим і Ф.Клеєвим [4]. Ці автори для вибору категорій співробітників, яких планується залишити у штаті компанії в ході реструктуризації, і співробітників, з якими трудові відносини планується розірвати, пропонують застосовувати сегментацію персоналу. Такий маркетинговий хід, з їх точки зору, робить процес реструктуризації «прозорим» і дозволяє розділити персонал компанії на окремі групи відповідно до попередньо визначених критеріїв, вибір яких залежить від цілей сегментації і специфіки діяльності компанії.

Розширюючи і поглиблюючи запропонований Д.Усковим і Ф.Клеєвим підхід, для оптимізації витрат на персонал пропонуємо критерії сегментації ґрунтувати на таких показниках і характеристиках:

–досвід роботи у даній галузі та у даній компанії (в нашому випадку – в транспортній галузі і в залізничній компанії);

- важливість співробітника (структурного підрозділу) для реалізації ключових бізнес-компетенцій компанії;
- вплив співробітника (структурного підрозділу) на фінансово-економічні результати господарської діяльності компанії;
- рівень кваліфікації співробітника, досвід його роботи у галузі та компанії, продуктивність праці;
- ситуація на ринку праці щодо фахівців певної професії, спеціальності, кваліфікації (тобто ступінь складності пошуку на ринку праці співробітника у випадку його звільнення та рівень витрат компанії на підбір кадрів відповідної категорії і спеціальності у випадку скорочення підрозділу в ході кризи);
- величина ризику (тобто можливі втрати або недоотримання прибутку), пов'язаного зі звільненням співробітника (скороченням структурного підрозділу).

На підставі наведених показників і характеристик, а також з урахуванням цілей сегментації розробляються її критерії, які слугують класифікаційними ознаками розділення працівників компанії на групи. Підсумки сегментації персоналу виступають основою розробки заходів з оптимізації організаційної структури компанії та витрат на персонал.

Висновок. Переваги викладеного підходу полягають в тому, що він дозволяє достатньо обґрунтовано розбити персонал на групи за виділеними ознаками і диференційовано підійти до кожної групи. Такий підхід є зрозумілим для кожного співробітника компанії, виглядає справедливим і переконливим та таким, що діє в межах корпоративної культури компанії і відповідає її цінностям. Це зменшує ризик того, що у ході скорочення компанію залишать найбільш цінні для її діяльності співробітники. Досвід проведення вітчизняними підприємствами реструктуризації в умовах кризи показує, що ініціатива щодо скорочення штатів виходить від вищого керівництва, яке у своїх рішеннях спирається на термін існування певного підрозділу, очевидний результат від роботи підрозділу в поточному періоді, важливість функцій підрозділу для діяльності підприємства в ускладнених або критичних фінансово-економічних умовах. При цьому якщо вище керівництво вирішує скоротити певну групу працівників, то це рішення розповсюджується на весь структурний підрозділ, не дивлячись на те, що в ньому, як правило, є фахівці з важливими знаннями, великим досвідом, яких можна перевести в інший структурний підрозділ і таким чином зберегти цінного працівника. Крім того, наявність критеріїв дає керівництву підставу наочно обґрунтовувати свою позицію і рішення щодо зниження заробітної плати, преміальних виплат і т.п., особливо якщо такі міри застосовуються не до кожного структурного підрозділу (посади) або носять диференційований характер.

Бібліографічний список:

1. Грязнова, А.Г. Антикризисный менеджмент / А.Г. Грязнова. – М.: ИНФРА-М, 2006. – С. 54.
2. Затонская, С.К. Антикризисное управление организацией (на примере ООО «Самараинтур») / С.К. Затонская, А.А. Терешин // Экономический журнал. – 2010. - № 2. – С.40-51.
3. Коротков, Э.М. Антикризисное управление / Под ред. Э.М. Короткова. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 620 с.
4. Усков, Д.Г. Управление персоналом компаний отрасли транспорта и логистики в условиях кризиса / Д.Г. Усков, Ф.В. Клеев // Управление персоналом в логистике и перевозках: в 2 т. – СПб.: Бонниер Бизнес Пресс, 2008. – Гл. 1-6, 7-8.

Особливості оплати і мотивації праці в умовах акціонування залізниці

Сначов М. П., Зелинська О. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Заробітна плата, як форма винагороди за працю та матеріальної мотивації працівників, відіграє велику роль у розвитку підприємства та суспільства у цілому. Вона направлена на досягнення певного рівня продуктивності праці, яка внаслідок ряду негативних процесів в Україні поступово знижується і заробітна плата перестає виконувати стимулюючу функцію.

Створення ефективної системи оплати праці є важливим для радикальних перетворень у сфері праці під час акціонування залізниці, у свою чергу, цей процес також забезпечує економічне зростання залізничної галузі, оскільки як показник заробітна плата залежна від ефективності перевезень, продуктивності праці, конкурентоспроможності залізниці.

Для ефективного функціонування та розвитку залізничному акціонерному товариству потрібні кваліфіковані працівники, які зацікавлені у ефективному і якісному виконанні своєї роботи та яких потрібно мотивувати відповідними заохоченнями, причому методи мотивації повинні залежати від складності та умов виконуваної праці, професійно-ділових якостей працівника, результатів його праці, а також результатів господарської діяльності залізниці.

Існуючі в Україні системи мотивації праці та її оплати на залізничному транспорті, не відповідають існуючим вимогам мотивації праці та її оплати соціально орієнтованої ринкової економіки, що свідчить про відсутність чітко налагодженого механізму взаємодії основних елементів мотивації. Діюча система мотивації праці та її оплати на залізниці функціонує з 70-х років минулого століття і вимагає термінового підвищення продуктивності праці.

Укрзалізниця продовжує проведення структурної трансформації. Для ознайомлення з найкращими напрацюваннями у сфері оплати та мотивації праці було запрошено компанію Hay Group. На думку експертів Hay Group сучасна система винагородження має мотивувати до підвищення продуктивності праці і забезпечувати зовнішню конкурентоспроможність.

Як інструмент мотивації праці в АТ «Укрзалізниця» може використовуватись система грейдів, яка становить корпоративний табель про ранги (грейди) категорій працівників. По суті грейдінг – це створення вертикальної структури позиційних посад, відповідно до яких повинні розраховуватися межі заробітної плати за кожним грейдом, що встановлений в АТ. При цьому відповідно до цінності кожної посади для корпорації кожен працівник повинен мати свій відповідний ранг, по якому розраховується його заробітна плата.

Система грейдів заснована на тому, що роботодавець платить робітнику за результат. Однак, окрім власне самого результату праці, за основу береться кваліфікація працівника, стаж роботи, трудова дисципліна, корпоративна культура. В грейді також може розглядатися і поведінку людини, і навіть зовнішній вигляд працівника. Тобто впровадження грейдів в АТ передбачає широкий спектр критеріїв для визначення рангу, такі як участь в управлінні АТ, відповідальність, складність роботи, самостійність. У фінансовому плані введення системи грейдів в АТ «Укрзалізниця» може дозволити або знизити поточні витрати на оплату праці, або одержати додаткову віддачу на вже виплачувані персоналу суми заробітної плати.

Діючим інструментом мотивації праці Укрзалізниці може також стати система участі працівників у прибутку підприємства. Така участь здійснюється у формі виплат із прибутку, тобто певна частина прибутку повинна розподілятися між працівниками. Участь у прибутках – це дієвий фактор підвищення мотивації працівників до економічного успіху корпорації.

На залізничному транспорті України рівень мотивації праці працівників знаходиться на дуже низькому рівні. На залізниці використовують традиційні методи стимулювання праці, які не відповідають вимогам ринкової економіки. У ході акціонування Укрзалізниці повинна побудувати свою нову систему оплати праці та її мотивації, яка б повною мірою враховувала особливості її господарювання, а також забезпечувала ефективну мотивацію до підвищення продуктивності праці і зовнішню конкурентоспроможність корпорації. При цьому одним з центральних напрямів у системі мотивації та оплати праці повинне стати вдосконалення та широке застосування різних систем мотивації та оплати праці.

Особливості фінансування діяльності залізниці в умовах корпоратизації

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

Рівень розвитку транспортної системи України – одна із найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку. Однак, критичний рівень фінансового стану залізничного транспорту, необхідність технологічної модернізації та впровадження інновацій в галузі потребують значних інвестицій.

Структура Державної адміністрації залізничного транспорту України (Укрзалізниця) не була оптимальною ні з погляду управління, ні з погляду залучення інвестицій. Укрзалізниця – не господарюючий суб'єкт, оскільки такими є шість окремих залізниць, тому фінансування залучалося окремо на кожну з доріг. Натомість, оптимальним було б залучення інвестицій за центральним принципом. Саме з цією метою розпочалося впровадження на залізничному транспорті корпоративної реструктуризації (структурної реформи).

Так, після перетворення Укрзалізниці на акціонерне товариство АТ «Укрзалізниця», як передбачено Державною програмою реформування залізничного транспорту, Укрзалізниця повинна одержати право самостійно розподіляти фінансові ресурси на необхідні проекти, ліквідувати перехресне субсидування, підвищувати рентабельність, а також налагоджувати співробітництво з міжнародними фінансовими структурами.

Досвід зарубіжних країн свідчить, що у фінансуванні залізничного транспорту головну роль повинні відігравати власні внутрішні та власні зовнішні джерела фінансування галузі.

Так, основними елементами власних внутрішніх інвестиційних ресурсів залізниць України є амортизаційні відрахування і прибуток. Одним з найважливіших питань для залізничної галузі є проведення переоцінки основних засобів з метою збільшення амортизації як джерела інвестицій для оновлення і модернізації рухомого складу та інших об'єктів залізничного транспорту. З цією метою доцільно розробити пропозиції щодо проведення разової індексації вартості основних фондів залізничного транспорту, але не за залишковою, а ринковою їх вартістю.

Важливим інвестиційним джерелом є й доходи від вантажних перевезень. Проте, діючий рівень вантажних тарифів не дає тієї рентабельності, яка дозволяла б спрямовувати необхідні кошти на оновлення основних фондів залізничного транспорту. Не сприяє зростанню доходів залізничного транспорту і збитковість пасажирських і приміських перевезень, результатом чого є перехресне фінансування цих перевезень залізницями.

Базовим джерелом фінансування залізничної галузі в процесі акціонування може бути фінансування за рахунок власних зовнішніх джерел – випуску акцій. У випадку ж утворення АТ «Укрзалізниця» 100 відсотків акцій якого закріплюються в державній власності, акціонування як форма залучення капіталу проявитися не може. Тому таке джерело не можна визнати ефективним власним зовнішнім джерелом фінансування залізничного транспорту, в першу чергу, у частині капітальних інвестицій.

Якщо ж припустити, що залізничний транспорт у перспективі буде являти собою багаторівневий холдинг, то можна пропонувати, що головною компанією цього холдингу буде АТ «Укрзалізниця», яка виконуватиме функції господарського управління залізничним транспортом. При цьому певна частка акцій компанії (наприклад, 75 відсотків) повинне жорстко (без перспективи «розмивання» частки) і правозабезпечено належати державі, а інша частина пакета може викуповуватися зацікавленими інституціональними інвесторами і фізичними особами. Систему внутрішнього господарського управління державної корпорації доцільно базувати на класичних принципах холдингового управління дочірніми структурами.

Отже, одним з першочергових завдань у процесі реструктуризації залізничної галузі має стати налагодження системи фінансування діяльності залізниці і, в першу чергу, за рахунок власних джерел залізничної галузі.

У фінансування залізниці велику роль відіграє також позиковий капітал. За офіційними даними, на червень 2014 року у кредитному портфелі Укрзалізниці найбільшу частку мали кредити, що становлять 57 % (16,4 млрд. грн.), євробонди складають 21 % (6 млрд. грн.), фінансовий лізинг займає частку у 12 % (3,6 млрд. грн.), а облігації – 10 % (3 млрд. грн.).

Отже, досить важливими є кредити банків та інших фінансових установ. Досвід країн з ринковою економікою свідчить, що банки спроможні виступати в ролі активних інвесторів, зосереджуючи значні обсяги залучених фінансових ресурсів на ефективних інвестиційних напрямках. Проте можливості банківської системи України обмежені. З іншого боку, при високих середніх ставках проценту за банківський кредит та низьких рівнях рентабельності операційної діяльності залізниці використання банківських кредитів недоцільно.

Великого поширення як альтернативної форми фінансування необхідних інвестицій набуває фінансова оренда (лізинг). З одного боку, лізинг є більш привабливим і прийнятним, ніж залучення боргового капіталу. До переваг лізингу слід віднести: можливість оплати майна у розстрочку і перевірки якості обладнання до настання моменту виплати повної його вартості; можливість відмови від придбання морально застарілих об'єктів основних засобів за залишковою вартістю; придбане обладнання одночасно виступає в якості застави тощо. Однак за допомогою лізингу неможливе будівництво нових доріг, електрифікація діючих залізниць, впровадження автоматизованих систем управління.

Особливу увагу слід звернути на позиковий капітал у вигляді корпоративних облігацій та єврооблігацій залізниці.

Перевагами використання корпоративних облігацій є: 1) для інвестора: інвестор може очікувати на отримання прогнозованого доходу; існує можливість дострокового погашення облігації; інвестування в облігації є менш ризиковим порівняно з акціями; придбання облігацій дає можливість диверсифікувати інвестиції; власник облігацій має пріоритет у задоволенні претензій в разі банкрутства емітента (на відміну від акцій); 2) для емітента: емісія облігацій не призводить до втрати контролю над підприємством (на відміну від акцій); дозволяє залучити більш дешеві ресурси тощо.

Попри численні переваги залучення капіталу шляхом емісії корпоративних облігацій не позбавлене певних недоліків: необхідна максимальна відкритість і прозорість діяльності емітента; складна і довготривала процедура реєстрації випуску облігацій; при збільшенні частки позикового капіталу збільшується ризик банкрутства; претензії кредиторів щодо погашення відсотків і основної суми боргу мають бути обов'язково задоволені.

Єврооблігації розміщуються одночасно на ринках декількох країн, при цьому валюта євро облігаційної позики не обов'язково може бути національною як для кредитора, так і для позичальника. Єврооблігації, як правило, є цінними паперами на пред'явника. Випуск і обіг єврооблігацій здійснюється відповідно до встановлених на ринку правил. Звичайно емісія єврооблігацій супроводжується цілим рядом додаткових умов і застережень, які покликані значно знизити ризики для власників таких цінних паперів, наприклад, крос-дефолт, тобто дострокове погашення усіх випусків єврооблігацій, що знаходяться в обігу. Доходи за єврооблігаціями виплачуються в повному обсязі без утримання податку в країні емітента. Якщо ж місцеве законодавство передбачає утримання податку на відсотки, що платить позичальник, останній зобов'язаний довести величину процентних платежів до рівня, що забезпечує інвестору процентний дохід, рівний номінальному купону.

Ринок єврооблігацій забезпечує велику мобільність капіталу в міжнародному масштабі, він залучає більшу кількість позичальників та інвесторів, ніж інші міжнародно-орієнтовані фінансові ринки. Відповідні облігації забезпечують інвесторам більшу диверсифікацію портфелів, більш високі прибутки за вирахуванням податків, ніж ті, які б вони отримали в разі вкладення грошей у вітчизняні облігації.

Досвід зарубіжних країн свідчить про вибір облігацій як одного з основних способів залучення додаткових фінансових ресурсів. Тож корпоративні облігації та єврооблігації є одними з найбільш перспективних джерел фінансування діяльності залізничного транспорту в частині позикового капіталу АТ «Укрзалізниця».

Зміни корпоративної культури в процесі реструктуризації

Тихонова С. Л., Любохинець Л. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Реструктуризація підприємств - це здійснення організаційно-економічних, правових, технічних заходів, спрямованих на зміну структури підприємства, його управління, форми власності, організаційно-правової форми, з метою фінансового оздоровлення підприємства, збільшення обсягів випуску конкурентоспроможної продукції, підвищення ефективності виробництва.

Корпоративна культура - це не тільки імідж компанії, а й ефективний інструмент стратегічного розвитку бізнесу. Її формування завжди пов'язане з інноваціями, спрямованими на досягнення бізнес-цілей і підвищення конкурентоспроможності.

Для забезпечення ефективної взаємодії необхідно:

- забезпечити взаємодію між менеджером проекту і функціональним керівництвом реструктуризованих організацій;

- встановити правила формального взаємодії між учасниками проекту.

Команда проекту реструктуризації. Робочі групи є організаційним ядром перетворень, у зв'язку з чим їх формування та ефективна робота повинні бути турботою генерального директора. На самому верху створюється так званий керівний комітет, до складу якого входять:

- генеральний директор, функція якого полягає в забезпеченні контролю за здійсненням проекту;

- фінансовий директор, відповідальний за координацію робіт по проекту;

- головний бухгалтер, який розробляє підтримують нову структуру підприємства процедури обліку;

- головний економіст, що займається розробкою і впровадженням фінансових систем: розрахунки з бюджетом, система критеріїв оцінки ефективності, внутрішнє ціноутворення і т.д.;

- заступник генерального директора з кадрів і безпеки, що відповідає за кадрові питання.

Керівний комітет періодично зустрічається з керівниками різних підрозділів, щоб стежити за ходом впровадження програми перетворень.

У період переходу від старої структури до нової з метою усунення неминучих неузгодженостей слід створити також так званий тимчасовий комітет під керівництвом фінансового директора, що складається з директорів бізнес-одиниць, керівників підрозділів спільного використання та центральних служб. Тимчасовий комітет зобов'язаний вирішувати всі поточні проблеми, що виникають на підприємстві в період проведення перетворень.

Тимчасовий комітет розробляє бізнес-план майбутніх перетворень. План розглядається, затверджується керівним комітетом і приймається всіма керівниками підрозділів. Планований період ділять в плані на три етапи: підготовка основи для нової організації, створення нової організації та початок повноцінного функціонування нової організації.

Підготовка проекту реструктуризації до запуску. Основним завданням цього етапу є забезпечення інформування співробітників про майбутні перетворення, стимулів для їх активної участі в процесі, а також вирішення завдань в кожному підрозділі.

Найбільш ефективним методом вирішення цього завдання є інформування через керівників усіх рівнів. Для цього спочатку проводять збори у великих колективах з тим, щоб їх керівники поговорили про це з своїми підлеглими. Потім ті в свою чергу повинні провести збори для інформування та мотивації своїх підлеглих і т.д. Члени робочої групи напередодні зборів повинні консультувати основного виступаючого.

Робоча група розробляє матеріали на допомогу керівникам, яким належить проводити такі збори. Співробітникам в першу чергу потрібно пояснити причини, з яких програма перетворень необхідна. Крім того, слід чітко пояснити, що в перспективі все буде будуватися

на ефективності роботи кожного і той, хто зуміє проявити ініціативу, може розраховувати на гідну винагороду.

Необхідно з самого початку забезпечити стимули для всіх керівників, щоб зацікавити їх у здійсненні програми перетворень. Повинна бути, зокрема, розроблена тимчасова система стимулювання: премії керівникам мають нараховуватися залежно від успіхів їхніх підрозділів у період проведення реструктуризації. Основними критеріями мають стати своєчасне виконання запланованих дій, уміння знайти оптимальне рішення непередбачених проблем, реальна підтримка перетворень не на словах, а на ділі і, звичайно, досягнуті перетворення.

З метою реального управління процесом слід постійно контролювати певні ключові показники: щотижневий обсяг продажів, рівень товарно-матеріальних запасів, рух грошових коштів і т.п. Для вирішення цього завдання слід розробити форму щотижневого звіту про ключові показники з поданням її генеральному директору. Слід зауважити, що для ведення подібних форм розроблені спеціальні комп'ютерні програми.

Управління процесом перетворень. Вимоги до системи контролю за реалізацією проектів реструктуризації, які включають складу аналізованої інформації, структуру звітів і відповідальність за збір даних, аналіз інформації та прийняття рішень, виробляються до початку здійснення проекту за участю всіх зацікавлених сторін. Система керівництва проектом повинна забезпечувати коригувальні впливи там і тоді, де і коли вони необхідні.

Основні принципи побудови ефективної системи контролю полягають у наявності:

- чітких планів;
- ясною системи звітності;
- ефективної системи аналізу фактичних показників і тенденцій;
- ефективної системи реагування.

У процесі контролю слід виділити три основні кроки:

- відстеження фактичного стану робіт - збір і документування фактичних даних;
- аналіз результатів і вимірювання прогресу (з необхідними прогнозами);
- коригувальні дії.

Для забезпечення ефективного контролю за змістом робіт проекту повинні бути визначені формальні процедури управління змінами. Зазнати змін можуть мети, плани і організація проекту, використання ресурсів, контракти, використовувані стандарти, зовнішні фактори, що впливають на проект.

Методика управління змінами повинна регламентувати проходження зміни через п'ять основних стадій: опис, оцінка, схвалення, реалізація, підтвердження зміни.

Потенціал українських залізниць до вирішення давно наявних та непередбачених проблем

Чорновіл О. В., Цвік А. Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

На сьогоднішній день залізничний транспорт України поставлений перед необхідністю вироблення та реалізації заходів, котрі будуть адекватні намірам європейський та азіатським транспортним компаніям. Основні з них – це створення єдиної транспортної системи, вирішення питань транзиту, створення транспортних коридорів на взаємовигідній і рівноправній основі, узгоджене формування тарифної політики на послуги та комунікацій.

Зараз значна частина залізничних колій та залізничних терміналів не відповідає європейським стандартам. Якщо розглядати пасажирські перевезення, то проблемою є відсутність належного рівня сервісу на залізничних вокзалах та в самих поїздах, поганий санітарний стан вагонів, відсутність розваг протягом тривалої дороги. Все це робить подорож залізницею малоприємною для пасажирів. Щодо вантажоперевезень, то тут проблемою є неефективні схеми навантаження та розвантаження потягів, занепад гілок, що рідко використовуються.

Вирішення цих проблем потребує значних капіталовкладень, але основною проблемою є пошук необхідних коштів. Для залізниці перевезення пасажирів є збитковою діяльністю, яка має фінансуватись за рахунок вантажоперевезень, але рентабельності вантажоперевезень донедавна заважав високий рівень бартеру у розрахунках, тому залізниця весь час відчувала брак “живих” коштів. За останній рік було зроблено багато для вирішення цієї проблеми. Так обсяг бартерних розрахунків скоротився з 85 % до 8,7 %, що дозволило погасити заборгованість перед бюджетом та працівниками та розпочати оновлення основних засобів.

Незважаючи на нестабільні політичні та економічні умови, реформування сфери пасажирських перевезень, яке розпочалося ще в 2013 році, продовжується. Дане реформування передбачає поступову ліквідацію перехресного субсидювання між вантажними та пасажирськими перевезеннями і впровадження механізмів компенсації збитків перевізнику, який надає послуги за тарифами, нижчими від економічно обґрунтованих. У процесі реформування треба усвідомити те, що замовником приміських пасажирських перевезень, за європейським прикладом, має бути міська влада. Проте слід розуміти, що в Україні значно більший парк моторвагонного складу, ніж у країнах Європейського Союзу, та й більший обсяг здійснюваних ним перевезень - 1 мільйон пасажирів на добу. Залізничне приміське сполучення покриває практично всю територію країни. Щодоби в рейс виходить 1 тис. 300 приміських поїздів. Треба завважити, що більша частка пасажирів на залізницях припадає саме на приміське сполучення, а отже Укрзалізниця як соціально орієнтований перевізник має повне право вимагати у держави компенсування збитків за надані громадянам послуги за економічно необґрунтованим, низьким тарифом, який перебуває у сфері державного регулювання. Щоб налагодити повноправний діалог між державою і сталевою магістраллю, на урядовому рівні потрібно розробити концепцію розвитку залізничного приміського пасажирського транспорту. Цей документ має означити права й обов'язки кожного учасника перевізного процесу: держави, обласної державної адміністрації, перевізника й пасажирів. А головне - створення реально діючого механізму компенсацій залізниці витрат на організацію приміських пасажирських перевезень. Адже без достатнього фінансування їх буде дуже важко забезпечити на належному рівні й відповідно до потреб населення.

Основа заходів з удосконалення пасажирських перевезень є системне реформування залізничного транспорту, що спрямоване на підвищення прозорості діяльності підприємств залізничного транспорту, їх фінансових потоків. Важливим напрямом реформування є створення та забезпечення ефективного функціонування єдиного логістичного центру для вантажних і пасажирських перевезень, що позитивно вплине на якість організації та надання транспортних послуг, посилить координацію між учасниками транспортного процесу,

підвищить рівень відповідальності за кінцевий результат – рівень задоволеності клієнтури.

Подальший розвиток транспортного комплексу пов'язаний із реформуванням інших галузей, оскільки обсяги продукції промисловості, сільського господарства, будівництва та торгівлі переважно і визначають завантаженість транспортної системи. Важливою і вкрай гострою проблемою транспортного комплексу України є незадовільний стан його виробничої бази. Тому у перспективі пріоритетним напрямом технічної політики щодо транспорту має бути оновлення його рухомого складу на основі розвитку вітчизняного транспортного машинобудування. Поряд з цим для створення системи інтермодальних перевезень передбачається налагодження виробництва спеціалізованих технічних засобів – конвеєрів, змінних кузовів, платформ для перевезення автопоїздів. У перспективі планується здійснити поступовий перехід на нові принципи організації та управління транспортним процесом на основі новітніх інформаційних технологій та сучасного маркетингу, запровадження автоматизованих центрів управління доставкою вантажів.

На сьогодні виникають проблеми, які стосуються виходу певних областей з підконтрольної Україні території. Так, згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2014 р. № 1284-р частина структурних підрозділів державного підприємства "Донецька залізниця" (код згідно з ЄДРПОУ 1074957), розташованих у населених пунктах Донецької та Луганської областей, на території яких органи державної влади здійснюють свої повноваження у повному обсязі, передається державним підприємствам "Придніпровська залізниця" і "Південна залізниця". Передбачалося, що об'єкти Донецької магістралі, розташовані на території, що контролюється Україною, будуть розподілені між залізницями наступним чином: до складу Придніпровської магістралі увійдуть 17 цілісних комплексів і окреме майно 14 структурних підрозділів, до Південної відійдуть 43 цілісних комплексу і окреме майно 21-го підрозділу. Однак у середині лютого ситуація на сході країни істотно змінилася. Вже після оголошеного перемир'я українським військовим довелося вийти з оточеного бойовиками Дебальцево. Тепер один з найбільших залізничних вузлів країни знаходиться на непідконтрольній державній владі території і в перелік об'єктів, що передаються доведеться вносити відповідні зміни. Тим не менш, з Дебальцево або без нього, передача майна Донецької залізниці відбудеться, причому вже зовсім скоро. А це дасть можливість Укрзалізниці не тільки якось мінімізувати майнові і фінансові втрати в ході війни, але і зберегти кадровий потенціал, а також забезпечити безперебійний рух поїздів.

На "Придніпровській залізниці" знизився обсяг виходу на маршрути рухомого складу, що пояснюється, насамперед, припиненням залізничного сполучення з анексованим росіянами Кримським півостровом. Так у сукупності заплановано підготувати до літніх перевезень 533 вагона, що на 80 менше, ніж у минулому році. Тому фахівці пасажирського господарства залізниці мають намір не тільки збільшувати інтенсивність руху поїздів в Бердянськ та Одесу, але і прокласти нові маршрути. Зокрема, на звичний графік знову вийде непогано заповнюваний пасажирами поїзд № 472/552/471/551 сполученням Дніпропетровськ (Кривий Ріг)-Бердянськ. А швидкий поїзд № 63/64 з Дніпропетровська до Одеси і в зворотному напрямку курсуватиме щодоби, а не через день, як зараз. Також придніпровці готують резерв Укрзалізниці - поїзд з 18 вагонів. В залежності від пасажиропотоку він може використовуватися в сполученні Дніпропетровськ-Миколаїв (Херсон).

Залізничний транспорт України на сьогодні має досить багато проблем, більшість яких пов'язана з потребою залучення великих коштів у оновлення залізничних шляхів та самих транспортних засобів. Незважаючи на кризове становище деяких регіонів, відбувається повсюдне оновлення станційної інфраструктури, частково оновлюються самі залізничні гілки, виділяється чимала частина коштів на придбання і виробництво нових залізничних вагонів та тепловозів. В цілому формування і розвиток національної транспортної системи України потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств за такими напрямками: створення ринку транспортних послуг; забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту; активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств.

Секція 4

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

Шляхи підвищення ефективності формування та використання власного капіталу підприємства

Бех А.М., Ткач А. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

За власний капітал прийнято рахувати частку майна підприємства, що фінансується за рахунок коштів власника і власних коштів підприємства.

Вдосконалення організації виробництва, впровадження нової техніки та технологій потребує значних фінансових впливів, але й знижує рівень прямих витрат. Виходячи з цього, відносна економія накладних витрат на одиницю продукції слугує одним з найважливіших резервів пониження вартості кінцевого продукту. Щодо реалізації даного шляху, то він вимагає посиленої уваги керуючої ланки підприємства до питань, пов'язаних із визначенням раціональності структури накладних витрат та пошуком шляхів їх зниження.

Дієвим кроком до зниження рівня накладних витрат прийнято вважати свого роду перехід від системи їх обліку та оцінки до більш матеріальної – системи управління за вищевказаними накладними витратами.

Одним із способів управління накладними витратами є нормування, при якому встановлюється їх максимально можлива відносна величина у загальних витратах при виробництві готової продукції, при цьому кожного календарного року призначаються нормативи усіх можливих витрат, серед яких: адміністративні, витрати на експлуатацію та устаткування машин, витрати на збут тощо. Подібне розмежування можна пояснити використанням різних джерел фінансування накладних витрат.

З огляду на посилення мір відповідальності за несвоєчасне погашення заборгованостей по розрахункам, підприємству в лиці його керівництва необхідно переглянути свою політику витрат в цілому, почавши насамперед з посилення контролю над адміністративними витратами: дані кроки допоможуть уникнути штрафів та нарахування пені. Звідси маємо, що вивчення ринку комплектуючих собівартість матеріалів, акцентація при нових розробках на зниження матеріаломісткості, встановлення системи відповідальності за перевитрати тощо є важливими факторами при спробах знизити саму собівартість до необхідного або найбільш оптимального рівня.

Не менш важливим шляхом підвищення ефективності використання власного капіталу є кількісне збільшення частини виробничого капіталу яка переносить свою вартість на знову створений продукт повністю і повертається до виробника в грошовій формі після кожного кругообігу капіталу, тобто обігового капіталу.

Формування власного капіталу пов'язана з вирішенням наступних основних завдань: проведенням об'єктивної оцінки вартості окремих елементів власного капіталу; забезпеченням максимізації формування прибутку підприємства з урахуванням припустимого рівня фінансового ризику; формуванням ефективної політики розподілу прибутку (дивідендної політики) підприємства; формуванням і ефективним здійсненням політики додаткової емісії акцій (емісійної політики) або залучення додаткового пайового капіталу.

Власний капітал характеризується наступними основними позитивними особливостями:

Простотою залучення, так як рішення, пов'язані зі збільшенням власного капіталу (особливо за рахунок внутрішніх джерел його формування) приймаються власниками та менеджерами підприємства без необхідності отримання згоди інших господарюючих суб'єктів.

Більш високою здатністю генерування прибутку у всіх сферах діяльності, тому що при його використанні не потрібно сплата позичкового відсотка в усіх його формах.

Забезпеченням фінансової стійкості розвитку підприємства, його платоспроможності в довгостроковому періоді, а відповідно і зниженням ризику банкрутства.

Недоліками використання власного капіталу є:

Грунтуючись на економічній сутності власного капіталу можна виділити наступні критерії оптимальної структури власного капіталу:

Для забезпечення захисної функції, властивій власного капіталу, величина статутного капіталу повинна відповідати вимогам, закладеним в законодавчих актах. Перш за все, це стосується мінімально можливого розміру на момент утворення, а також умови, що в процесі функціонування господарських товариств розмір їхніх чистих активів повинен зберігатися в розмірі менше статутного капіталу. Але питома вага статутного фонду у власному капіталі настільки мала, що не може виступати критерієм стійкості підприємства, оскільки переоцінка основних фондів відображається в додатковому капіталі, і зіставлення чистих активів в даній ситуації більш доцільно проводити не тільки з сумою статутного, але й додаткового капіталів.

Функціонуючі підприємства повинні мати достатній розмір власного капіталу, який забезпечить фінансову стійкість підприємства. Передбачається, що його має бути достатньо для формування не тільки основного, але і власного оборотного капіталу. Тим самим буде забезпечено захисна і регулююча функції капіталу, а також функція зміни напрямку виробництва, тобто можливості розвитку.

Ціна власного капіталу вказує на ціну підприємства, його фінансову стійкість, а також дозволяє реалізувати купівельну здатність капіталу і його регулюючу функцію.

До складу власного капіталу необхідно включити нерозподілений прибуток (або прибуток, спрямовану до спеціальних фондів для здійснення розвитку виробництва). Все це має бути виражене у дивідендній політиці. Визначення пропорцій у розподілі прибутку - це одне з ключових питань. Для підприємства важливо як власний розвиток, так і виплата дивідендів засновникам, що сприяє підвищенню ціни підприємства. Досягнення оптимальних розмірів у розподілі прибутку можливе виходячи з внутрішніх темпів зростання підприємства.

Таким чином, розглядаючи проблему формування раціональної структури капіталу, доцільно зробити висновок про те, що підходячи до вирішення цього питання з урахуванням критеріїв оптимальності багато підприємств можуть досягти необхідний рівень фінансової стійкості, забезпечити високу ступінь розвитку, знизити фактори ризику, підвищити ціну підприємства і вивести виробництво на більш ефективний рівень. Співвідношення ж між власними і позиковими джерелами коштів, служить одним з ключових аналітичних показників, що характеризують ступінь ризику інвестування фінансових ресурсів в дане підприємство. Одна з найважливіших характеристик фінансового стану підприємства - це стабільність його діяльності у світлі довгострокової перспективи.

Комплексна безпека підприємства

Воронов Д. Л., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Комплекс – сукупність предметів чи явищ, що становлять єдине ціле.

Безпека – такий стан складної системи, коли дія зовнішніх та внутрішніх факторів не призводить до неможливості або погіршення функціонування та розвитку складної системи.

Підприємство – і є та сама складна система, самостійний суб'єкт господарювання, створений для задоволення суспільних та особистих потреб шляхом систематичного здійснення виробничої, науково-дослідної, торгівельної, іншої господарської діяльності.

Система в процесі діяльності взаємодіє із зовнішнім та внутрішнім середовищем, для мінімізації та ліквідації впливу факторів у системі підтримується комплексний стан безпеки, тобто стан, що охоплює усю сукупність факторів.

Слід також зазначити що вплив, а з позиції безпеки – потенційна загроза, існує перманентно. Виходячи з цього система, повинна постійно взяти моніторинг за різними напрямками.

Комплексна безпека підприємства КБП в першу чергу включає в себе:

1. безпеку персоналу, відвідувачів та окремо персональну безпеку керівників підприємства, осіб що займають ключові пости в підприємстві.
2. безпеку майна, що належить підприємству та його працівникам.
3. безпеку фінансів, грошей та інших швидколіквідних активів.
4. безпеку інформації

Будуватись КБП повинна на принципах:

1. законності – порушення законів призводить до санкцій з боку державних органів, та створення прецеденту для шантажу, з боку кримінальних структур, тощо.
2. безперервності - загроза, існує перманентно, а отже і безпека повинна підтримуватися завжди.
3. компетентності – кожною операцією повинні займатися кадри, із профільною підготовкою.
4. економічної доцільності – витрати на безпеку повинні бути порівняні з можливими збитками.
5. контролю – керівництва за роботою служби безпеки (СБ), і навпаки, СБ за керівництвом. Також необхідне існування служби внутрішньої безпеки (СВБ), та користування послугами незалежних аудиторів.
6. взаємодії – із державними органами, внутрішніми підрозділами, сторонніми спеціалістами.

Концепція комплексної безпеки (ККБ), певного підприємства, повинна в першу чергу виходити із стану і перспектив потенціалу небезпеки, на кожному з напрямів. Потенціал небезпеки – чисельне вираження об'єму збитків, від тих чи інших загроз. Тобто, по-перше, діагностика загроз. По-друге, розробка комплексів заходів по попередженню, та ліквідації наслідків загроз. По-третє, саме дія, проведення заходів, планове фінінсування.

На закінчення слід сказати, що інформація, яка надана у доповіді, лише допомогла зрозуміти що таке КБП. Для більш глибокого розуміння цього визначення, розкрита термінологія не лише словосполучення (КБП), а й його складових – термінів (комплекс, безпека, підприємство). Також наведені деякі складові КБП, принципи, за якими будується розглянута система, та мінімальний алгоритм дій в рамках ККБ. Для повного розуміння КБП, необхідний більш детальніший її розгляд.

Формування концепції фінансово-економічної безпеки залізничної корпорації в контексті реструктуризації

Головкова Л. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В умовах системної кризи, євроінтеграційних процесів та посилення негативних викликів зовнішнього середовища актуалізуються питання необхідності формування і обґрунтування концепції фінансово-економічної безпеки та розробки методики оцінки рівня економічної безпеки залізничної корпорації та їх реалізації.

Основними складовими вартісно-орієнтованого управління виступають наступні процеси концепції вартісно-орієнтованого управління: процес створення вартості; управління та організаційні зміни заради вартості (система управління, якість менеджменту, організаційна структура, корпоративна культура, комунікаційні зв'язки, лідерство); оцінювання вартості (обов'язково з урахуванням ймовірної динаміки змін зовнішнього та внутрішнього середовища корпорації). Концептуальна схема складових вартісно-орієнтованої системи управління підприємством «Придніпровська залізниця» в контексті забезпечення її фінансово-економічної безпеки, представлена на рис. 1.

	Рівень управління	Суб'єкти управління	Процеси управління	Фінансові інструменти	Об'єкти управління	Очікувані результати управління
Корпоративне управління	Стратегічний Стратегія фінансово-економічної безпеки	Власники Менеджмент вищої ланки Стейкхолдери (акціонери)	Розробка/ Затвердження Реалізація Стратегічний контроль	Фінансові активи Фінансові зобов'язання Інструменти власного капіталу Похідні фінансові інструменти	Структура капіталу Структура власності Рівень фінансово-економічної безпеки	Вартість підприємства

Рис. 1 Концептуальна схема складових вартісно-орієнтованої системи управління залізничною корпорацією «Придніпровська залізниця»

Концепція фінансово-економічної безпеки підприємства «Придніпровська залізниця». – це система стратегічного та оперативного управління фінансово-економічною безпекою з врахуванням існуючих й потенційних небезпек, загроз та ризиків, визначенням оперативних і стратегічних цілей діяльності системи економічної безпеки, формування стратегії та гнучкості планів відповідно мінливості внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства.

Концепція формування системи фінансово-економічної безпеки підприємства «Придніпровська залізниця» – складається з 4 етапів:

1 етап – постановка мети формування системи стратегічного управління фінансово-економічною безпекою; 2 етап – стратегічний аналіз загроз і ризиків для діяльності стратегічних зон господарювання (СЗГ), які існують в поточний час та прогнозування появи нових в перспективі; 3 етап – розробка стратегії економічної безпеки підприємства та СЗГ; 4 етап – реалізація стратегії економічної безпеки.

Всі ці етапи взаємопов'язані і є складовими циклу стратегічного управління системою фінансово-економічної безпеки підприємства «Придніпровська залізниця».

Концепція системи управління фінансово-економічної безпеки залізничної корпорації «Придніпровська залізниця» представлена на рис. 2.

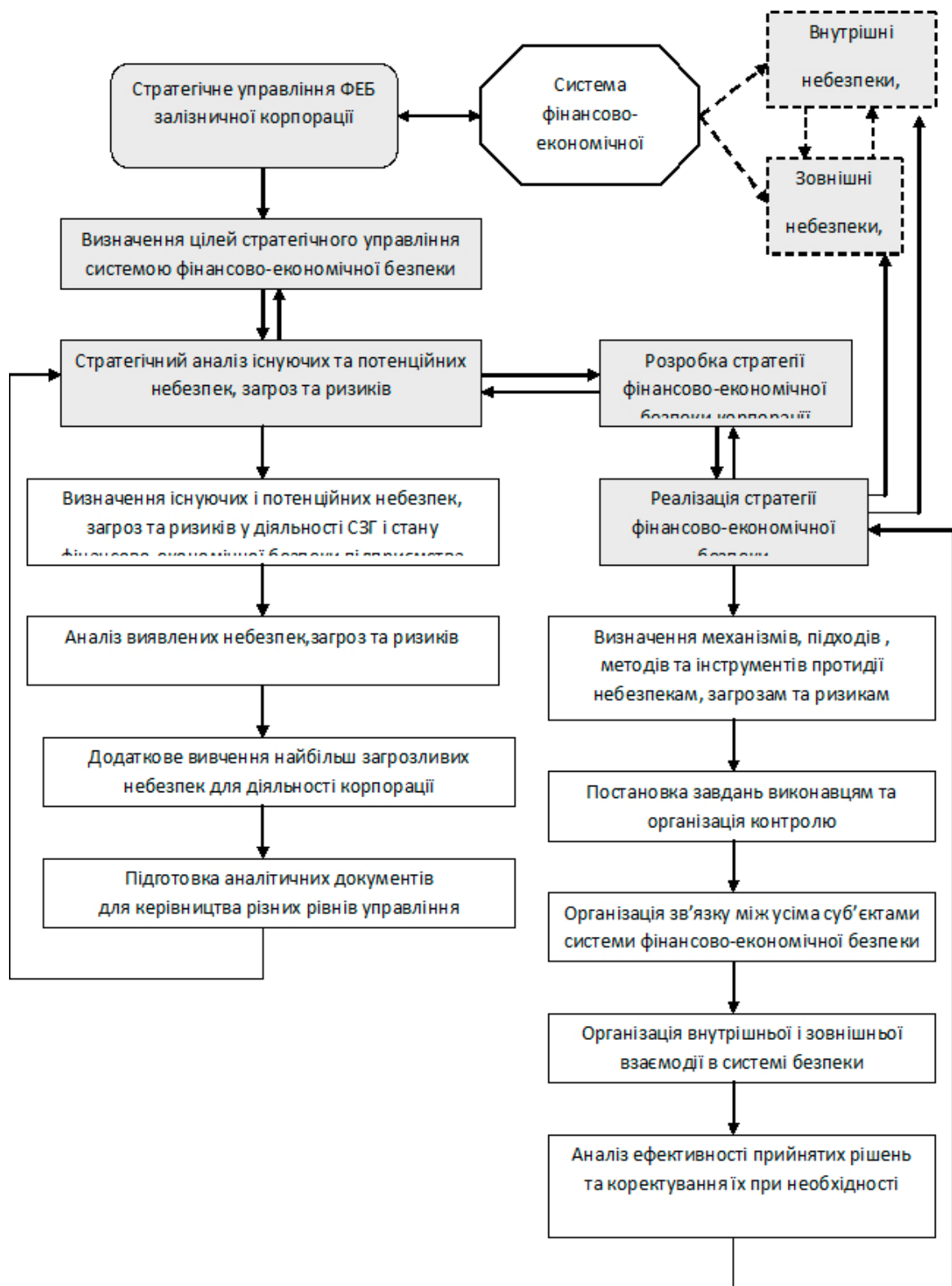


Рис. 2. Концепція системи стратегічного та оперативного управління фінансово-економічної залізничної корпорації «Придніпровська залізниця».

Управління фінансовим потенціалом підприємства, як метод ефективного використання ресурсів

Горбуліна А. В., Рекун І. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

У сучасних умовах господарювання підприємства повинні відповідно реагувати на ринкові зміни. У зв'язку з цим необхідно доцільно використовувати трудові, виробничі та матеріальні ресурси, ефективно їх використовувати та збільшувати обсяги виробництва, а також забезпечувати динамізм власного фінансового потенціалу.

В наслідок цього набувають актуальності проблеми дослідження різних аспектів управління фінансовим потенціалом підприємства; вдосконалення методів вимірювання оцінки фінансового потенціалу підприємства; використання прогресивних методів господарського маневрування фінансовими ресурсами підприємства. Зазначені проблеми обмежують впровадження ефективної системи управління фінансовим потенціалом, що не можливо без розробки новітніх підходів до визначення ролі й місця управління фінансовим потенціалом в умовах нестійкості зовнішнього економічного середовища.

Теоретичні та практичні аспекти управління фінансовим потенціалом підприємств можна розглядати як продовження наукових розробок учених-економістів О. В. Ареф'євої, О. І. Амоші, В. П. Бабича, Я. Г. Берсуцького, В. М. Гриньової, В. Б. Занги та ін.

Фінансовий потенціал – це обсяг власних, позикових та залучених фінансових ресурсів підприємства, який знаходиться у його розпорядженні для здійснення поточних і перспективних витрат, тобто їх залучення в новий, розширений процес виробництва додаткових фінансових ресурсів, котрі утворилися в процесі їх розподілу та перерозподілу.

Фінансовий потенціал підприємства слід розглядати як сукупність господарських відносин і зв'язків, які спрямовані на одержання максимально-можливих фінансових результатів за рахунок:

- ефективного використання власного капіталу, що забезпечує платоспроможність підприємства та його фінансову стійкість;

- покращення інвестиційної привабливості підприємства для залучення інвесторів до реалізації проектів, створення і випуску нових видів;

- наявності ефективної системи управління фінансовими ресурсами на підприємстві.

На сьогодні розроблено багато методів оцінки потенціалу: грошової оцінки елементів потенціалу, індексний, ресурсно-регресійний, індикативний, пріоритетної оцінки ресурсів; витратний, результатний, коефіцієнтний, експертний підходи. У наукових публікаціях виокремлюються економічна (фінансова) й бухгалтерська моделі оцінки вартості підприємства.

Головною задачею управління фінансовим потенціалом підприємства є оптимізація фінансових потоків на підприємстві з метою максимального збільшення позитивного фінансового результату. Для цього підприємство повинно мати правильно складений фінансовий план своєї діяльності.

Фінансове прогнозування фінансового потенціалу підприємства – це формування системи і політики фінансових можливостей і вибір найефективніших шляхів їх оптимізації. В рамках фінансового прогнозування розробляється загальна концепція фінансового розвитку і фінансова політика підприємства за окремими аспектами діяльності в розрізі підприємства.

В умовах побудови ринкових відносин процесу аналізу фінансового потенціалу повинен передувати глибокий фінансовий аналіз функціонування підприємства з наступних питань: аналіз фінансового стану та визначення фінансових можливостей підприємства. Процес прогнозування фінансового потенціалу починається з прогнозування обсягу виробництва продукції та її реалізації, після чого прогнозують фінансові результати, рух готівки і звітність. Визначення майбутнього обсягу виробництва і реалізації продукції є

вхідною точкою і необхідним елементом встановлення взаємозв'язку між можливостями розвитку підприємства, потребами в інвестиціях і фінансових ресурсах.

Наукова новизна одержаних результатів від оцінки фінансового потенціалу визначається у розв'язанні актуальної наукової задачі – розробки науково-методичних основ управління фінансовим потенціалом підприємств та ефективним використанням фінансових ресурсів підприємств.

Практична значущість дослідження полягає: в обґрунтуванні й апробації рекомендацій щодо розвитку фінансового потенціалу підприємств на основі ефективного використання ресурсів; у використанні методів оцінки фінансового потенціалу підприємств з урахуванням вартості основних фондів, матеріальних і фінансових витрат для виявлення можливостей та резервів використання фінансових ресурсів на перспективу; у розробці методики ефективності використання фінансового потенціалу підприємств та прогнозування стратегічного розвитку підприємств; в удосконаленні методики факторного аналізу.

В узагальненому вигляді результати дослідження зводяться до наукового обґрунтування теоретичних положень, розробки методичних підходів та практичних засад щодо управління фінансовим потенціалом залізничних підприємств.

Розвиток економічної безпеки підприємств сфери туризму та транспортних систем України

Дяченко Л. А., ДВНЗ «Ужгородський національний університет», м. Ужгород

Виявлено, що структура транспортних комунікацій в Україні містить таку номенклатуру: залізничний транспорт, автомобільний транспорт, морський транспорт, річковий транспорт, повітряний транспорт, авіаційний транспорт, трубопровідний транспорт.

Залізничний транспорт є одним із найбільш розвинених в Україні за обсягами перевезень та за пасажирообігом, а також використовується підприємствами сфери туризму для організації туристичних подорожей.

Геополітичні зміни, які відбулися в Україні, зумовлюють необхідність дослідження питання, що стосується розвитку економічної безпеки підприємств сфери туризму при перевезенні туристів залізничним транспортом.

Досліджено, що « безпека підприємства » - стан захищеності життєво важливих інтересів підприємства, компанії від мафіозно – тіньових структур, нечесної конкуренції, некомпетентних рішень, недосконалих законів, а також здатність протистояти цим загрозам і реалізовувати внутрішні цілі. Необхідність дотримання економічної безпеки підприємств сфери туризму та транспортних систем України дозволяє уникнути можливих загроз та ліквідувати негативні наслідки від впливу внутрішнього та зовнішнього середовища. Економічна безпека підприємства є характеристикою системи, що самоорганізується та само розвивається. При належно високому рівні економічної безпеки на підприємствах можна краще зберегти її рівновагу та стійкість, а також мінімізувати загрози.

Підприємницька діяльність суб'єктів ринку передбачає розуміння різних видів безпеки, зокрема економічної безпеки та розробки заходів, які дозволять компенсувати ризики. Питання економічної безпеки підприємств сфери туризму при взаємодії із такою транспортною системою України, як залізниця та перевезення туристів залізничним транспортом, зумовлює необхідність розуміння того, що дане питання варто розглядати на різних рівнях. Наприклад, на макрорівні, економічна безпека досягається внаслідок посилення державної підтримки підприємництва, а також створення комплексу засобів, що об'єднують зусилля законодавчої та виконавчої влади у даному питанні. На макрорівні, економічна безпека підприємств може бути підсилена проведенням раціональної монетаристської політики центральним банком та захисту бізнесу від недобросовісної конкуренції та її проявів; ліквідацією економічної неграмотності певної частини персоналу підприємств; необхідністю комп'ютеризації процесів, які пов'язані з економічною безпекою.

Серед типових небезпек, які мають ймовірність відбуватися, є такі: небезпеки особам та небезпеки підприємствам. Небезпеки особам чи групам осіб можуть очікуватися від кримінальних елементів. Небезпеки для підприємств полягають у наступному: небезпеки від державних структур (недосконала нормативно – правова база, неоптимальна податкова політика, корумпованість елементів державного апарату, зростання тіньової економіки тощо); небезпеки внаслідок неефективного управління (прийняття неправильних рішень, неефективне управління, незнання законів тощо); небезпека від довкілля через стихійні лиха, повені тощо.

Для підприємств сфери туризму при організації туристичних подорожей з використанням залізничного транспорту є важливим оптимізувати взаємну діяльність по управлінню ризиками та компенсації ризиків. До таких ризиків варто віднести наступні: ризик того, що певна туристична подорож не відбудеться; ризик зриву укладених договорів на перевезення туристів; ризик неповернення передоплати туристичним підприємствам при форс – мажорних обставинах; ризик відмови туристичних підприємств від оплачених перевезень через форс – мажорні обставини у країні, куди повинна була слідувати група туристів; ризик неправильного прогнозування ситуації та отримання недостовірних даних, що унеможливорює прийняття правильного рішення; низький рівень інтелектуального

капіталу у деяких підприємствах; ризик підвищення цін на перевезення туристів залізничним транспортом; недостатня увага до стратегічного та перспективного планування; ризик щодо низького рівня управління новоствореним туристичним підприємством; публікація відомостей про підприємство, які дискредитують його ділову репутацію; низькі витрати на маркетинг та рекламу; відсутність у підприємств інформаційної незалежності; валютно – фінансові диспропорції; наявність кризових явищ в економіці держави чи її економічна деградація; недостатній розвиток транспортної інфраструктуру відповідно до вимог споживачів; ризик технічних аварій; ризик неотримання зовнішніх інвестицій та кредитів тощо.

До практичних заходів, які сприятимуть розвитку економічної безпеки підприємств сфери туризму та транспортних систем України, зокрема залізничного транспорту, варто віднести наступні:

- Аналіз та оцінка ступеня небезпеки, реальності кожної загрози зокрема та разом усіх загроз;
- Аналіз питомої ваги кожного виду економічного ризику;
- З'ясування допустимої межі певного виду ризику;
- Формування досконалого менталітету підприємців та економічного мислення;
- Використання ринкових механізмів для успішного ведення бізнесу;
- Оптимальна податкова та амортизаційна політика;
- Регулювання відсоткової ставки та інші механізми управління економікою;
- Захисно – охоронні засоби, а саме: тарифне та нетарифне регулювання, ліцензування, сертифікація і митний контроль, охорона об'єктів і фізичне супроводження цінностей, які транспортуються; захист інформації та інтелектуальної власності тощо;
- Диверсифікація виробництва туристичних товарів та туристичних послуг;
- Вертикальна інтеграція та квазіінтеграція;
- Створення страхового резерву;
- Прогнозування динаміки цін;
- Розвиток заставних угод;
- Пошук технологій покращення рівня сервісу та рівня якості туристичних товарів та послуг;
- Розробка довгострокової стратегії виробництва туристичних товарів та послуг та інформування про неї потенційних споживачів;
- Страхування угод у третіх осіб;
- Освоєння гнучких технологій маркетингу, що дозволить підключитися до нових секторів ринку; ефективна взаємодія із засобами масової інформації;
- Проведення НДДКР у сфері технології виробництва туристичних товарів та послуг;
- Оптимізація взаємодії із транспортними системами України тощо.

Кредитний ризик як складова фінансової безпеки

Завгородній О. І., Головкова Л. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Кредитний ризик характеризує економіко-правові відносини, що виникають між кредитором та позичальником з приводу перерозподілу фінансових активів.

В «Методичних рекомендаціях щодо організації та функціонування систем ризик-менеджменту в банках України» кредитний ризик визначено як наявний або потенційний ризик для надходжень та капіталу, який виникає через неспроможність сторони, що взяла на себе зобов'язання виконати умови будь-якої фінансової угоди із банком або в інший спосіб виконати взяті на себе зобов'язання.[2]

Кредитний ризик присутній в усіх видах діяльності банку, де результат залежить від діяльності контрагента, емітента або позичальника. Він виникає кожного разу, коли банк надає кошти, бере зобов'язання про їх надання, інвестує кошти або іншим чином ризикує ними відповідно до умов реальних чи концептуальних угод незалежно від того, де відображається операція – на балансі чи поза балансом. Важливе значення для одержання всебічної характеристики кредитних ризиків і для застосування ефективних схем реагування на них має науково-обґрунтована класифікація. Найбільш поширений підхід науковців до класифікації, наведений у табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Класифікація кредитних ризиків

Ознаки класифікації	Види кредитних ризиків
1. За сферою виникнення	Зовнішнього середовища: політичні, соціальні, законодавчі, економічні, форс-мажорні. Внутрішнього середовища: недосконалість систем управління, технічні
2. За рівнем прийняття рішень	Макроекономічні, на рівні банківської установи, відповідальної особи
3. За рівнем прогнозованості	Прогнозовані, не прогнозовані
4. За причинами виникнення	Об'єктивні, суб'єктивні
5. За типами розвитку	Виправдані, не виправдані
6. За розмірами втрат	Незначні, великі, критичні
7. За методом подолання	Індивідуальні, спільні
8. За методом мінімізації	Уникнення ризику, зниження рівня ризику, передача (страхування), взаємозалік ризику, прийняття (поглинання) ризику
9. За типами аналізу	Кількісні, якісні

В теорії кредитного ризику науковці пропонують розрізняти індивідуальний кредитний ризик та кредитний ризик за всім портфелем. [1]

Кредитний ризик за конкретною кредитною угодою (індивідуальний) – імовірність понесення банком збитків від невиконання позичальником конкретної угоди. Кредитний ризик за всім портфелем – це середньозважена величина ризиків за всіма угодами кредитного портфелю, де вагами виступають питомі ваги сум угод у загальній сумі кредитного портфеля. Під кредитним портфелем при цьому розуміють сукупність усіх позик, наданих банком з метою одержання прибутку. Портфельний кредитний ризик виявляється у зменшенні вартості активів банку (інший, аніж унаслідок зміни ринкової процентної ставки).[3]

Загальна характеристика джерел кредитних ризиків, пов'язаних з позичальниками, предметами застави, змінами в економічній системі, форс-мажорними обставинами тощо наведена у табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Характеристики джерел кредитного ризику

Назва ризику	Характеристика джерела
1. Ризик, пов'язаний із позичальником (гарантом, страховиком): 1.1. Об'єктивний (фінансових можливостей) 1.2. Суб'єктивний (репутації) 1.3. Юридичний	Нездатність позичальника (гаранта, страховика) виконати свої зобов'язання за рахунок поточних грошових надходжень чи від продажу активів Репутація позичальника (гаранта, страховика) в діловому світі, його відповідальність і готовність виконати взяті зобов'язання Недоліки в складанні і оформленні кредитного договору, гарантійного листа, договору страхування
2. Ризик, пов'язаний із предметом застави: 2.1. Ліквідності 2.2. Кон'юнктурний 2.3. Загибелі 2.4. Юридичний	Неможливість реалізації предмета застави Можливе знецінення предмета застави за період дії кредитної угоди Загибель предмета застави Недоліки в складанні і оформленні договору застави
3. Системний ризик	Зміни в економічній системі, які можуть здійснити вплив на фінансовий стан позичальника (наприклад, зміна податкового законодавства)
4. Форс-мажорний ризик	Землетруси, повені, катастрофи, смерчі, страйки, військові дії

Одним із компонентів ризику країни є трансферний ризик, який виникає тоді, якщо заборгованість позичальника не номінована в національній валюті. Незважаючи на фінансовий стан позичальника валюта заборгованості може просто виявитися недоступною для нього. Розвиток банківської системи України в останні роки характеризується динамічним зростанням обсягів кредитного портфеля, що об'єктивно спричиняє зростання рівня кредитного ризику. Цілком очевидно, що за такими умовами комерційні банки змушені постійно вдосконалювати стратегію та тактику своєї кредитної діяльності. У зв'язку з цим актуальним за сучасних тенденцій розвитку банківського сектору є аналіз і управління кредитним ризиком з метою зниження його рівня.[4]

Список використаної літератури

1. Вовк В.Я., Хмеленко О.В. Кредитування і контроль: Навч. посіб. – К.: Знання, 2008. – 463 с
2. Методичні рекомендації щодо організації та функціонування систем ризик-менеджменту в банках України (Постанова Правління Національного банку України 02.08.2004 N 361).
3. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=383>
4. Сало І.В., Д'мконова І.І., Соколенко Т.І. Формування і розвиток державності, економіки та науки України. - Суми: Козацький вал, 2003. - 544 с.

Основні напрямки мінімізації кредитного ризику в сучасній банківській практиці в Україні

Кашевський О. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Розвиток банківської системи України в останні роки характеризується динамічним зростанням обсягів кредитного портфеля, що об'єктивно спричиняє зростання рівня ризику банківського кредитування.

В умовах сучасного трансформаційного періоду вітчизняної економіки комерційні банки змушені постійно вдосконалювати стратегію та тактику своєї кредитної діяльності. У зв'язку з цим актуальним за сучасних тенденцій розвитку банківського сектору є аналіз і управління кредитним ризиком з метою зниження його рівня.

Загальні підходи до мінімізації та оптимізації ризиків в Україні визначені у «Методичних рекомендаціях щодо організації та функціонування систем ризик-менеджменту в банках України», де відповідно до того чи є залежність між ризиками і доходами, ризики поділяють на 2 групи:

–ризики, що піддаються кількісній оцінці (фінансові ризики). Наприклад, кредитний, ліквідності;

–ризики, що не піддаються кількісній оцінці (нефінансові ризики). Наприклад, юридичний, репутації.

Таблиця 1.1

Забезпечення кредитного ризику за Погодженням "Базель-2"

Концепції щодо кредитного ризику	Основні характеристики
Кредитний ризик 1. Стандартизований підхід (SA)	Цей підхід застосовує зовнішні дані оцінки ризику, які змінюються від 0 % (кредити розвинутим країнам) до 150 % (рейтинг нижче інвестиційного рівня; прострочені кредити). Значення ризиків для різних груп активів базуються на оцінках зовнішніх (незалежних) оціночних кредитних агентств.
Кредитний ризик 2. Підхід базується на внутрішніх рейтингових оцінках банків (F-IRB)	Цей підхід базується на 3 основних параметрах: вірогідність дефолту (PD); частина кредиту, недоотримана банком від позичальника по своїм зобов'язанням (LGD); сума заборгованості на момент дефолту (EAD). У банків є можливість використовувати свої власні параметри вірогідності дефолту, однак вони зобов'язані використовувати контрольні підходи для установлення параметрів LGD и EAD. Перераховані параметри застосовуються в контрольній формулі розрахунку капіталу, поверженому кредитному ризику, для всіх схем кредитування, які банк використовує в своїй роботі з клієнтами.
Кредитний ризик 3. Продвинутий підхід, який базується на внутрішніх рейтингових оцінках банків (A-IRB)	Цей підхід дозволяє банкам використовувати в доповнення до PD свої власні підрахунки у відношенні LGD та EAD в контрольній формулі.

Багато ризиків, на які наражається банк, за своєю суттю властиві банківській діяльності і є істотною часткою посередницької функції перерозподілу грошових ресурсів, яку

виконують банки (наприклад, кредитний ризик). Для таких ризиків банк прагне оптимізувати співвідношення між ризиком і доходами, максимізуючи дохідність для заданого рівня ризику або мінімізуючи ризик, який необхідно прийняти для забезпечення бажаного рівня дохідності. Таким чином проявляються два підходи до управління ризиками, що піддаються кількісній оцінці, серед яких основним є оптимізація кредитного портфеля та мінімізація кредитного ризику на рівні окремого кредиту.

Для оцінки кредитних ризиків банки повинні обрати один з 3 підходів вимірювання своєї схильності до ризику, які на їх погляд та погляд їхніх наглядачів повністю відповідають якості та рівню процедур (див табл. 1.1).

Хоча "Базель-2" виглядає як система нормативів, на практиці це Погодження створює багату базу для розвитку банківської системи управління ризиками з метою їх мінімізації.

На жаль, в Україні заплановано запровадження системи у практику банків з відстрочкою до 2016 року, що може мати негативний вплив на роботу вітчизняних кредитних установ на міжнародних ринках.

Слід зауважити ще на одну проблему, розв'язок якої може позитивно вплинути на мінімізацію кредитних ризиків. Сутність проблеми полягає в наступному: незалежно від якості кредитного портфеля та методів, які застосовуються під час управління кредитним ризиком, усі банки тією чи іншою мірою стикаються з проблемами неповернення кредитів.

Отже перспективними напрямками удосконалення засобів керування кредитним ризиком через заставно-забезпечувальний механізм виглядають процес оцінювання застави, визначення достатності тієї чи іншої форми забезпечення для гарантування повернення кредитів, узагальнення досвіду діяльності банків по вирішенню ситуацій з проблемними кредитами, що, в свою чергу, сприятиме мінімізації кредитних ризиків банків.

Підсумовуючи викладене вище, слід зазначити, що для вирішення проблеми мінімізації кредитних ризиків необхідні нові теоретичні розробки у цій галузі, застосування світового досвіду та новітніх інформаційних технологій та практичні навички працівників банків з аналізу та мінімізації можливих втрат, пов'язаних з кредитною діяльністю.

Список використаної літератури

1. Аналіз банківської діяльності: Підручник / А. М. Герасимович, М. Д. Алексеєнко, І. М. Парасій-Вергуненко та ін.; За ред. А. М. Герасимовича. - К.: КНЕУ, 2006.. – 600 с
2. Методичні рекомендації щодо організації та функціонування систем ризик-менеджменту в банках України (Постанова Правління Національного банку України 02.08.2004 N 361).
3. Банківські кредити: одержання, оформлення застави, облік, погашення / Школа банкіра. Інформаційний випуск. - № 315. - 2002

Підвищення ефективності системи управління оборотними активами ДП «Придніпровська залізниця»

Леонova А. Б., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Ефективне використання оборотних активів відіграє велику роль у забезпеченні нормалізації роботи підприємства, підвищенні рівня рентабельності господарювання та залежить від дії множини факторів.

Склад та структура оборотних активів, швидкість обороту та ефективність використання суттєво впливають на фінансовий стан підприємства, стабільність його становища на фінансовому ринку. Це підтверджують такі показники:

- платоспроможність;
- ліквідність;
- можливості подальшої мобілізації фінансових ресурсів.

В сучасних ринкових умовах вітчизняна економіка потребує нових підходів до управління оборотними активами. Розвиток підприємства залежить від ефективних результатів його діяльності, раціонального формування і використання оборотних активів. Система управління оборотними активами як важливим елементом підвищення ефективності функціонування підприємств набуває особливої актуальності.

Ефективне управління оборотними активами є результатом фінансового оздоровлення підприємства. Розробка стратегії фінансового оздоровлення організацій обов'язково включає розробку принципів управління оборотними активами як найбільш мобільною частиною майна.

Особлива увага приділяється структурі оборотних активів залізниці, з метою перетворення дебіторської заборгованості в інші форми оборотних активів.

Система управління оборотними активами Придніпровської залізниці розробляється за такими основними етапами:

На першому етапі відбувається аналіз оборотних активів підприємства в попередньому періоді.

Другий етап характеризується вибором політики формування оборотних активів підприємства.

Наступний етап передбачає оптимізацію обсягів оборотних активів.

На четвертому етапі відбувається оптимізація співвідношення постійної та змінної частин оборотних активів.

П'ятий етап характеризується забезпеченням необхідної ліквідності оборотних активів.

На шостому етапі розглядається забезпечення підвищення рентабельності оборотних активів.

Наступний етап забезпечує мінімізацію втрат оборотних активів у процесі їх використання.

Восьмий етап полягає в формуванні принципів, що визначають фінансування окремих видів оборотних активів.

Останній етап передбачає оптимізацію структури джерел фінансування оборотних активів.

Управління оборотними активами необхідне для оптимізації задоволення потреб у придбанні різних елементів оборотних активів, забезпечення відповідності їх обсягів обсягами фінансово - господарської діяльності, максимізації прибутку (рентабельності оборотних активів) і мінімізації витрат при допустимому рівні ризику.

Поняття та суть фінансово-економічної безпеки банку

Носенко І. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Перехід України до ринкових відносин характеризується несподіваними і різкими змінами політичної, соціальної та економічної ситуації в країні, остання із яких потребує готовності банків до роботи в майже кризових умовах, із достатньо високим ступенем ризику, іноді на межі втрати своєї ліквідності.

Також, варто зазначити, що перехід економіки України на ринкові відносини істотно ускладнює умови кредитування і підсилює конкурентну боротьбу між банками, що може погіршувати їх фінансово-економічний стан і більш того – призвести до банкрутства. Тому актуальною стає проблема забезпечення в ринкових умовах господарювання фінансово-економічної безпеки вітчизняних комерційних банків.

Однією з головних засад, на яких базується сьогодні ідеологія банківського бізнесу, є його економічна безпека, оскільки вона, з одного боку, є самостійним елементом безпеки, а з іншого, характеризує економічні аспекти кожного з елементів безпеки: охорони, режиму, інформаційно-аналітичного забезпечення.

У теоретичному аспекті безпека банку може розглядатися через її структуру, як стан і як процес, тобто у функціональному плані. У структурному плані безпека банку розглядається як система взаємодії фінансових інтересів різних суб'єктів фінансових відносин. У функціональному аспекті безпека банку повинна розглядатися як процес забезпечення досягнення єдності життєво важливих інтересів, виявлення і попередження загроз, протидії їм, що буде сприяти створенню умов надійного функціонування національної банківської системи та її розвитку.

Особлива значимість фінансово-економічної безпеки банку обумовлюється низкою чинників як зовнішнього, так і внутрішнього характеру. По-перше, необхідність і важливість економічної безпеки впливає з наявної різноманітності інтересів суб'єктів ринку банківських послуг. Прагнення до збільшення прибутків суб'єктів ринку загострює конкурентну боротьбу, а остання, у свою чергу, завжди перебувала в площині економічної безпеки.

По-друге, обмеженість фінансових ресурсів банків та джерел їх створення вимагає від них розроблення досить ефективних технологій банківського виробництва, застосування економічних інструментів підтримання ліквідності та конкурентоспроможності банків на необхідному рівні, якісного використання їх ресурсної бази.

По-третє, зростання економічної злочинності, насамперед у кредитно-фінансовій сфері, ставить банківську діяльність у ряд досить ризикованих і тим самим обумовлює високу відповідальність банків перед своїми клієнтами, вкладниками й акціонерами. У зв'язку з цим усі заходи безпеки спрямовуються і концентруються якраз навколо фінансово-економічної безпеки, що й обумовлює її місце у системі безпеки банківської діяльності. Особливості сьогодишньої ситуації створюють умови, за яких загрози фінансово-економічній безпеці банків можуть реалізовуватись через втрату банками своїх матеріальних цінностей та неефективне проведення ними банківських операцій. Як показує досвід, на даний час у банківському бізнесі існує підвищений ризик вкладення коштів у будь-які проекти, тому і сама діяльність банків та їх операції обов'язково повинні передбачати наявність системи захисту економічних інтересів банків.

Ключові характеристики фінансової безпеки банків:

- основний елемент економічної безпеки банків;
- забезпечує рівноважний і стійкий фінансовий стан банку;
- сприяє ефективній діяльності банку;
- дозволяє на ранніх стадіях визначати проблемні місця в діяльності банку;
- нейтралізує кризові ситуації та запобігає банкрутству.

Фінансова безпека безпосередньо пов'язана та визначається фінансовими складовими діяльності банку – рівнем фінансових ресурсів, їх достатністю та ефективністю використання, а також спрямована в першу чергу на фінансові аспекти діяльності банку. Саме цим і відрізняється фінансова безпека від економічної. Але також проведений аналіз дозволяє нам зробити висновок, що фінансова безпека є невід'ємною і важливою складовою частиною економічної безпеки банку, оскільки успішно працюючий банк генерує достатній обсяг коштів для того щоб бути застрахованим від зовнішніх і внутрішніх загроз.

Основні зусилля фінансової безпеки мають бути спрямовані на забезпечення фінансової стійкості та фінансової незалежності банків, формування їх здатності зберігати свої фінансові можливості на необхідному рівні під впливом різного роду небезпек і загроз.

Кожен банк постійно знаходиться в деякому оточенні і тому вимушений рахуватись в своїй діяльності з цим чинником, погоджуючи свої інтереси з інтересами суб'єктів зовнішнього середовища. Тоді фінансово-економічну безпеку банку слід розглядати як міру гармонізації в часі і просторі фінансових інтересів банку з інтересами складових навколишнього середовища – держави, ринку, конкурентів.

Фінансово-економічна безпека банку визначається:

- стабільністю і стійкістю фінансового стану банку;
- ступенем ефективності фінансово-економічної діяльності;
- рівнем контролю за зовнішніми і внутрішніми ризиками;
- рівнем достатності власного капіталу;
- ступенем захищеності інтересів акціонерів.

Забезпечення фінансово-економічної безпеки банків передбачає виконання таких завдань:

- ідентифікацію ризиків і пов'язаних з ними потенційних небезпек;
- визначення індикаторів фінансової безпеки банку;
- впровадження системи діагностики та моніторингу стану фінансово-економічної безпеки;
- розробку заходів, спрямованих на забезпечення фінансової безпеки банку як в короткостроковому, так і в довгостроковому періодах;
- контроль за виконанням запланованих заходів;
- аналіз виконання заходів, їх оцінка, корегування;
- ідентифікацію загроз банку і корегування індикаторів залежно від зміни стану зовнішнього середовища, цілей і завдань банку.

Ураховуючи ж сучасну ситуацію та особливості вітчизняного ринку банківських послуг можна зазначити, що забезпечення фінансово-економічної безпеки банків здійснюється в умовах обмежених можливостей формування фінансових ресурсів. Іноземні інвестиції для банків майже недоступні, а внутрішні ресурси під великим питанням, з одного боку, через глобальну недовіру населення до банків, а з другого – через значне зниження активності діяльності суб'єктів господарювання.

Список використаної літератури

1. Мунтіян В.І. Економічна безпека України. - К.: КВІЦ, 1999. - 463 с.; Экономическая безопасность: производство - финансы - банки / Под ред. В.К.Сенчагова. - М.: Финстатинформ, 1998. - 621 с.
2. Барановський О.І. Фінансова безпека / Інститут економічного прогнозування. - К.: Фенікс, 1999. - 338 с.
3. Зубок М.І. Безпека банківської діяльності: Навч. посіб. - К.: КНЕУ, 2002. - 190 с.; Основы экономической безопасности: Учеб. пособие / Под ред. Е.А.Олейникова - М.: ЗАО "Бизнес-школа "Интел-Синтез", 1997. - 211 с.; Экономическая безопасность / Под ред. Е.Л.Олейникова. - М.: РЭА им. Плеханова, 2000. - 285 с.

Фінансовий стан підприємства, його значення та оцінка

Онойченко Д. Ю, Ткач А. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Фінансовий стан підприємства – складна система показників, що характеризує діяльність підприємства в певному періоді і представляє собою ступінь забезпечення фінансовими ресурсами, їх раціональне використання, що дозволяє ефективно провадити господарську діяльність підприємству в майбутньому.

Змісту і значенню поняття «фінансовий стан» присвячено багато праць як вітчизняних, так і зарубіжних вчених-економістів, які розробили теоретичні положення та методологічні підходи. Яскравими представниками щодо дослідження цього питання є Т. Бені, І. Бланк, В. Івахненко, М. Коробова, М. Лапішко, Л.Лахтіонова, Є. Мниха, Г.Савицька, А. Поддєрьогіна, Б. Райзберг, Н. Тарасенко та інші.

Отже, при аналізі різноманітних поглядів багатьох вчених, можна визначити поняття «фінансовий стан», як сукупність економічних показників, що дозволяють забезпечити платоспроможність підприємства, його економічну стійкість та конкурентоспроможність в умовах ринкової економіки.

Основними завданнями аналізу фінансового стану є:

- аналіз прибутковості та рентабельності підприємства;
- аналіз фінансової стійкості;
- забезпечення підприємства власними оборотними коштами;
- дослідження ліквідності та платоспроможності;
- визначення конкурентоспроможності;
- аналіз ефективності використання фінансових ресурсів та майна (капіталу)

підприємства.

Інформаційною базою для аналізу фінансового стану підприємства є такі джерела: Баланс, Звіт про фінансові результати, Звіт про рух грошових коштів, Звіт про власний капітал та примітки до річної фінансової звітності, а також дані статистичної звітності й оперативні дані.

Стійкий фінансовий стан підприємства формується завдяки його виробничо-господарської діяльності, а отже оцінку фінансового стану можна правильно здійснити використавши систему показників, які детально й усебічно характеризують фінансовий стан підприємства.

Таким чином, виділяють такі групи показників, що оцінюють фінансовий стан підприємства:

- показники оцінки майнового стану;
- показники оцінки рентабельності (прибутковості);
- показники ліквідності та платоспроможності;
- показники фінансової стійкості та стабільності підприємства;
- показники оцінки ділової активності (оборотності).

Показники оцінки фінансового стану повинні бути такими, щоб кожний з партнерів підприємства (банк, акціонери тощо) міг отримати відповідь на запитання, наскільки фінансово надійне підприємство.

Отже, фінансовий стан підприємства - це результат взаємодії всіх елементів фінансових відносин, що виникають у підприємства в процесі його виробничої, комерційної та фінансово-господарської діяльності, і характеризується як розміщенням і використанням активів, так і джерелами їх формування. Фінансовий стан підприємства є характеристикою діяльності протягом певного періоду, і відображає як його забезпеченість ресурсами, так і розміщення останніх.

Оптимізація структури капіталу підприємства в сучасних умовах

Пивоварова Ю. Д., Коренюк Л. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Рациональне використання капіталу впливає на результат і ефективність діяльності підприємства, забезпечуючи необхідний рівень фінансової незалежності підприємства. Під оптимізацією структури капіталу розуміють співвідношення між власним і позиковим капіталом, за якого підприємство спроможне максимізувати свою рентабельність та ринкову вартість.

Даний процес здійснюється поетапно: аналіз капіталу підприємства; оцінка факторів, що визначають формування структури капіталу; оптимізація структури капіталу за критерієм максимізації рівня фінансової рентабельності; оптимізація структури капіталу за критеріями мінімізації рівня фінансової рентабельності та ризиків; формування показника цільової структури капіталу. Для аналізу оптимізації структури капіталу розглянемо дві методики та порівняємо значущість кожної для підприємства. Першим розглянемо метод оптимізації структури капіталу за критерієм максимізації рівня прогнозованої фінансової рентабельності, що дасть нам можливість знайти оптимальну величину ефекту фінансового важеля.

Розглянемо ефект фінансового левериджу для ДП «Придніпровська залізниця» за певний період (2011-2013 роки), при цьому ставка за кредит умовно становитиме 24%, були враховані всі результати діяльності підприємства, як доходи, так і витрати.

По даним розрахункам: співвідношення власного капіталу до позикового капіталу ДП «Придніпровська залізниця» такі: 2011 рік становить 72% до 28%, 2012 рік - 84% до 16%, 2013 рік - 80% до 20%. Середнє значення даних співвідношень, коефіцієнт фінансової рентабельності становить - 4,1%. Це є негативним явищем для підприємства і саме тому виникає необхідність оптимізації структури капіталу до того рівня, поки не відзначиться покращення рентабельності власного капіталу. Розглянемо прогнозний показник ефекту фінансового левериджу: якщо в наступному періоді підвищити частку власного капіталу за рахунок внесків засновників наприклад на суму 1000000 тис. грн., то в результаті цього структура капіталу становитиме 92% до 8%, що свідчить про покращення показника рентабельності власного капіталу до рівня (-0,85%).

Другий метод, розглянутий в даній роботі - це оптимізація за критерієм мінімізації вартості, а також рівня фінансових ризиків. Даний метод відштовхується від попередньої оцінки вартості як власного, так і позикового капіталів при різних умовах їх залучення. Тут має місце розрахунок середньозваженої вартості капіталу. Ставка відсотка за кредитом залишається незмінною (24%). При оптимізації капіталу відповідно до рівня 84,45% і 15,3%, мінімальне значення середньозваженої вартості капіталу становитиме 9,47%, що дасть змогу максимізувати ринкову вартість даного підприємства.

Показник кредитоспроможності підприємства слід залучати при формуванні структури капіталу підприємства. Далі розглянемо коефіцієнт Альтмана та визначимо ймовірність банкрутства даного підприємства. Розрахувавши даний коефіцієнт для підприємства у 2013 році, отримане значення становить 7,5. Відповідно до шкали значень показника R, ймовірність банкрутства мінімальна - нижче 10%, що свідчить про позитивну тенденцію підприємства в даному аспекті.

Порядок розрахунків стосовно формування оптимальної структури капіталу на підприємстві надає змогу оперативно та оптимально структурувати капітал, а також спрогнозувати ріст рентабельності власного капіталу. Також можливо спрогнозувати напрямки підвищення ефективності діяльності підприємства.

Загрози фінансово-економічній безпеці підприємств в умовах глобалізації світової економіки

Рахматулліна М. Е., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Глобальна економіка є історично новою реальністю, що відрізняється від традиційної світової економіки. Процес глобалізації світової економіки йде вкрай нерівномірно. Це стосується і сфер діяльності та галузей, і макроекономічних регіонів, об'єднаних за групами країн та за цивілізаціями. Саме глобалізація дає змогу найрозвинутішим країнам світу за допомогою інструментів Міжнародного Валютного Фонду (МВФ) і Світового Банку (СБ) здійснювати певний трансфер криз, долаючи економічну кризу за рахунок інших держав. Захист національної економіки від таких негативних впливів є дуже важливим питанням економічної безпеки держави.

Найвищого рівня глобалізації досягнуто у фінансово-інвестиційній галузі. Перевищення більш, ніж на порядок фінансових потоків обігу світової економіки порівняно з її матеріальними потоками, пов'язаними з реальними ринками товарів та послуг, є загрозою для всього світу. Цей вивільнений грошовий капітал не має матеріального підкріплення і перебуває у вільному плаванні. До основних методів практичного забезпечення управління системою фінансової безпеки віднесено антикризове управління, антимонопольне регулювання, прийняття рішень та інші. Більш детально розглянуто деякі наукові підходи до управління фінансовою безпекою держави.

Критерії фінансової безпеки – це певні нормативні показники, за якими оцінюють фінансовий стан економіки країни з погляду забезпечення її сталого розвитку. Індикатори фінансової безпеки – це реальні статистичні показники фінансового розвитку економіки країни, які найповніше характеризують явища і тенденції у фінансовій сфері. Основою при виборі переліку індикаторів слугує рівень вразливості окремих фінансових сфер економіки, а також найбільший ступінь впливу окремих дестабілізуючих чинників на реалізацію національних фінансових інтересів. Індикатори обирають, виходячи з необхідності комплексного оцінювання фінансової безпеки (ФБ). Стан ФБ визначається шляхом аналізу системи індикаторів, які дають змогу комплексно й адекватно сприймати характер соціально-економічних процесів через їхню відповідність національним інтересам та вимогам національної безпеки.

Оптимальні значення індикаторів – це інтервал величин, у межах яких створюються найсприятливіші умови для функціонування фінансової сфери. Порогові значення індикаторів – це кількісні величини, порушення яких викликає несприятливі тенденції в фінансовій сфері та економіці країни загалом. Порогові значення індикаторів фінансової безпеки мають три рівні: перший рівень характеризується небажаними відхиленнями значень фінансових індикаторів, що свідчить про необхідність прийняття певних рішень щодо їх усунення; другий рівень, або граничні значення індикаторів, порушення яких викликає загрозові процеси у фінансовій сфері і може свідчити про події (прийняття певних нормативних правових актів, управлінських рішень, зміни цін на сировину тощо), що спричинили це відхилення; третій рівень порогових значень індикаторів фінансової безпеки свідчить про настання незворотних явищ у фінансовій сфері економіки країни.

Загрози фінансовій безпеці – це сукупність реальних чи потенційно можливих явищ і чинників, що створюють небезпеку для реалізації національних інтересів у фінансовій сфері. Загрози ускладнюють саморегуляцію економіки та реалізацію фінансових інтересів, спричиняють вихід фінансових індикаторів за межі їх порогових значень. Завданням держави є виявлення загроз, визначення рівня їх небезпеки, реалізація адекватних заходів щодо запобігання та усунення загроз, а також негативних наслідків їхнього впливу. Надійніший спосіб усунення зовнішніх загроз – це встановлення взаємовигідних відносин з тими країнами, звідки такі загрози походять. В інших випадках для забезпечення прийнятного рівня фінансової безпеки держави необхідно створювати резерви і цілеспрямовано

застосовувати бюджетні, податкові, грошово-кредитні та інші механізми державного регулювання, що відповідають ринковим умовам.

Основними загрозами у сфері фінансової безпеки є, недосконалість бюджетної політики і нецільове використання коштів бюджету, переважно фіскальний характер системи оподаткування.

Неадекватне реагування на зазначені загрози призводить до фінансової кризи, котра виявляється у різкому падінні ВВП, порушенні процесу формування і розподілу централізованих фондів держави, дестабілізації банківської системи, знеціненні національної валюти та дефолті з суверенних боргів. Підвищення рівня ФБ здійснює держава в рамках фінансової політики, що містить такі складові фінансової безпеки: бюджетна безпека, валютна безпека, грошово-кредитна безпека, боргова безпека, безпека страхового ринку, безпека фондового ринку.

Спроможність держави забезпечити прийнятний рівень фінансової безпеки пов'язується з ефективністю дії грошово-кредитних і бюджетно-податкових важелів, які є основними ринковими регуляторами соціально-економічного розвитку держави. Аналіз національної бюджетної системи дає можливість запропонувати в якості індикаторів оцінки її безпечного функціонування такі показники: загальний державний борг, % до ВВП; обсяги внутрішнього та зовнішнього боргу, % до ВВП; загальний дефіцит бюджету, % до ВВП; рівень перерозподілу ВВП через консолідований бюджет, %; видатки державного бюджету загалом до ВВП, %; частка місцевих бюджетів у бюджетній системі держави, % до ВВП; частка трансфертів у доходах місцевих бюджетів, %. Порогові значення цих індикаторів визначаються з огляду на світовий досвід.

Отже, надійний захист економічної безпеки підприємства можливий лише при комплексному та системному підході до її організації. Тому в економіці має місце таке поняття як система економічної безпеки підприємства.

Забезпечення економічної безпеки передбачає виділення, аналіз і оцінку існуючих загроз за кожною із функціональних складових і розробку на їхній основі системи протидіючих заходів, що попереджають початок негативних явищ у діяльності підприємства.

Інтегральна бальна оцінка фінансової стійкості найбільш повно охоплює всю різноманітність показників фінансової стійкості, що дуже важливо при оцінці ризику банкрутства.

Сутність методики полягає в класифікації підприємств за ступенем ризику, виходячи з фактичного рівня показників фінансової стійкості і рейтингу кожного показника, вираженого в балах.

Згідно методики, фінансовий стан підприємства оцінюється шістьма коефіцієнтами, а саме:

- коефіцієнт абсолютної ліквідності,
- коефіцієнт швидкої ліквідності,
- коефіцієнт поточної ліквідності,
- коефіцієнт фінансової незалежності,
- коефіцієнт забезпеченості власними оборотними запасами,
- коефіцієнт забезпеченості запасів власним капіталом.

Методика передбачає розрахунок шести показників, а далі здійснення групування підприємств за критеріями оцінки фінансового стану.

Формування системи фінансово-економічної безпеки залізничного транспорту

Реун І. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Незважаючи на певну новизну теоретико-методологічних основ економічної безпеки, окремі методи діагностики стану економічної безпеки підприємства стали досить часто вживаними. Це методи експертної оцінки, аналізу та обробки сценаріїв, оптимізації, багатовимірного статистичного аналізу, теорії штучних нейронних мереж, теоретико-ігрові методи.

Рівень економічної безпеки підприємства пропонується оцінювати на підставі визначення сукупного критерію через зважування й підсумовування окремих функціональних критеріїв, які обчислюються порівнянням можливої величини шкоди підприємству та ефективності заходів щодо запобігання цій шкоді. Сукупний критерій економічної безпеки будь-якого суб'єкта господарювання можна розрахувати, користуючись формулою:

$$k_{ceб} = \sum_{i=1}^n k_i d_i \quad (1)$$

де k_i – величина окремого (поодинокого) критерію за i -ю функціональною складовою;

d_i – питома вага значущості i -ї функціональної складової;

n – кількість функціональних складових економічної безпеки підприємства.

Рівень економічної безпеки оцінюється порівнюванням розрахункових значень $k_{ceб}$ із реальними величинами цього показника по підприємству (організації), що аналізується, а також (коли це можливо) за аналогічними суб'єктами господарювання відповідних галузей економіки.

Після розрахунку впливу функціональних складових на зміну $k_{ceб}$ здійснюється функціональний аналіз заходів з організації необхідного рівня економічної безпеки за окремими складовими з використанням відповідного алгоритму:

1. Визначення структури негативних впливів за функціональними складовими економічної безпеки. Розподіл об'єктивних і суб'єктивних негативних впливів.
2. Фіксація здійснених превентивних заходів для запобігання негативним впливам за всіма функціональними складовими економічної безпеки.
3. Оцінювання ефективності здійснених заходів з погляду нейтралізації конкретних негативних впливів за кожною складовою економічної безпеки.
4. Визначення причин недостатньої ефективності заходів, здійснених для подолання вже наявних і можливих негативних впливів на економічну безпеку.
5. Виявлення неусунених та очікуваних негативних впливів на рівень економічної безпеки і тих, що можуть з'явитися в майбутньому.
6. Опрацювання рекомендацій щодо усунення існуючих негативних впливів на економічну безпеку і запобігання можливим таким впливам.
7. Оцінювання вартості кожного з пропонованих заходів щодо усунення негативних впливів на рівень економічної безпеки та визначення відповідальних за їхню реалізацію.

Результати функціонального аналізу оформляються у вигляді спеціальної таблиці-карти. Заповнюючи її, негативні явища, що впливають одразу на кілька складових економічної безпеки, враховують окремо для кожної з них, натомість вартість заходів, які повторюються стосовно різних функціональних складових, враховують у бюджеті підприємства (організації) лише один раз.

Середовище, в якому працює підприємство, потребує постійної роботи управлінського персоналу над удосконаленням рішень щодо забезпечення його економічної безпеки. Одним із напрямів цього процесу є організація системи економічної безпеки на підприємстві. У зв'язку з цим підприємства створюють власні або використовують аналітичні служби економічної безпеки.

Узагальнюючи проведені дослідження принципів та підходів до формування сукупності показників та визначення їх граничних значень, ми вважаємо, що при оцінці фінансово-економічної безпеки підприємства необхідно дотримуватись таких основних принципів:

- параметри оцінки повинні бути адекватними сутності процесу, що аналізується;
- принцип комплексності, що ґрунтується на врахуванні комплексу факторів впливу на формування та зміцнення фінансово-економічної безпеки;
- принцип системності, що ґрунтується на систематизації факторів та виділенні з їх загальної кількості найбільш суттєвих;
- принцип послідовності, що проявляється в етапності оцінки фінансово-економічної безпеки;
- принцип відповідності, який полягає в забезпеченні взаємозв'язку між критерієм та системою показників оцінки фінансово-економічної безпеки;
- принцип плановості, який полягає в тому, що кожне підприємство повинно враховувати і планувати показники, що характеризують фінансово-економічну безпеку, з метою досягнення його поточних і стратегічних цілей;
- принцип зацікавленості, який полягає в стимулюванні до покращення ефективності використання факторів виробництва з метою пошуку і забезпечення резервів економічного і соціального розвитку підприємства.

Управління кредитними ризиками в системі банківського менеджменту

Рудик І. С., Добрик Л. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Кредитна діяльність банку є центральною складовою у банківському бізнесі, вона виступає джерелом основних прибутків банку, але поряд з цим також стоїть проблема надійних позичальників. Тому розробка надійної системи захисту від кредитного ризику є дуже актуальним питанням. Банки, які займаються кредитною діяльністю намагаються захистити себе від кредитних ризиків різними способами, які спричинені чинниками зовнішнього і внутрішнього характеру.

Кредитний ризик – це потенційна можливість втрати сум основного боргу й відсотків по ньому, що виникає в результаті порушення цілісності руху звужуваної вартості під впливом різноманітних ризикостворюючих факторів (неповернення кредиту у зв'язку зі злиттям або поглинанням, банкрутством, шахрайством і ін.) Використовуючи поняття кредитного ризику щодо кредитної операції ризик поділяють на: індивідуальний кредитний ризик(ризик конкретного позичальника) і портфельний кредитний ризик(ризик портфеля).

Управління кредитним ризиком можна визначити як сукупність заходів, що спрямовані на запобігання втратам банку від його кредитної діяльності. Цій проблематиці присвячені численні дослідження, зокрема детально розглядається у працях В.В. Вітлінського, О.В. Пернарівського, Я.С.Наконечного, Н.І. Версаля, М. Вошилко, М.Н. Тоцького, І. Бубенко.

Конкретні заходи щодо управління кредитними ризиками включають три види директив: директиви, що спрямовані на обмеження або зменшення кредитних ризиків, наприклад визначальну концентрацію й розмір кредитів, кредитування пов'язаних з банком осіб або перевищення лімітів; директиви по класифікації активів, куди входить аналіз імовірності погашення портфеля кредитів, директиви по кредитному резервуванню.

Рівень кредитного ризику залежить від дії зовнішніх і внутрішніх факторів. До факторів зовнішнього середовища відносять фактори, які пов'язані з діяльністю позичальника, із забезпеченням кредиту, з поручителем, гарантом, страховиком, економічні, політичні, форс-мажорні, законодавчо-регулюючі. До внутрішніх факторів відносять: стратегічні, організаційні, управлінські, інформаційні, методологічні. Система управління ризиками підкріплюється методами їх мінімізації і обмеження, які представлені двома великими групами: загальні і специфічні. За способом впливу, відповідно, на активні і пасивні. Система управління кредитним ризиком повинна відповідати певним вимогам, серед них: цілісність, стійкість, цілеспрямованість, гнучкість, одноманітність, оперативність, надійність, оптимальність, економічність.

До загальних методів управління ризиками належать: диверсифікація, мінімізація ризиків на основі встановлення лімітів, страхування, хеджування. Специфічні методи управління ризиками зумовлені особливостями їх видів.

До основних етапів управління кредитним ризиком належать: ідентифікація факторів кредитного ризику; кількісна оцінка кредитного ризику; вибір варіанта стратегій управління ризиком; вибір способу мінімізації кредитного ризику; контроль зміни рівня кредитного ризику.

Отже, управління кредитними ризиком банку спрямоване на зниження ймовірності невиконання позичальником своїх зобов'язань, мінімізацію фінансових втрат банку у разі невиконання позичальником своїх фінансових зобов'язань, зменшення кількості та масштабів високо ризикових кредитних операцій, вживання відповідних заходів у випадку настання ризику.

Система управління безпекою інформаційних ресурсів організації як актуальна потреба сьогодення

*Севастьянович Т. В., Дніпропетровський коледж ракетно-космічного машинобудування
Реун І.І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ*

В сучасних умовах проведення ділових операцій є неможливим без використання інформаційних технологій. Завдяки інформаційним технологіям відбуваються листування, презентації, укладаються угоди, відстежуються клієнтські рахунки тощо. А отже, виникає необхідність зберігання та транспортування інформації. Але, що може статися, якщо відбувається збій в інформаційному забезпеченні? Бізнес-операції зриваються, вантажі губляться і ресурси компанії стають більш уразливими для загроз як всередині, так і поза фірми. Оскільки бізнес став більш мінливим, поняття комп'ютерної безпеки переросло в ідею інформаційної безпеки. Так як, ця нова концепція охоплює більш широке коло питань, від захисту даних до захисту людських ресурсів, інформаційна безпека більше не є винятковою відповідальністю невеликої групи професіоналів у компанії. Тепер - це обов'язок кожного з працівників, особливо менеджерів.

Інформаційна безпека – це стан захищеності систем обробки та зберігання даних, при якому забезпечено конфіденційність, доступність і цілісність інформації, або комплекс заходів, спрямованих на забезпечення захищеності інформації від несанкціонованого доступу, використання, оприлюднення, руйнування, внесення змін, ознайомлення, перевірки, запису чи знищення.

Однією з найцінніших речей будь-якої компанії є її конфіденційні дані. Саме тому в них величезна зацікавленість з боку конкурентів. У випадку втрати таких даних компанія позбувається своєї конкурентоспроможності. А втрата конкурентоспроможності – це лише один з багатьох наслідків, яких можна зазнати.

Ми можемо проілюструвати найбільш показові зломи інформаційних систем. Серед них були такі великі компанії, як Sony, Mitsubishi, HBGary, RSA, сенат США, італійська кібер-поліція і, навіть, українські державні установи, інформаційні системи яких намагалися зламати.

В Україні забезпечення інформаційної безпеки на організаційному рівні здійснюється шляхом захисту інформації – у випадку, коли необхідність захисту інформації визначена законодавством. Для реалізації захисту інформації створюється Комплексна система захисту інформації.

В іншому випадку, коли суб'єкт інформаційної безпеки має наміри розробити і реалізувати відповідну політику, може робити це без порушення вимог законодавства на основі:

- міжнародних стандартів ISO: ISO/IEC 17799:2005, ISO/IEC 27001:2013 та ін. – для підтримки рішень на основі ITIL і COBIT і виконання вимог акту Сербайнза-Оклі про відповідальність акціонерів за обізнаність про стан своїх активів. Тоді на підприємстві створюється Система управління інформаційною безпекою, яка повинна відповідати усім вимогам міжнародних стандартів у цій галузі.

- власними розробками.

Далекоглядні керівники все частіше визнають критичний характер забезпечення інформаційної безпеки як засобу, за допомогою якого інформаційні ресурси організації захищені. У відповідь на все зростаюче усвідомлення цього, підприємства створюють нові посади, щоб вирішувати проблеми зазначеного характеру. Поява технічних менеджерів дозволяє здійснювати професійне управління інформаційною безпекою команди, головною метою якої є захист інформаційних ресурсів.

Організації повинні розуміти, що прийняття рішень стосовно інформаційної безпеки передбачають не тільки наявність технічних менеджерів та членів команди з інформаційної

безпеки. Швидше, цей процес повинен охоплювати три різні групи осіб, що приймають рішення:

- керівники і фахівці з інформаційної безпеки;
- IT-менеджери і фахівці;
- нетехнічні бізнес-менеджери і фахівці.

Ці три професійні групи повинні брати участь у конструктивному обговоренні з метою досягнення консенсусу щодо спільного плану захисту інформаційних ресурсів організації. Працюючи разом, вони повинні приймати колективні рішення про те, як забезпечити безпеку інформаційних ресурсів організації найбільш ефективно. І треба зазначити, що успіх програми із забезпечення інформаційної безпеки потребує часу, ресурсів і чималих зусиль з боку всіх вищезазначених осіб. Але для прийняття обґрунтованих бізнес-рішень щодо безпеки інформаційних ресурсів, менеджери повинні зрозуміти концепцію інформаційної безпеки, роль, яку відіграють професіонали в цій області, і проблеми, з якими стикаються організації в глобальному бізнес-середовищі.

Взагалі, безпека визначається як якість або стан буття надійності - бути вільним від небезпеки. Для того, щоб бути в безпеці, слід захищати від небезпеки. Досягнення відповідного рівня безпеки для організації залежить від функціонування її багаторівневої структури. Безпека часто забезпечується за допомогою декількох стратегій, здійснюваних одночасно або використаних у поєднанні одна з одною. Багато різних стратегій можуть стосуватися однієї конкретної області безпеки, але всі вони мають багато спільних елементів. Роль управління в тому, щоб гарантувати, що кожна стратегія є правильно спланованою, організованою, укомплектованою, спрямованою та контрольованою.

Існують такі основні характеристики інформації, які є значущими для її безпеки: конфіденційність, цілісність і доступність. Вони і були покладені в основу промислових стандартів для комп'ютерної безпеки з розвитком ЕОМ. Однак, виходячи з потреб сьогодення, врахування цих трьох понять поодиночці стало недостатнім, оскільки вони мають обмежену сферу застосування і не можуть охопити мінливі умови IT-індустрії. В умовах постійних загроз виникає необхідність розробки більш надійної моделі характеристики інформації. Таким чином, перелік критичних характеристик був розширений до конфіденційності, ідентифікації, аутентифікації, авторизації та відповідальності.

Переваги застосування системи управління інформаційною безпекою:

- 1) забезпечення безперервності. Від якості застосовуваних новітніх технологій захисту інформації залежить не тільки збереження конфіденційної інформації, а й, взагалі, існування конкретних інформаційних і телекомунікаційних сервісів, послуг та програм;
- 2) мінімізація ризиків. Впровадження системи управління інформаційною безпекою дозволить зменшити інформаційні ризики, розкрадання і неправильне використання обладнання, пошкодження та порушення роботи інформаційної системи;
- 3) зниження витрат на інформаційну безпеку. Застосування передових технологій зі створення, моніторингу та поліпшення інформаційної безпеки дозволяє знизити витратну частину бюджету, що зачіпає забезпечення інформаційної безпеки;
- 4) забезпечення цілісності, конфіденційності та доступності критичних інформаційних ресурсів;
- 5) забезпечення комплексного та централізованого контролю рівня захисту інформації.

Досліджуючи розвитку системи управління інформаційною безпекою в нашій країні, ми зробили висновок про існування ряду проблем в цій галузі. Відсутність знань з питань IT-управління зумовило несистемний підхід до забезпечення інформаційної безпеки. Відсутність аналізу ризиків призводить до того, що заходи та ресурси, які спрямовані на захист інформаційних ресурсів, не відповідають цінності цих ресурсів. А, отже, ця галузь потребує подальшого дослідження та вдосконалення, а особливо, в умовах нашої країни.

Напрями підвищення ефективності управління доходами та витратами в залізничній галузі

Судніков. А. Е, Головкова Л. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Однією з найважливіших інфраструктурних галузей суспільного виробництва є залізничний транспорт, який забезпечує потреби виробничої сфери, суб'єктів підприємницької діяльності у вантажних перевезеннях, у тому числі експортно-імпортних та транзитних, і попит на пасажирські перевезення.

Рівень розвитку транспортної системи держави – одна з найважливіших ознак її технологічного процесу і цивілізованості. Потреба у високорозвинутій транспортній системі ще більш посилюється при інтеграції у Європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України в світове співтовариство і зайняття у ньому місця, що відповідає рівню високо розвинутої держави.

Об'єктивні умови трансформаційних процесів в розвитку України обумовлюють її націленість на входження в світову економічну систему і насамперед – на економічну інтеграцію з провідними західноєвропейськими державами. Цей процес, безумовно, призведе до зросту товарообмінних операцій між співпрацюючими країнами. Крім того, геостратегічне розташування України дозволяє їй бути вигідним мостом для транзитних вантажних перевезень.

Результати аналізу показали, що вантажообіг транзитних міжнародних перевезень по Придніпровській залізниці за останні роки знижується за рахунок зменшення обсягів і середньої відстані перевезень, що відповідно знижує і доходи. Це пояснюється тим, що транзитні перевезення відзначаються підвищеною чутливістю до таких факторів, як тарифна політика, митний режим на кордонах, економічний і політичний стан країн, що входять до району тяжіння.

Сприятливими чинниками збільшення обсягів міжнародних перевезень можуть бути:

- розробка українськими фахівцями великооб'ємних вантажних вагонів з сучасними технічними характеристиками;

- розвиток технології «широкої колії», удосконалення спеціалізованого рухомого складу, зробивши його більш швидкісним, містким та знизити витрати на вантажно-розвантажувальні роботи.

Значну частку доходів залізниці отримують від перевезень вантажів у внутрішньому сполученні, які залежать від обсягів перевезень, номенклатури перевезень, відстані і дохідної ставки.

Фінансові результати роботи підрозділів багато в чому залежать від того, як враховуються, формуються і розподіляються витрати. Виникає необхідність удосконалення планування і розподілу витрат. Планування є важливим аспектом діяльності підприємства, від якості якого в великій мірі залежать його кінцеві результати.

Напрямками удосконалення управління витратами є:

- використання системи бюджетування;
- фінансове планування;
- оптимальний розподіл накладних витрат;
- факторний аналіз і моделювання собівартості;
- використання маловідходних, безвідходних матеріало- і енергозберігаючих технологій;
- визначення пріоритетів в розвитку виробництва, прикладних наукових дослідженнях;
- використання управлінського обліку.

В сучасних умовах по-новому постають питання оцінки ефективності діяльності підприємств. Визначальною тут є проблема, за яким критерієм оцінювати підвищення або зниження ефективності. Ті принципи, що існували в теорії управління соціалістичною

економікою, не можуть бути використані в ринкових умовах. Просте зниження витрат на одиницю продукції не можна вважати показником ефективності. Оцінювати ефективність треба за величиною загального економічного ефекту, що отримують всі підрозділи і споживачі продукції залізничного транспорту з урахуванням всіх збитків. Важливо не просто зменшувати витрати на експлуатацію, а саме оптимізувати їх.

Використати такий критерій ефективності поки що не представляється можливим через недовершену систему показників обсягів робіт, що виконуються підрозділами. Необхідно змінити застарілу систему і ввести узагальнюючий показник роботи у вигляді чистого доходу підрозділу скорегованого з урахуванням зміни цін.

$$\Sigma D'ч = \Sigma D'в - (\mathcal{E}'м + \mathcal{E}'т + \mathcal{E}'э + \mathcal{E}'а + \mathcal{E}'пр),$$

де $\Sigma D'в$ - скорегована за цінами базисного року величина загальної суми валових доходів аналізованого року, тис.грн;
 $\mathcal{E}'м, \mathcal{E}'т, \mathcal{E}'э, \mathcal{E}'а$ и $\mathcal{E}'пр$ - фактичні експлуатаційні витрати аналізованого року, скореговані або розраховані за обсягами робіт аналізованого року і по цінах базисного року, тис. грн.

Дослідження основних факторів, що впливають на рівень витрат підприємств свідчать, що в сучасних умовах найбільш значними виявляються зовнішні фактори, особливо цінові. Зростання цін та тарифів на ресурси значно випереджає зростання тарифів на перевезення і цін на продукцію допоміжного виробництва залізничного транспорту. Це викликає труднощі в отриманні необхідних доходів. Відповідно до цього в роботі була розроблена модель перерахунку суми та рівня витрат у порівняльний вигляд.

Загрози економічній безпеці підприємств будівельної галузі

Черній Ю. М., Головкова Л. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Наростання кризових явищ, посилення невизначеності та динамічності економічної ситуації потребує від суб'єктів господарювання посиленої уваги до питань власної економічної безпеки підприємства. Першочерговим завданням з досягнення економічної безпеки підприємства є виявлення та ідентифікація економічних загроз. Загрози економічній безпеці будівельного підприємства можна поділити на вісім блоків.

За сферою виникнення – зовнішні та внутрішні.

За природою виникнення - політичні, кримінальні, конкурентні, контрагентні, екологічні, політичні, економічні, політичні.

За вірогідністю дії – реальні, потенційні.

За наслідники дії – загальні, локальні.

За відношенням до діяльності – об'єктивні, суб'єктивні.

За місцем дії на підприємство – інформація, фінанси, персонал, бізнес-процеси.

За можливістю прогнозування – прогнозовані, не прогнозовані.

За величиною очікуваного збитку – катастрофічні, значні, не значні.[1]

До зовнішніх загроз економічній безпеці підприємства можна віднести: макроекономічну та геополітичну ситуацію в державі, державні структури, конкурентів, партнерів, ділове середовище непрямого впливу, засоби масової інформації, кримінальне середовище. На Конкурентоспроможність підприємства на внутрішньому та зовнішньому ринках впливає макроекономічна ситуація через загальний стан економіки, правове регулювання підприємницької діяльності, демографічні, соціальні, політичні процеси, стан грошової системи країни, міжнародний статус та визнання держави у світі, тощо. Свій вплив на підприємство, крім загальних умов функціонування держави через систему державних контролюючих та регулюючих органів, шляхом класичної схеми, що передбачає повне дотримання усіма учасниками чинних норм законодавства або шляхом накладання штрафних санкцій за порушення підприємством деяких законодавчих норм. Негативний вплив на діяльність присутній також з боку конкурентів за допомогою заниження ціни на продукцію, що виготовляється підприємствами, і навіть демпінг, розповсюдження антиреклами серед споживачів, переманювання спеціалістів підприємства, використання працівників державних контролюючих органів, як інструменту негативного впливу на підприємство та інших засобів несумлінної конкуренції.

Наступна загроза- його партнери. При партнерських відносинах підприємство може мати партнера - монополіста або партнера, який порушує умови угод свідомо або через відсутність стимулювання. Також може бути проблемний партнер, котрий має певні власні негативні обставинні діяльності. Отже, підприємство повинно попереджати вплив будь-яких змін на власну діяльність. Наступна загроза для економічної безпеки підприємства - ділове середовище непрямого впливу, тобто вплив непов'язаних з підприємством інших суб'єктів підприємницької діяльності на його імідж та впливати на окремі ланки його діяльності. Ділова репутація підприємства також залежить від засобів масової інформації. Можливість створення реклами та запобігання створення антиреклами. Також одним із головних завдань підприємства є максимально можливе уникнення будь-яких контактів з кримінальним середовищем.

До внутрішніх загроз економічній безпеці підприємства можна віднести наступні фактори: персонал, співвласники, менеджмент (керівник), власні зони вразливості. Підприємство може мати працівників, що свідомо його обкрадають або займаються шпигунство, некомпетентних працівників, незамінних кваліфікаційних працівників, матеріально-емоційно невдоволених працівників. Наявність серед працівників таких, що створюють психологічний дискомфорт. Всі вище зазначені фактори створюють умови для неефективної роботи персоналу підприємства. Також можлива реалізація рейдерських дій в

умовах якщо співвласники стають джерелом загрози для економічної безпеки підприємства через свої особисті відносини, наявність конфліктів та спірних управлінських поглядів. На будь-якому підприємстві велика роль належить керівнику та команді менеджерів, бо саме їх дії визначають головні напрямки діяльності підприємства, їх вірну організацію та досягнення цілей, що були встановлені власником. Типові фактори негативного впливу керівників на економічну безпеку підприємства: некомпетентність керівника, відсутність спеціальних знань та досвіду, свідоме нанесення шкоди керівником підприємству, керівник вимушено або через об'єктивні причини відсутній. Слід відзначити, що особа керівника є найбільш специфічною загрозою для економічної безпеки підприємства, бо саме менеджмент їй повинен керувати її рівнем. Найбільш критичною для підприємства є ситуація, коли керівник та власник підприємства є однією особою. Найбільш широкою загрозою для економічної безпеки підприємства є особливості технологічного процесу виготовлення продукції. Для підприємств різних галузей економіки перелік таких зон вразливості є й достатньо специфічним, однак є серед них і загальні для всіх, а саме: неправильне ведення обліку і неправильно нарахування сум податків, що підлягають сплаті, тобто елементи тіньової економіки в діяльності підприємства; помилки в організації бізнес-схеми роботи підприємства, тобто роботи з партнерами, особливості продукції, що виготовляється, такі як сезонність або швидке псування, особливості технологічного процесу, його залежність від наявності питань комерційної торгівлі не матеріальних активів та прав власності на них, наявність незамінних засобів виробництва та технологій. Наявність таких специфічних зон вразливості на підприємстві потребує від його менеджменту постійного контролю та моніторингу ситуації з метою недопущення або швидкого усунення всіх негативних впливів, а також пошуку та залучення резервів.[2]

Аналіз чисельності зовнішніх та внутрішніх загроз, напрямів та об'єктів їх дії, можливості наслідків для підприємства, свідчить про їх різноманітність та залежність від роду діяльності підприємства. У зв'язку з цим головне завдання керівників підприємства є своєчасне виявлення, запобігання або послаблення майнової, фінансової, інтелектуальної, інформаційної, науково-технічної, екологічної безпеки підприємства-комплексно. Крім того, дієва система економічної безпеки створює умови для ефективного функціонування підприємства, досягнення бізнес-цілей в умовах жорсткої конкуренції та значного господарського ризику, шляхом своєчасного виявлення та нейтралізації різноманітних загроз. Аналіз загроз за класифікаційними ознаками є одним із пріоритетних напрямів управління економічною безпекою, значний внесок у систему оцінки безпеки та розробки механізму його ефективного захисту. Це дає можливість якісно виявити рівень існуючих загроз за допомогою методів мінімізації досягнення найменших витрат в економічній та фінансовій сферах.

Таким чином, економічна безпека підприємства- це складне та багатовекторне поняття, про що свідчить різноманітність наукових підходів до його сутності та класифікації загрози, які на неї безпосередньо впливають. Задля нейтралізації будь-яких загроз економічній безпеці суб'єкти господарювання повинні спрямовувати свої зусилля на створення та підтримку власної системи безпеки - організованої сукупності спеціальних органів, служб, засобів, методів та заходів, що забезпечують захист життєво важливих інтересів підприємства від внутрішніх та зовнішніх загроз. Система економічної безпеки не є однаковою, шаблони для усіх господарюючих суб'єктів різні. Вона унікальна для кожного підприємства, оскільки залежить від виду та особливості його діяльності, розмірів, виробничого потенціалу, різноманітності виробництва, наявності секретних матеріалів і таке інше.

Список використаної літератури

1. Беспалько А.А. Экономическая безопасность строительных предприятий. Автореферат дисс. канд. эк. Наук. Москва, 2005.
2. Реверчук Н.Й. Управління економічною безпекою підприємницьких структур [монографія] / Реверчук Н.Й. – Львів ЛБІ НБУ. 2004. – 195 с.

Аспекти управління політикою фінансування залізничної корпорації

Швець А. І., Головкова Л. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Нагальна необхідність ефективного управління політикою фінансування діяльності залізничної корпорації зумовлена високою стратегічною значимістю залізничної галузі України. Особливість політики фінансування діяльності залізничної корпорації, як суб'єкта природної монополії, обумовлюється необхідністю пошуку оптимальної методологічної основи відносно управління фінансовими ресурсами, їх формуванням, розподілом і використанням. Ефективний процес управління фінансовими ресурсами є запорукою стабільного розвитку корпорації та добробуту власників, сталого фінансового стану та збільшення ринкової вартості.

Важливою складовою управління політикою фінансування залізничної корпорації, є управління власним капіталом та залученими коштами. Управління фінансовою політикою також здійснюється щодо структури капіталу, а саме стосовно пошуку та додержання оптимальності його структури. Оптимальне співвідношення позикових та власних ресурсів покликане максимізувати ринкову вартість підприємства і мінімізувати середньозважену вартість капіталу при збереженні рівня фінансової стійкості та рентабельності. Досягнення оптимальності має відбуватися з урахуванням індивідуальних та галузевих особливостей діяльності підприємства, для залізничної галузі в Україні такими особливостями є вагома частка основних засобів в структурі активів, високий рівень зношеності основних фондів, відсутність аналогічної конкуренції та її наявність в інших галузях транспорту тощо. Нинішній стан управління фінансовими ресурсами залізничної корпорації вимагає створення та впровадження нової моделі оптимізації капіталу, через здебільшого його нераціональну структуру. Як приклад, на ДП УЗ «Придніпровська залізниця» співвідношення власних та залучених ресурсів станом на 2013 рік склало 75,21% і 24,79% відповідно. Тобто, є необхідність оптимізації структури на основі максимізації рентабельності власного капіталу.

Окрім досягнення раціонального співвідношення залучених ресурсів і власних коштів, запорукою вдалої політики фінансування також є спрямування фінансової діяльності стосовно: ефективного використання і систематичного надходження фінансових ресурсів, дотримання кредитної та розрахункової дисципліни, збереження на безпечному рівні фінансової стійкості, відповідності джерел надходження фінансових ресурсів фінансовій політиці, що провадиться на підприємстві. Формування стратегії управління політикою фінансування має базуватися на ґрунтовному аналізі, зорієнтованому на створення організаційних, юридичних, економічних умов, як основи прийняття рішень. Цим пояснюється важлива практична значущість систематичної оцінки фінансового стану підприємства, що дозволяє контролювати його фінансову стабільність та стійкість.

Таким чином, ефективність управління політикою фінансування залізничної корпорації залежить від дотримання вище рекомендованих аспектів, а також цілеспрямованої стратегічної програми підтримки з боку держави та беззаперечного дотримання законодавчих норм, які насамперед потребують негайної якісної зміни через мінливі процеси в економічній сфері країни.

Проблеми формування системи фінансово-економічної безпеки залізничного галузі України

Якімова А. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Відповідно до Транспортної стратегії на період до 2020 року залізничний транспорт є однією з базових галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, захисту економічних інтересів держави, підвищення рівня життя населення.

Вищенаведене свідчить про надзвичайно важливу роль в соціально-економічному розвитку України та її регіонів, яку відіграє залізнично-транспортний комплекс (надалі – ЗТК).

Він представляє собою складну виробну соціально-економічну систему, що поєднує в інтегрованому технологічному процесі сукупність структурних підрозділів (дирекцій перевезень, станцій, локомотивних і вагонних депо, дистанцій колії, енергопостачання, зв'язку, допоміжних господарств тощо).

Реформування та корпоратизація ЗТК передбачає трансформацію цілей і завдань, які забезпечують його безпечний розвиток.

Формування цілей є необхідною умовою формування ефективної системи фінансово-економічної безпеки залізнично-транспортного комплексу. Вони мають органічно витікати із загальних цілей його функціонування, як самостійної соціально-економічної системи. Під ціллю системи фінансово-економічної безпеки розуміється своєчасне виявлення і попередження як внутрішніх, так і зовнішніх небезпек та загроз, забезпечення захищеності діяльності підприємства і досягнення ним корпоративних цілей. Фінансово-економічна безпека, яка складова корпоративної безпеки ЗТК безпосереднім чином пов'язана з його економічним зростанням.

Визначальними у процесі формування комплексної загальносистемної мети фінансово-економічної безпеки ЗТК є корпоративні інтереси, які поділяються на групи: інтереси корпоративного підприємства як суб'єкта господарювання, інтереси власників (акціонерів), інтереси менеджменту; найманих працівників, пов'язані інтереси.

Необхідність вдосконалення системи фінансово-економічної безпеки обумовлена рядом причин, до яких можна віднести:

- організаційні та функціональні зміни, що відбуваються внаслідок реформування та корпоратизації ЗТК;

- зростання на ринку залізничних перевезень кількості учасників (які являються стейкхолдерами, що впливають на корпоративні інтереси ЗТК): оператори та власники рухомого складу, власники ремонтних підприємств; що вимагає координації всіх учасників перевізного процесу на базі єдиних вимог.

Головною проблемою в сфері фінансово-економічної безпеки підприємств залізничного транспорту є відсутність комплексної системи її забезпечення.

Тому процес реформування залізнично-транспортного комплексу повинен супроводжуватися вирішенням проблем формування системи фінансово-економічної безпеки на основі визначення пріоритетних напрямків управління корпоративною фінансово-економічною безпекою як передумови забезпечення економічного зростання залізнично-транспортного комплексу та формування цілісної організаційно-управлінської структури.

Узгодження інтересів підприємства з інтересами суб'єктів зовнішнього і внутрішнього середовища є новим видом управлінської діяльності і вимагає відповідної довгострокової політики.

Проблеми фінансового контролінгу на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах

Якимова А. М., Безребра Н. Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В сучасних реаліях, які характеризуються мультикризовими станами багатьох сфер економіки, ефективне функціонування підприємств залізничного транспорту неможливе без зростання ролі стратегічного управління підприємством, змін принципів, методів реалізації, елементів структури такого управління. З постійним удосконаленням таких умов, перед керівництвом гостро постає задача щодо стратегічного розвитку залізничного транспорту з метою підвищення рівня конкурентоспроможності підприємства та своєчасних реакцій на загрози. Це вирішується за допомогою прогнозування інноваційного розвитку, який всебічно охоплює комплекс управлінських заходів, в фундамент якого закладено систему фінансового контролінгу.

Впровадження контролінгу на підприємствах залізничного транспорту та ефективна реалізація прийнятих рішень на всіх підрозділах підприємства є надзвичайно актуальною проблемою. В сучасних умовах керівникам підрозділам залізничного транспорту, доцільно надавати можливість розробляти власні плани соціального та виробничого розвитку, створювати виробничі програми. Саме це призведе до підвищення відповідальності керівників за прийняті управлінські рішення. Для цього їм потрібна точна інформація про фінансово-господарську діяльність підприємства. Виконанням даного питання і займається служба контролінгу підприємства.

Контролінг надає керівництву підприємства необхідне джерело інформації для прийняття управлінських рішень за допомогою інтеграції процесів збору, підготовки, обробки аналізу та інформації; надає можливу інформацію для управління фінансовими і трудовими ресурсами; забезпечує існування підприємства на рівнях стратегічного і аналітичного управління.

Головними та основними проблемами при впровадженні системи фінансового контролінгу на залізничному транспорті є:

- впровадження фінансового контролінгу в системі застарілого організаційного забезпечення, тобто в складі планово-економічної та фінансової служб;
- помилки при виборі основних цілей фінансового контролінгу щодо орієнтації управлінського процесу виключно на максимізацію прибутку;
- помилкове розуміння завдань та суті фінансового контролінгу;
- надлишковий або недостатній обсяг неузгодженої інформації;
- велика кількість контрольованих показників;
- впровадження контролінгу «знизу догори».

Отже, саме ліквідація даних проблем та недоліків забезпечить ефективне існування системи контролінгу на залізничному транспорті, що в свою чергу дасть можливість вдосконалити механізм організаційно-економічного управління; вдосконалити систему обліку доходів і витрат; підвищити якість управління на всіх етапах управлінського процесу; забезпечити дієвість системи інформаційного забезпечення.

Секція 5

Математичне та комп'ютерне моделювання економічних процесів на транспорті

Моделирование агрегированных временных рядов процессов железнодорожного транспорта с использованием расширенного логистического отображения

Белый Б. Б., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

В докладе выполнено исследование вопросов формирования математических моделей технологико-экономических процессов железнодорожного транспорта представленных временными рядами (ВР).

Рассмотрены данные процессы посуточного прибытия и отправления вагонов на станциях металлургического комбината г. Кривой Рог. Анализ данных, полученный с использованием метода Херста, показал их антиперсистентность. Следует отметить, что в настоящее время нет общепринятых методов анализа и моделирования процессов таких категорий.

В работе представлены результаты систематического применения модели Расширенного логистического отображения (РЛО)[1] для последовательности производных временного ряда, полученных путем последовательного агрегирования уровней (Рис. 1).

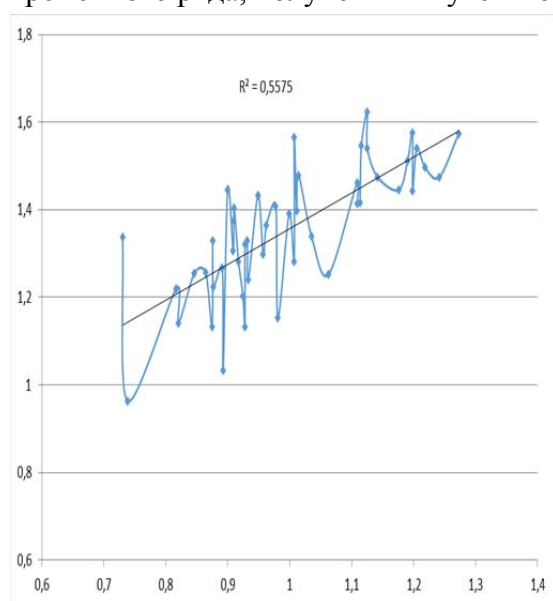


Рисунок 1. Исходный временной ряд вагонопотока

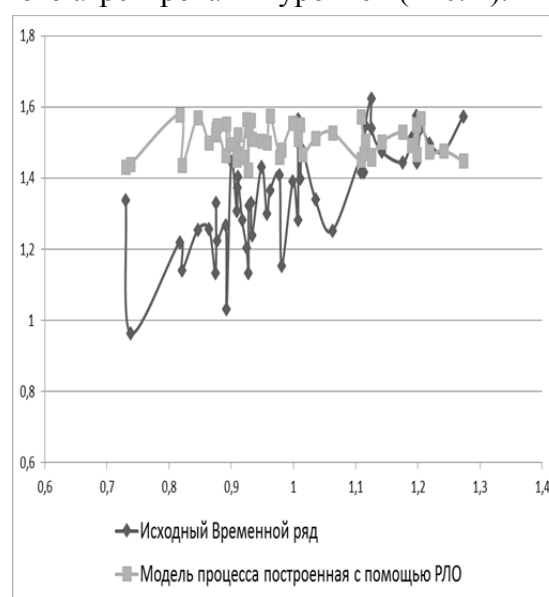


Рисунок 2. Сравнительный анализ исходного временного ряда и модели процесса построенной с помощью РЛО

Такая процедура позволяет оценить возможность формирования модели для ВР, начиная с некоторого уровня обобщения данных.

В докладе обсуждаются некоторые результаты исследования процедуры агрегирования временных рядов и моделирования технологических процессов на основе РЛО. В частности, агрегированная модель (Рис. 2), позволила с достаточной точностью представить свойства процессов временных рядов.

Литература

1. Скалозуб В.В., Белозёров В.Е., Клименко И.В., Белый Б.Б. Моделирование и прогнозирование процессов на основе обобщенного логистического отображения //Наука та прогресс транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту, № 6 (48), Днепропетровск, 2013, С. 99 – 109.

Засади прийняття виважених рішень забезпечення економічної стабільності та розвитку виробництва на основі чисельних альтернатив

Шинкаренко В. І., Васецька Т. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Спираючись на концепцію стабілізації або сталого розвитку виробництва, транспортної галузі, сфери послуг тощо, обираються ті чи інші методи та засоби фінансового забезпечення. Зміна концепції, кон'юнктури ринку, інших зовнішніх та внутрішніх факторів потребує їх перегляду. У цих випадках має сенс ранжування альтернативних методів та засобів з метою виокремлення найбільш результативних.

Досить популярним при розв'язку задач багатокритеріального вибору є метод аналізу ієрархій (МАІ). Існує багато модифікацій даного методу, які дозволяють частково вирішити проблеми, які виникають при застосуванні МАІ. Основним обмеженням на застосування даного методу в більшості реальних задач, в тому числі і на транспорті, є велика кількість альтернатив. В класичному методі МАІ, як правило, ранжується до 6 альтернатив. В даній роботі пропонується нова модифікація МАІ з сортуванням.

Суть модифікації полягає в наступному: всі альтернативи розділяються на групи по 3-4 в групі. Нижче наведено алгоритм розбиття на групи, який було розроблено на основі аналізу таблиці розбиття альтернатив на групи для кількості альтернатив від 1 до 25.

Розраховується кількість груп із чотирьох:

$$k_4 = \begin{cases} N/4, & \text{якщо } \text{mod}(N,4) = 0, \\ 0, & \text{якщо } N = 4 \text{ чи } N = 5, \\ N/4 - (3 - \text{mod}(N,4)), & \text{в інших випадках.} \end{cases}$$

та трьох альтернатив:

$$k_3 = \begin{cases} 0, & \text{якщо } \text{mod}(N,4) = 0, \\ 1, & \text{якщо } N = 3, \\ 2, & \text{якщо } N = 5, \\ (N - k_4 \cdot 4)/3, & \text{в інших випадках.} \end{cases}$$

де N - загальна кількість альтернатив.

В кожній групі на основі класичного методу МАІ виконується ранжування. Після цього формуються нові групи наступним чином.

Для k від одного до $M-1$ та $l = \lfloor N_k / 2 \rfloor$ - ціла частина від ділення на 2 (N_k - кількість елементів в групі, M - кількість груп, k - номер групи), формуємо нові групи із елементів поточної та наступної групи:

$$G'_k = \{A_{k, N_k - p}\} \cup \{A_{k+1, 1}, A_{k+1, 2}\}, \forall p \in [1, l],$$

де $A_{i, j}$ - j -а альтернатива в i -групі.

Якщо після ранжування розташування альтернатив в групі змінилось, то виконується перегрупування і повторне ранжування. Перегрупування виконується за наступним алгоритмом.

Для $k=1$ до $M-1$ формуємо групу із елементів поточної та наступної групи:

$$G_k = \{A_{k, 1}, A_{k, 2}\} \cup \{G'_{k, p}\}, \forall p \in [1, l]$$

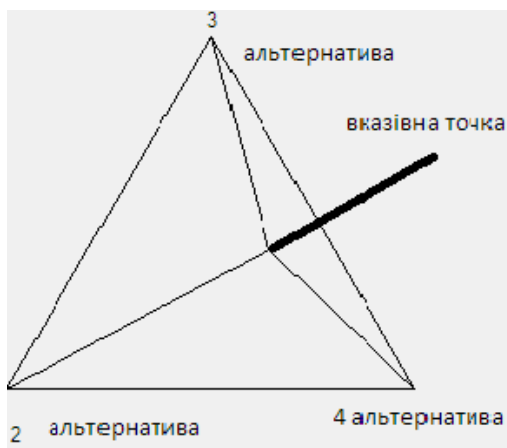
$$G_{k+1} = \{G'_{k, N_k - p}\} \cup \{A_{k+1, N_{k+1} - p}\}, \forall p \in [1, l],$$

де $l = \lfloor N_k / 2 \rfloor$ - ціла частина від ділення на 2 (без округлення).

Ведеться розробка системи аналізу із застосуванням модифікації МАІ та сортування, яка дозволяє виконати ранжування заданої кількості альтернатив (більше 6) за вказаними

критеріями. Система має зручний інтерфейс для вводу матриць парних порівнянь. Матриці парних порівнянь представлені в трьох видах: семантичному, числовому та графічному.

Графічне представлення матриць це рівносторонній трикутник, вершинами якого є альтернативи (рис. 1). Користувач може рухати вказівну точку всередині трикутника, яка і визначає співвідношення трьох альтернатив. Експериментально визначено, що всі точки всередині трикутника відповідають узгодженим матрицям парних порівнянь за визначенням Сааті.



Таблиця 1. Матриця парних порівнянь

	A2	A3	A4
A2	1	0,5	0,5
A3	2	1	1
A4	2	1	1

Рисунок 1 Графічне представлення матриці парних порівнянь

Матриці парних порівнянь заповнюється для альтернатив по групам. Якщо в групі чотири альтернативи, то користувач повинен заповнити чотири матриці розмірності три, які є різними сполученнями по три альтернатив із чотирьох.

Експериментально було встановлено, що якщо для всіх можливих розбиттів групи із чотирьох альтернатив на групи по три альтернативи матриці парних порівнянь є узгодженими, то і матриця парних порівнянь для групи із чотирьох альтернатив є узгодженою. Таким чином користувачу пропонується заповнювати матриці розмірності три.

Система автоматично розраховує значення елементів матриць парних порівнянь на основі вже введених даних. Користувач може перевизначити, ті елементи, які на його думку повинні мати інші значення. Програма контролює узгодженість суджень експерта, шляхом розрахунку індексу узгодженості матриць.

Даний підхід суттєво полегшує роботу користувача по заповненні матриць парних порівнянь, оскільки не потребує введення значень всіх матриць парних порівнянь. Деякі значення розраховуються автоматично, і система одразу починає ранжування.

Також описана методологія дозволяє виявити неузгодженості суджень на ранніх стадіях заповнення матриць. Навіть якщо окремі матриці парних порівнянь мають допустимий індекс узгодженості, це не гарантує абсолютної узгодженості результуючої матриці (для всіх альтернатив), адже окремі значення заповнювались автоматично, і теж містять певну неузгодженість суджень експерта. В роботі алгоритму це проявляється в тому, що починають повторюватись групи при розбитті альтернатив, і розташування альтернатив в групі змінюється. Отримуємо «зациклення». Неузгодженість є між альтернативами, які змінюють своє розташування в різних групах.

Таким чином система може вказати експерту на неузгодженість його оцінок, і запропонувати ввести нові значення оцінок на основі підказок. Якщо, користувач, вважає за необхідне залишити оцінки як є, то система змінює формування груп так, щоб не утворювались групи, які вже були

Запропонований метод дозволить узгодити експертні оцінки альтернативних методів та засобів економічного регулювання виробництва та обирати найбільш виважені рішення щодо їх застосування.

Построение гибридной математической модели выручки производственной деятельности пассажирской компании

Герасименко П. В., Стасишина А. Е., ПГУПС, г. Санкт-Петербург, Россия

Железнодорожный пассажирский транспорт – важная отрасль любой страны, поскольку позволяет обеспечивать хозяйственные и культурные связи, способствует решению многих социальных задач. Его роль значительно возрастает в условиях рыночной экономики, так как транспорт влияет на скорость доставки пассажиров, на развитие социальной сферы жизни общества и др.

Особенностью последних лет стало замедление экономического роста России, которое сопровождается снижением потребности населения в транспортных услугах. Так, доля железнодорожного транспорта во внутригосударственном и международном сообщении РФ снизилась на 4,3%.

Это повлияло на возможность перемещения всех слоев населения для удовлетворения производственных и социальных потребностей, на улучшение качественных характеристик уровня транспортного обслуживания населения. Кроме того, это привело к снижению выручки пассажирской компании, а в конечном итоге и ее развитию.

Для установления причин снижения эффективности работы компании в работе выполнен анализ наиболее существенных причинно-следственных взаимосвязей между факторами и последствиями, связанными со снижением выручки компании. Для этого была построена диаграмма Исикавы, известная также под названием диаграмма «Рыбьей кости». Построение диаграммы позволило выявить ключевые взаимосвязи между различными факторами и более точно понять исследуемый процесс. Путем дальнейшего анализа были определены главные факторы, оказывающие наиболее значительное влияние на изменение выручки компании. Такими факторами явились пассажирооборот и объем выполненного ремонта и технического обслуживания подвижного состава.

На сегодняшний день, одной из важных проблем, решаемой специалистами железнодорожного транспорта, является разработка методического аппарата для оценивания и прогнозирования экономических и производственных показателей предприятий, обеспечивающих своевременную и качественную перевозку пассажиров. Исходными данными для построения модели послужили основные производственно-экономические помесечные показатели одного из филиалов компании за 2010-2014 годы.

Для построения и обоснования математической модели зависимости выручки филиала от пассажирооборота и ремонта и технического обслуживания был применен метод регрессионного анализа, а именно метод наименьших квадратов, как один из базовых методов регрессионного анализа для оценки неизвестных параметров регрессионных моделей по выборочным данным и метод Фишера для оценки качества. Для практического использования была рекомендована гибридная модель, в основу построения которой положены результаты трех основных производственных моделей: линейная, модель типа Кобба-Дугласа и Аллена. Оценка модели по критерию Фишера выявило ее статистическую значимость.

С помощью точечного прогнозного значения выручки выполнено ее сравнение с реальным значением, достигнутым в 1 квартал 2014 г.

Погрешность между реальным и прогнозным значениями выручки составила до 5%. Построение интервальной оценки показало, что с вероятностью 0,95 интервал накрывает реальный результат.

Підвищення ефективності процесів моніторингу експлуатаційних параметрів локомотивів засобами системи «Магістраль-ВЛ11»

Гиренко В. Д., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Підвищення безпеки і економічної ефективності процесів експлуатації локомотивних парків знаходяться в центрі уваги роботи залізниць України. При цьому все більша увага приділяється використанню результатів моніторингу для контролю технологічних процесів. Такий моніторинг дозволяє підвищити технологічну і економічну ефективність експлуатації об'єктів рухомого складу. У роботі розглядаються питання щодо удосконалення системи автоматизації моніторингу стану локомотивів.

На даний момент моніторинг параметрів локомотивів здійснюється діагностичною системою «Магістраль-ВЛ11». Вона вимірює до 26 аналогових та до 54 дискретних параметрів, а також фіксує вихід параметрів за межі допустимих значень. В момент виходу одного з контрольованих параметрів за межі області допустимих значень автоматично записуються значення усіх параметрів у цей момент часу. Вищезазначена система має ряд недоліків, які значно зменшують ефективність моніторингу:

- обмежена множина параметрів, зберігання значень тільки у зв'язку з виходом одного з них за межі допустимих значень;
- структура збереження даних не передбачає утворення для будь-якого параметра часового ряду значень;
- складність проведення аналізу змін конкретного параметра у часі, виявлення зав'язків параметрів.

У роботі досліджено два шляхи щодо підвищення ефективності моніторингу параметрів локомотивів: технічний та програмний. Технічний шлях передбачає побудову нової автоматизованої системи або вдосконалення існуючої. Використання такого підходу потребує суттєвих витрат, пов'язаних з розробкою, виготовленням, впровадженням та наступним супроводом нових пристроїв та програмного забезпечення (ПЗ). Враховуючи наявність вже впровадженої системи «Магістраль-ВЛ11», такий підхід не є раціональний.

У роботі виконано вдосконалення існуючої системи «Магістраль-ВЛ11» шляхом розробки ПЗ, яке в значній мірі усуває вищезазначені недоліки. Такий підхід дозволяє використовувати вже впроваджену систему, реалізуючи необхідну додаткову функціональність засобами ПЗ, впровадження якого потребує значно менших витрат.

Розроблена система представляє компоненту залізничної інтелектуальної транспортної системи, вона дозволяє використовувати дані з існуючої системи діагностики. Система базується на моделі, яка представляє кожен з параметрів у вигляді часового ряду, утвореного з рівнів цього параметра на певний момент часу, максимального та мінімального допустимих рівнів цього параметра. Метою проведення аналізу є виявлення можливих залежностей між параметрами та визначення їх впливу на стан рухомого об'єкту. Також реалізовано процедури структурного моделювання, що дозволяє обґрунтовано обрати математичне представлення залежностей досліджуємих параметрів об'єкту.

Застосування розробленої моделі експертами дозволяє отримувати більш точну інформацію про стан локомотива, що в свою чергу дозволить попереджувати вихід з ладу вузлів локомотива та планувати процеси обслуговування виходячи з наявної інформації про стан локомотива. Таке планування призводить до зменшення відповідних витрат, збільшення часу готовності локомотивів, економії коштів на процеси експлуатації локомотивів. У доповіді наведено структуру та функції ПЗ автоматизації моніторингу.

Моделювання ринкової вартості залізничного рухомого складу

Гненний О. М., Гненний М. В., Чернова Н. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В умовах утворення публічного акціонерного товариства "Українська залізниця", процедура якого передбачає проведення незалежної оцінки майна підприємств та установ залізничного транспорту загального користування, на базі яких утворюється назване товариство, особливу актуальність набувають питання науково-методичного забезпечення незалежної оцінки об'єктів, специфічних для залізничного транспорту, у тому числі рухомого складу.

Як відомо, ринкова вартість може бути визначена за усіма методичними підходами оцінки (порівняльний, дохідний, витратний). При цьому, результатом виконання оціночних процедур відповідних методичних підходів буде ринкова вартість лише за умови, що уся вихідна інформація, усі припущення, усі проміжні показники, що застосовуються у межах оціночних процедур, матимуть ринкове походження. Таким чином, головною умовою для застосування певного методичного підходу для визначення ринкової вартості є наявність необхідної ринкової інформації для проведення відповідних оціночних процедур. Для порівняльного підходу – це відомості про угоди купівлі-продажу щодо подібного об'єкту оцінки майна, або комерційні пропозиції такого майна до продажу (з інформацією про ціни та основні характеристики об'єктів порівняння). Для дохідного підходу – відомості про угоди або комерційні пропозиції щодо оренди подібного майна та інформація про дохідність та ризикованість інвестування капіталу у відповідні активи. Для витратного підходу – це відомості про ціни нових подібних об'єктів (тобто дані "первинного" ринку) та дані ринку подібних об'єктів, що були у використанні, необхідні для встановлення зносу об'єкта оцінки за даними ринку. Таким чином, пріоритетність того чи іншого методичного підходу для оцінки окремих категорій об'єктів визначається рівнем розвитку відповідних сегментів ринку. З огляду на вищезначене, наразі основним методичним підходом для оцінки ринкової вартості залізничного рухомого складу є порівняльний підхід.

Основною задачею при оцінці майна порівняльним підходом є побудова моделі вартості для обраної одиниці порівняння, що дозволяє визначити вплив на ринкові ціни певних характеристик майна (елементів порівняння). Для виконання цієї задачі за наявності достатнього обсягу інформації щодо об'єктів порівняння на ринку подібного майна доцільним є застосування методу регресійного аналізу.

У залежності від обраної одиниці порівняння, результуючою ознакою регресійної моделі вартості може бути вартість одиниці рухомого складу, або питома вартість одиниці потужності, вантажопідйомності, маси тари, або іншого основного техніко-економічно параметру відповідного типу рухомого складу.

До регресійної моделі вартості рухомого складу, в загальному випадку, включаються факторні ознаки, що можуть бути поділені на дві групи: технічні характеристики об'єктів та показники, які характеризують їх залишковий ресурс.

В умовах, коли відсутні дані щодо технічного стану об'єктів порівняння, або ці дані є недостатньо достовірними, припустимим є припущення, що для рівняння регресії залежності вартості від фактичного віку (терміну експлуатації) відхилення фактичних значень результуючої ознаки від модельних спричинене відмінностями саме у технічному стані. У цьому випадку вартість об'єкта оцінки може бути визначена наступним чином. На підставі регресійної моделі залежності вартості від фактичного віку встановлюється довірчий інтервал вартості для об'єкта оцінки. Цей інтервал розбивається на декілька частин, що відповідають якісним характеристикам технічного стану (наприклад, добрий, задовільний, умовно-придатний та незадовільний). Вартість об'єкта оцінки встановлюється як середина частки довірчого інтервалу, що відповідає його технічному стану.

Экономическая целесообразность адаптации структур данных в облачных вычислениях

Забула Г. В., Шинкаренко В. И., ДНУЖТ, г. Днепрпетровск

Развитие информационных технологий находится в общих трендах развития человечества. Одним из основных трендов является глобализация. Все больше экономических, политических и административных структур стремятся к всеобщей интеграции и унификации. В Украине за последние годы создано ряд систем Единых реестров и отраслевых систем управления.

Стремительно растут объемы обрабатываемой информации, что предопределяет разработку специальных технологий, для работы с большими объемами данных (BigData). Например, облачные системы хранения и обработки данных. Облачные системы вычислений – системы, обеспечивающие доступ к конфигурируемым вычислительным ресурсам по требованию. В основном, состоят из множества вычислительных устройств и программы-координатора, выполняющего роль балансировки задач по устройствам.

Для решения ряда задач глобальных оптимизаций и планирования железнодорожного транспорта недостаточно имеющихся вычислительных средств Укрзализныци. Требуется либо облачные ресурсы сторонних организаций либо реорганизация структуры использования собственной вычислительной техники.

Вычислительные ресурсы как Укрзализныци, так и сторонних организаций характеризуются разнообразием моделей и платформ, которое предопределено различными задачами и развитием рынка.

При этом процесс масштабирования программного продукта на другие платформы заключается только в переносе его функциональности. В большинстве случаев потенциальные возможности по адаптации программных продуктов к вычислительным платформам не используются. Адаптация и/или оптимизация программных средств производится лишь в тех случаях, когда при переходе на другую платформу не удовлетворяются нефункциональные характеристики.

Существующие подходы обработки данных связанные с распараллеливанием алгоритмов позволяют сократить время обработки данных как за счет аппаратной обработки структуры самих алгоритмов (предсказание ветвлений, обработка на разных ядрах, конвейеризация и т.п.), так и за счет планирования работы алгоритмов, чтобы они обрабатывали независимые множества данных. Но при работе алгоритмов, которые работают со всем множеством данных, невозможно распараллелить программу простым планированием алгоритма.

Разработан метод адаптации структур данных (СД) в оперативной памяти, основывается на программных шаблонах и сценариях обработки данных, который позволит улучшить временную эффективность алгоритмов. Программный шаблон – полный набор методов доступа к элементам СД, которые реализуют размещения данных, обеспечивают формирование СД, добавление/удаление элементов, поиск и т.п. Сценарием обработки данных определяется конкретная последовательность обработки данных, используя методы доступа СД.

Процесс адаптации СД представляет собой процесс формирования СД, наиболее эффективной в данных программно-аппаратных средах различных частей облака. Это позволит создавать вычислительные облака, состоящие из гетерогенных вычислительных средств и сократить операционные расходы, связанные с обслуживанием техники и администрированием.

На основе выполненных компьютерных экспериментов адаптации СД можно спрогнозировать 10-15% снижение расходов облачных вычислений путем использования предложенной адаптации.

Застосування методів інтервального аналізу до обробки нерегулярних даних в підсистемах ІТС

Ільман В. М., Демідов І. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Інтелектуальні транспортні системи, як сукупності складних комплексів управління, безпеки, телекомунікаційних середовищ, енергетики, сфери обслуговування і іншого пов'язані із збором, обробкою і розповсюдженням інформації, зокрема даних поточного контролю руху транспорту та його технічного стану, екологічної та економічної безпеки тощо. Від «правильності» даних їх достовірності в підсистемах ІТС суттєво залежать результати керування транспортними засобами, транспортною інфраструктурою, прогнозування та планування на транспорті. Неправильність даних обумовлена:

- категорією нечіткості сприйняття інформації,
- запізненням доставки інформації технічними пристроями,
- некоректністю моделей обробки даних,
- випадковістю подій тощо.

Некоректність моделювання пояснюється тим, що сукупність отриманих даних підпорядкована деякому інколи невідомому закону, а модель, за якою обробляються ці дані, діє за своїм законом. Така ситуація виникає, як правило, при обробці даних поточних процесів. Поточні процеси є регулярними, якщо вони мають періодичність або пошти періодичність і нерегулярними в інших випадках.

В останні часи обробка нерегулярних реальних потоків даних привертає увагу дослідників з питань прогнозування. В загальні, існує велика кількість методів прогнозування, але їх кількість різко знижується коли мова стосується нерегулярних часових рядів. Назвемо з них два. Метод обробки нерегулярної інформації мультіграфами, який придатний для обробки даних на коротких часових інтервалах і крім того реалізація алгоритму обробки за цим методом потребує доопрацювання. Комбінований метод прогнозу моделі нерегулярного (багатокомпонентного) процесу, на основі методів Тейла-Вейджа, сингулярного аналізу і експоненційного згладжування. Цей метод досить складний як з позиції моделювання, так і з позиції реалізації в інтелектуальних транспортних системах.

Більш придатним, на наш погляд, є метод обробки нерегулярних даних часових рядів за методологією основою на елементах інтервального аналізу, тому що:

- інтервал може взяти на себе частину нерегулярності даних,
- знімається питання оцінки похибки при обробці даних,
- апарат представлення інтервалів простий, і відоме їх алгебраїчне числення,
- розвинена методологія роботи з розмитими інтервалами,
- добре розроблена методика інтервального аналізу.

Запропонована методика обробки нерегулярних даних визначених часовими рядами. В основі методики покладено прийом апроксимації заданого нерегулярного ряду інтервальним часовим рядом. При такій апроксимації знижується порядок нерегулярності ряду, що дозволяє спростити подальшу числову обробку даних. Числова обробка інтервальнозначних часових рядів проводиться методом сплайнової інтерполяції, для якої сплайн визначається у деякій області визначення ряду кусочно-поліноміальною інтервальною функцією. Передбачається, що для кожної частки розбиття інтервальної функції у області визначення часового інтервальнозначного ряду існує її представлення неперервним інтервальним поліномом деякого порядку і ця функція має інтегровану з квадратом похідну відповідного порядку.

Розглянуто приклад часового вантажопотоку на залізниці. Потік даних вантажних перевезень хаотично-осцилюючий. Дані потоку спочатку обробляються за наведеною методикою інтервальної апроксимації і подальшої прогнозу інтерполяції кубічними сплайнами. Розроблено чисельний алгоритм бікубічної інтерполяції інтервальних даних.

Логістичні моделі підсистем ІТС на основі гібридних множинних об'єктів

Ільман В. М., Морошан В. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Сучасні транспортні системи суттєво впливають на економічну політику і пов'язані з безпекою руху, економією енергоресурсів, охороною навколишнього середовища, економікою підприємств та загалом з державною економікою.

Основною складовою економічної політики транспортних систем є ланцюг «supply chain», під цим розуміється комплекс: зберігання, обробки, транспортування вантажів, документування тощо. В цьому контексті інтелектуальні транспортні системи залізничного, автомобільного повітряного і водного повинні представляти і оптимально реалізовувати категорію «supply chain».

В свою чергу, важливу складову ланцюга «supply chain» представляє логістика, за якою виконуються дослідження і моделювання технологічних процесів та приймаються раціональні рішення їх функціонування, зокрема передбачається:

- застосування системного логістичного підходу при визначенні мети, виділення підсистем та їх взаємних зв'язків у процесах;
- визначення моделей і критеріїв ефективності побудованого системного процесу для прийняття відповідних рішень;
- по крокова реалізація процесів прийняття рішень за визначеними оцінками критеріїв;
- комплексний аналіз знайдених раціональних шляхів рішень і прийняття системного оптимального рішення технологічного процесу.

Реалізація схеми досліджень для транспортних систем пов'язана з декількома проблемами. По перше – безпосередня методологія виділення підсистем з загальної транспортної системи, недосконала, що проявляється у наслідуванні властивості батьківської складності, за якою складно проводити логістичний аналіз і розшукувати мінімум часу досягнення мети, який є антагоністом по відношенню до складності підсистеми.

По друге – логістичний аналіз і подальше прийняття рішень у транспортних системах пов'язано з багатьма критеріями, що ускладнює моделі систем, пошук оптимальних рішень і потребують розробки методології прийняття рішень.

За звичай, проблему складності системи штучно зменшують застосовуючи інтуїтивний прийом фільтрації до її елементів, за правилом «важливо чи неважливо для стану, поведінки». Розмитість цього правила не гарантує коректності прийнятого рішення, крім того, якщо ця некоректність з'ясовується у процесі логістичного аналізу, то процес виділення підсистем необхідно провести спочатку.

У доповіді запропонована методологія формалізованої структуризації категорії «supply chain» на основі гібридних атрибутивних множинних об'єктів. Гібридний об'єкт визначається упорядкованою парою, утвореною його структурою і змістом. Гібридність об'єкта визначається атрибутивною неоднорідністю змісту. Показано, як логістика транспортних систем моделюється атрибутивними гібридними об'єктами. Розглянуто форми задання множинних об'єктів, їх властивості, операції над об'єктами, функції об'єктів.

Будова множинних об'єктів дозволяє формулювати багатокритеріальні оптимізаційні задачі прийняття рішень і тим знімає питання по другій означеній проблемі. Виходячи з того, що множинні об'єкти визначаються неоднорідними парами, питання прийняття оптимальних рішень на об'єктах складніше і різноманітніше, ніж у класичних випадках. Різноманітність задач векторної оптимізації на множинних об'єктах потребують розвитку як класичних, так і некласичних методів їх вирішення.

Розглянуто приклад моделювання множинним об'єктом транспортної системи доставки вантажів різними транспортними засобами і виконано пошук оптимального рішення задачі за критеріями мінімуму структури, транспортних витрат та екологічної безпеки. Задача розв'язується класичним дискретним методом пошуку екстремуму.

Применение процедуры агрегирования для анализа и оперативного прогнозирования недетерминированных временных рядов технологических процессов железнодорожного транспорта

Клименко И. В., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

В докладе представлены вопросы оперативного управления процессами железнодорожного транспорта, использующие данные наблюдения в форма временных рядов (ВР). Применение ВР широко используется на практике. Отличие представляют процессы являющиеся, в первую очередь, технологическими процессами, ВР которых являются случайными (ни персистентными, ни антиперсистентными). Для этих процессов, в наше время нет общепринятых методик анализа и прогнозирования. В качестве данных для исследования выступают стохастические временные ряды, характеризующие реальные технологические процессы железнодорожного транспорта.

В работе [1], подробно рассматриваются возможности модели расширенного логистического отображения (РЛО) для построения оперативного плана управления процессами железнодорожного транспорта.

Для этого предложено использовать показатель Херста [1,2], для предварительной оценки ВР, а также исследовать зависимость сходимости процесса (ВР) от значения коэффициента Херста. На рис. 1, изображен ВР а также значение показателя Херста для этого ряда.

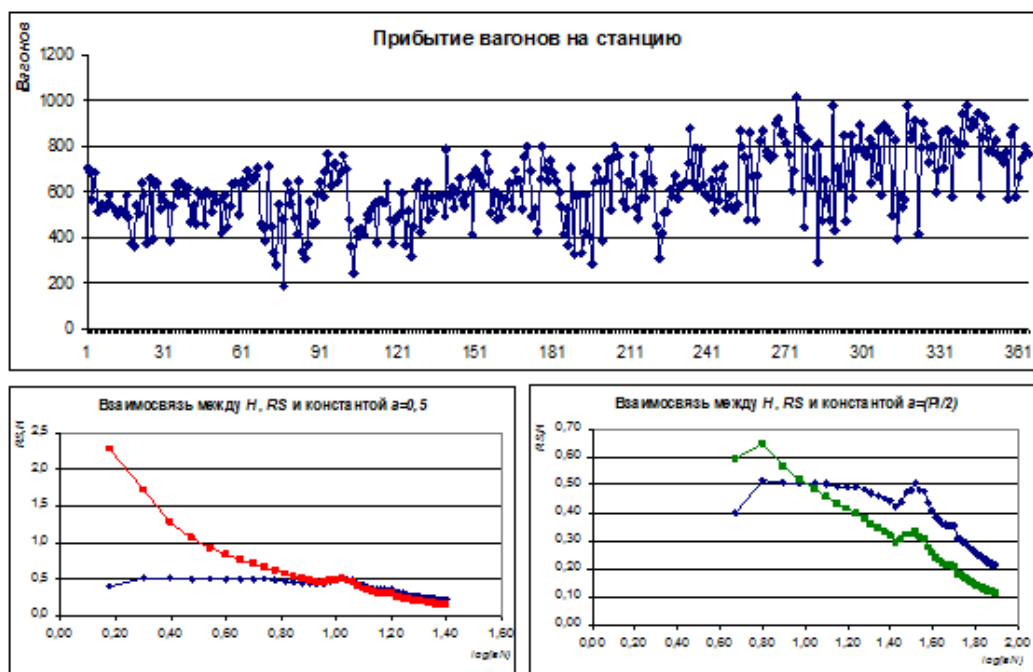


Рисунок 1. ВР ежедневного прибытия вагонов и график зависимостей его R/S статистики.

Применения процедуры агрегирования позволило выделить ВР разных типов, для которых свойства персистентности (антиперсистентности) при обобщении уровней проявляются на разных этапах (обобщения различного числа уровней).

Литература

1. Скалзуб, В. В. Метод прогнозування часових рядів на основі логістичного відображення [Текст] / В. В. Скалзуб, І. В. Клименко. // Тез. докл. V Международной научно-практической конф. «Современные информационные технологии на транспорте, в промышленности и образовании». – Д., 2011. – С. 67-68.

2. Сергеева, Л. Н. Моделирование поведения экономических систем методами нелинейной динамики (теории хаоса) [Текст] / Л. Н. Сергеева. – Запорожье: ЗНУ, 2002. – 227 с.

Моделирование образного представления экономического обеспечения транспорта

Шинкаренко В. И., Куропятник Е. С., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

На сегодня работа транспортных предприятий предполагает проведение множества финансовых операций, связанных с оплатой труда, обеспечением ремонта и обновлением подвижного состава, поддержкой научных проектов по модернизации отрасли по разным направлениям. Решения, принятые по данным вопросам, напрямую влияют на рентабельность перевозок и работы предприятий в целом.

В данный момент задачи распределения и управления денежными средствами слабоформализованы или неформализованы, требуют временных и людских затрат для проведения расчетов, а также принятия решений. Принимая во внимание многообразие операций и необходимость учета большого количества различных экономических показателей, что влечет за собой необходимость привлечения больших человеческих ресурсов, возникает потребность формализации и автоматизации вычислительных процессов и принятия решений.

Обобщенные конструктивно-продукционные структуры (КПС) позволяют формализовать понятия финансовых операций, а также их суть, представив их семантическую составляющую в виде образов. Под образом будем понимать отражение предмета действительности (финансовых потоков, операций, процессов) на некотором материальном носителе. Таким носителем может быть память человека или компьютера. Образы формируются в результате операции экспликации.

КПС представляет собой триаду «носитель – сигнатура – аксиоматика». В ходе специализации определяются элементы носителя согласно предметной области. В контексте экономического обеспечения транспорта элементами носителя являются образы операций, процессов, потоков. Элементы носителя имеют набор атрибутов, которые также являются образами. Сигнатура включает такие операции как подстановки и вывода, операции связывания, операции над атрибутами, а также отношения подстановки. Отношение подстановки – бинарное отношение с атрибутами вида $wil_w \rightarrow wjl$. Сигнатура включает набор правил подстановки вида $\psi_i: \langle s_i, g_i \rangle$, где s_i – последовательность отношений подстановки, g_i – набор операций над атрибутами. Операции подстановки, вывода и связывания позволяют строить конструкции образов, отображающие связанные экономические понятия. Конкретизация КПС образов позволяет определить правила формирования конструкций, их преобразования, которые также связаны с операциями над атрибутами.

Определение смысла операции предполагает определение соответствующего ему образа – элемента носителя КПС, что позволяет формализовать представления экономических процессов. Интерпретация данной КПС определяет алгоритмы выполнения операций сигнатуры и их исполнителя.

Исполнителем рассмотренной КПС может являться система искусственного интеллекта, работающая с формализованными понятиями – образами с целью принятия экономических решений.

Реализация КПС заключается в формировании множества образов с атрибутами и отношений между ними, что определяет экономическую составляющую работы конкурентного предприятия.

Данный подход является перспективным с точки зрения создания автоматизированных систем, позволяющих обрабатывать и оценивать не только числовые показатели, но и их суть, устанавливая между ними отношения сходства, различия, взаимозаменяемости. Такой подход может быть использован для нахождения альтернативных путей решения сложных экономических вопросов при неполноте исходных данных.

Автоматизация процесса принятия решений по экономическим вопросам позволит минимизировать затраты человеческих ресурсов, а также принимать более взвешенные и обоснованные решения с учетом большого количества параметров и данных.

Моделі, методи та інформаційні технології захисту корпоративних систем на основі інтелектуального розпізнавання загроз

Лахно В. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Аналіз існуючих підходів до побудови систем захисту інформації (СЗІ) корпоративних систем (КІС) показав, що традиційне використання автономних засобів захисту інформації (ЗЗІ) із прагненням до їхньої універсалізації, відповідно, до концепції навісного замка, суперечить перспективному підходу до забезпечення надійності та безпеки КІС [1-3].

В рамках державних і міждержавних програм інформатизації транспортної галузі (ТГ) створюються сучасні комплекси інформаційних, інформаційно-керуючих систем та автоматизованих систем керування (АСК) (далі по тексту ІСТГ), а також державна єдина інтегрована інформаційна система (ДЄІС).

Активне розширення інформаційно-комунікаційного середовища ТГ (ІКСТГ), особливо в сегменті мобільних, розподілених і бездротових технологій, супроводжується появою нових загроз для інформаційної безпеки (ІБ), про що свідчить зростання кількості інцидентів, пов'язаних із ІБ та захистом інформації, а також виявлених уразливостей у ІС та АСК ТГ. Загрози є цілком реальними, оскільки злочинці можуть отримати можливість перехоплювати паролі, окремі файли, геолокаційну інформацію, транслювати аудіо та відео дані, контролювати Wi-Fi мережі, веб-камери, інформаційні табло на автомобільних та залізничних шляхах, вокзалах, аеропортах, ін.

Проблеми, пов'язані із захистом інформації й забезпеченням ІБ, успішно вирішують провідні вітчизняні й закордонні вчені: Анодіна Т.Г., Богданов В.С., Гайкович В.Ю., Галатенко В.А., Герасименко В.А., Глова В.І., Грездов Г.Г., Грушо А.А., Домарев В.В., Дудикевич В.Б., Клейменов С.А., Котенко В.І., Лагунін В.С., Ленков С.В., Малюк А.О., Медведський І.Д., Мельников В.П., Мінаєв В.О., Молдовян О.А., Пархуць Л.Т., Перегудів Д.О., Петренко С.О., Петров О.С., Петряков А.В., Пятко С.Г., Расторгуєв С.П., Скопа А.А., Соколов О.В., Хорошко В.О., Шмаков Є.М., Юсупов Р.М., Ярочкін В.І., Ахмад Д.М., Касперський К., Козіол Дж. і ін.

Дослідженнями ІБ ТГ присвячені роботи: Бабака В.П., Бірюкова Д.С., Блінцова В.С., Вільського Г.Б., Єсікова О.В., Корнієнко О.О., Корченко О.Г., Риндюка В.А., Стасюка О.І., Харченка В.П. та ін. Однак в Україні ці дослідження носять фрагментарний характер.

Враховуючи вище зазначене, варто зупинитися на наступних існуючих передумовах захисту ІКСТГ, як невід'ємної складової національної безпеки.

По-перше, важливість транспортної галузі в національній безпеці та економіці України.

По-друге, необхідність забезпечення безпеки транспортного процесу та його інформаційної складової, роль якої постійно зростає.

По-третє, по мірі інтеграції України до євразійських транзитних коридорів, інформаційні ресурси набувають для галузі такого ж значення, як матеріальні й виробничі.

По-четверте, значною уразливістю ДЄІС, ІС та АСК ТГ, що пов'язано з появою нових методів нападів на інформацію, зокрема комп'ютерних (КНІ), широким поширенням бездротових комунікацій, систем навігації із використанням GPS, ГЛОНАСС, GALILEO, систем відеоспостереження (SC), технологій зв'язку GSM-R, VSAT, систем диспетчерського управління (SCADA, HMI), PLC на різних видах транспорту та ін.

По-п'яте, необхідністю розробки принципів побудови захищеного ІКСТГ і методики управління інформаційно-обчислювальним процесом, на підставі комплексного застосування існуючих засобів і методів захисту та зберігання інформації в інтересах підтримки стійкої працездатності ДЄІС, ІС та АСК ТГ.

Ступінь небезпеки кожної загрози КІС залежить від значень ряду факторів, що підвищують або знижують захищеність об'єкту інформаційної безпеки (ОІБ) від загрози певного класу, наприклад комп'ютерного нападу на інформацію (атаки). Фактори, що знижують захищеність ОІБ, будемо називати факторами ризику, а ті, що підвищують її -

факторами захищеності. Інтегральна оцінка уразливості й захищеності ОІБ є функцією його захищеності від кожного виду загроз. Інформація, яка є основою побудови дискретних процедур розпізнавання загроз (ДПРЗ) ІБ може бути подана в різних формах, зокрема, у вигляді важко з'ясовних ознак НСД $\{p_{ax1}, \dots, p_{axn}\}$ у КІС, діапазонів граничних значень, параметрів вхідного вихідного трафіка, непередбачуваних адрес пакетів, атрибутів, часових параметрів, запитів і т. д.

В роботі досліджена множина об'єктів PA - число можливих цілей порушника в ІКСТГ. Множина PA представлена у вигляді об'єднання непересічних підмножин (класів) загроз ІБ KL , реалізованих порушником при досягненні p_a -ї мети.

Головною особливістю запропонованого методу інтелектуального розпізнавання загроз КІС, є можливість одержання результату за відсутності інформації про функції розподілу значень ознак і за наявності малих навчальних вибірок.

Основним завданням побудови ДПРЗ є пошук інформативних підписів (або фрагментів описів).

Інформативними вважаються фрагменти, які відображають певні закономірності в описах об'єктів, використовуваних для навчання. У ДПРЗ для інформаційної безпеки (ІБ) інформативними вважаються такі фрагменти, які зустрічаються в описах об'єктів одного класу, але не зустрічаються в описах об'єктів інших класів загроз ІБ. Розглянуті фрагменти, зазвичай, мають змістовний опис у термінах проектування СЗІ КІС.

Побудова множини елементарних класифікаторів для модельованого класу загроз зводиться до такого: 1) задається характеристична функція; 2) будується ДНФ, що реалізує цю функцію. 3) обчислюється припустима (максимальна) кон'юнкція $\mathcal{R}$, що визначає приналежність об'єкта до певного класу загроз І КІС.

Для кожного із співвідношень дерева висновку побудовані нечіткі бази знань, які представляють сукупність нечітких правил «якщо-тоді», що визначають взаємозв'язок між вхідними та вихідною змінними при оцінці ІБ КІС. За нечіткими базами знань складені логічні рівняння. Правило активується, якщо істинність його умови більша за нуль.

Для кожного класу загроз ІБ кількість ознак в дослідженнях варіювалася від 3 до 9. Інформативність ознаки змінювалася в діапазоні від -1 до +1. Для оцінки ефективності процедур розпізнавання використовувався метод ковзного контролю.

В ході досліджень була розроблена експертна система (ЕС) «Аналізатор загроз», призначена для: розпізнавання загроз ІБ КІС; отримання інформації про стан комп'ютерів у ЛОМ; сканування запущених програм і процесів; визначення рівнів безпеки сервера та АРМ; оцінки поточних ризиків НСД до КІС; моделювання процесу ухвалення рішення по вибору оптимальної стратегії управління інвестиційним проектуванням СЗІ ІКСТГ.

ЛИТЕРАТУРА

1. Анин Б.Ю. Защита компьютерной информации [Текст] / Борис Юрьевич Анин. – СПб.: Петербург, 2000. – 384 с.
2. Ахмад Д. Защита от хакеров корпоративных сетей [Текст] / Ахмад Д., Дубровский И., Флинн Х.; пер. с англ. - 2-е изд. - М.: ДМК - Пресс, 2005. - 864 с.
3. Бородюк В. П. Повышение экономической эффективности системы информационной безопасности. / В. П. Бородюк, А. В. Львова // Вестник МЭИ № 4. - 2007. - С. 89-92.

Векторная оптимизация в задаче доставки грузов

Лоза П. А., Гридасова А. В., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

На всех этапах развития экономики транспорт обеспечивает потребности ее отраслей и населения в оперативном перемещении грузов и пассажиров. С его помощью функционируют производственная и непроизводственная сферы экономики, удовлетворяются нужды населения. Эффективность производственного процесса во многом зависит от способа реализации транспортирования, поскольку транспортные операции являются непосредственным выражением связей между отдельными этапами технологического процесса.

Известна и хорошо изучена транспортная задача по доставке грузов от $A_1, A_2, \dots, A_m$ (поставщики) к $B_1, B_2, \dots, B_n$ (потребители). Математическая постановка данной задачи имеет вид:

$$\sum_{j=1}^n x_{ij} = a_i, \quad i = \overline{1, m}; \quad \sum_{i=1}^m x_{ij} = b_j, \quad j = \overline{1, n}; \quad (1)$$

где x_{ij} – количество груза, которое доставляется от A_i к B_j ;

a_i – количество груза имеющегося в A_i ; $i = \overline{1, m}$,

b_j – количество груза потребного B_j ; $j = \overline{1, n}$.

В классической постановке оценка рациональности доставки выполняется с помощью соотношения

$$F_1 = \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n c_{ij} x_{ij} \rightarrow \max (\min) \quad (2)$$

В нашем исследовании принимаем $F \rightarrow \max$ так как c_{ij} – доходность от доставки единицы груза от A_i к B_j .

Наряду с F_1 оценивать доставку будем еще одним показателем

$$F_2 = \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n u_{ij} x_{ij} \rightarrow \min \quad (3)$$

где u_{ij} – экологические последствия доставки единицы груза от поставщика A_i к потребителю B_j .

Постоянно присутствующая экологическая опасность является следствием обычного функционирования транспортной системы: с одной стороны, она проявляется в повышенном, уровне загрязнения атмосферного воздуха, водных объектов, почвенного покрова и шуме вдоль транспортных магистралей; с другой стороны - опасность некоторых перевозимых грузов заставляет предусматривать специальные меры по предотвращению несанкционированного их распространения в окружающей среде.

В дальнейшем считаем, что имеет место

$$\sum_{i=1}^m a_i = \sum_{j=1}^n b_j, \quad (4)$$

т.е. задача сбалансирована.

В векторной постановке задача доставки грузов при условии (*) принимает вид

$$\begin{pmatrix} -F_1 \\ F_2 \end{pmatrix} \rightarrow \min \quad (5)$$

Багатокритеріальна модель технолого-економічного управління процесами експлуатації парків залізничних технічних систем

Осовик В.М., Південно-Західна залізниця, м. Київ

У роботі розкриваються питання багатокритеріального моделювання і подальшого аналізу технологічних та відповідних економічних процесів управління експлуатацією парків складних технічних систем (ТС) залізничного транспорту. Зокрема – керування процесами раціонального автоматизованого управління експлуатацією парків електричних двигунів (ЕД) залізничних стрілочних переводів. В даний час тільки на Південно-Західній залізниці їх експлуатується понад 6800. У контексті виконаних розробок зміст поняття «раціональне управління процесами експлуатації» визначає таке керування, що урахує вектор показників ефективності: грошові експлуатаційні витрати (за визначений період), надійність функціонування транспортної системи (оцінки ризиків відмов), додаткові витрати на відновлення у разі виникнення аварійних ситуацій процесів експлуатації. Додатковими факторами та умовами, які необхідні для забезпечення властивостей раціонального управління такими процесами, являються умови невизначеності станів технічних систем, а також неможливості виконання або складності процедур «монетаризації показників ефективності», тобто відображення їх значень у грошових еквівалентах. Застосування багатокритеріального аналізу у цих випадках дозволяє сформулювати модель компромісно-оптимального і раціонального вибору керування технологічними процесами експлуатації.

Важливою відмінністю автоматизованого управління парками ЕД, яке досліджене у роботі, являється наступне. Представлені результати спрямовані на створення інтелектуальної автоматизованої системи, що забезпечує управління процесами експлуатації парків ЕД на основі отримання оцінок параметрів їх поточного стану, без вилучення пристроїв з виробничих технологічних процесів. Зазначимо, що в даний час процеси експлуатації ЕД на залізничному транспорті України здійснюються на основі планово-попереджувального методу, з урахуванням нормування, а також при мінімальному застосуванні технологій і засобів автоматизації. Саме цими факторами визначається актуальність виконаних розробок. Реалізація запропонованих методів автоматизованого керування дозволить зменшити експлуатаційні витрати на процеси експлуатації парків ЕД при забезпеченні встановлених рівнів загальної надійності системи.

У роботі встановлено, що зазначена вище система векторного показника ефективності має важливу властивість – взаємної суперечливості окремих складових, яка визначається тим, що покращення значень будь якого параметру можливе лише за рахунок погіршення інших. Така форма зв'язку компонентів вектору цілі забезпечує можливості застосування аксіоматичних методів формування моделей компромісу щодо завдань багатокритеріальної оптимізації, у нашому випадку у вигляді мінімаксу.

Крім багатокритеріальності розвиток запропонованих моделей автоматизованого інтелектуального керування експлуатацією парків ЕД полягає в урахуванні неоднакової важливості і відповідальності окремих ділянок транспортної системи, а отже і необхідності удосконалення моделей планування процедур моніторингу та ремонтів ТС. У роботі представлено кілька моделей і відповідних методів реалізації розрахунків показників важливості окремих ТС. Запропоновано сформулювати певні класи важливості, до яких відносити конкретні ЕД. Для цього застосовуються методи аналізу ієрархій, нечіткої кластеризації, сценарний підхід, коли формуються можливі варіанти процесів виникнення відмов транспортної системи, шляхом аналізу яких визначають ризики збитків для кожного із них. На підставі експертних оцінок можливостей реалізації варіантів і додаткових витрат на відновлення системи остаточно визначають важливості вузлів ТС і формують моделі для раціонального керування процесами експлуатації ЕД.

Модель для оценки затрат на поездки с пересадками с использованием динамических потоковых задач

Паник Л. А., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

Исследованы вопросы совершенствования планирования пассажиропотоков в железнодорожных и сетях нескольких видов транспорта – поездках с пересадками. Процесс планирования пассажиропотоков с пересадками, учет перехода от одного вида транспорта к другому, усложнен неравномерностью пассажиропотоков во времени и пространстве. В докладе представлены исследования динамических моделей задач о потоках в транспортных сетях, проводится обобщение многопродуктовых и многокритериальных моделей потоковых задач, когда учитываются как дополнительные требования по специализации носителей потоков, так и условия развития процессов транспортировки во времени.

Рассмотрим математическую модель динамической потоковой задачи с пересадками. Имеем транспортную сеть в виде ориентированного графа $G(E, A)$. Величина интенсивности пассажиропотока, зависящего от времени, для каждого вида транспорта k , для каждого r – того направления, который направляется с источника s^r к стоку t^r , известна и равняется $f^{rk}(t)$. Обозначим, через $x_{ij}^{rk}(t)$ – поток по дуге A_{ij} , который отвечает числу пассажиров, которые направляются из пункта i в пункт j , r -м направлением движения в k -том виде транспорта и в t -й момент времени, также пусть $c_{ij}^{rk}(t)$ – это стоимость перевозки единицы потока (пассажира) из пункта i в пункт j , зависящая от времени, для r -того направления движения и k -того вида транспорта, в которую входит и стоимость за пересадку для некоторых пунктов. Тогда математическая модель планирования с учетом неоднородности элементов потока будет иметь вид:

$$\sum_t \sum_r \sum_k \sum_i \sum_j c_{ij}^{rk}(t) x_{ij}^{rk}(t) \rightarrow \min \quad (1)$$

при ограничениях:

$$\begin{aligned} \sum_k \sum_j x_{ij}^{rk}(t) - \sum_k \sum_j x_{ji}^{rk}(t) &= -f^{rk}(t), i \in s^r, r=1,2,\dots,R, t=1,2,\dots \\ \sum_k \sum_j x_{ij}^{rk}(t) - \sum_j x_{ji}^{rk}(t) &= 0, i \notin E_s, j \in E_t, r=1,2,\dots,R, t=1,2,\dots \\ \sum_k \sum_j x_{ji}^{rk}(t) - \sum_k \sum_j x_{ij}^{rk}(t) &= f^{rk}(t), i \in l^r, r=1,2,\dots,R, t=1,2,\dots \\ 0 \leq \sum_r x_{ij}^{rk}(t) &\leq U_{ij}^k(t), (i, j) \in A, k=1,2,\dots,K, t=1,2,\dots \end{aligned} \quad (2)$$

В этой модели $U_{ij}^k(t)$ это пропускная способность ребра, то есть число мест в пассажирском транспорте, которые направляются с пункта i к пункту j в, k -том виде транспорта и в t -й момент времени.

В этой модели параметр t обозначает моменты времени (часы, дни, недели и т.д.). Из-за этого постановку задачи можно рассматривать как задачу планирования перевозок. Также в модели параметр r может зависеть от времени, то есть виды направлений движения могут изменяться в зависимости от времени (закрытие участков движения; возникновение новых направлений в летний период отпусков и т.д.). Если в представленную модель ввести и период времени передвижения от пункта i к пункту j , то ее можно рассматривать как многокритериальную задачу со вторым критерием – минимальным временем передвижения.

Специализированная модель задачи о назначении при неоднородных исполнителях

Разумов С. Ю., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

Одной из распространенных моделей планирования распределения работ является задача о назначении. При этом предполагается, что число работ и исполнителей совпадает, известна матрица эффективности и требуется назначить исполнителей на работы.

На практике часто непосредственное использование модели невозможно. Необходимо учесть различие в числе работ и исполнителей, особенность некоторых работ, не одинаковые возможности их выполнения исполнителями, в том числе учесть необходимость одновременного выполнения отдельных работ несколькими исполнителями и др.

В докладе представлена специализированная модель задачи о назначении, которая учитывает свойства задачи планирования, соответствующие составлению расписания учебных занятий в ВУЗах Украины.

Задачу составления расписания занятий (как распределения заявок по назначениям) можно сформулировать следующим образом. Имеются n заявок на проведение работ («преподаватель, дисциплина, вид занятия») и m исполнителей («день, время, аудитория»). Необходимо назначить исполнителей каждой заявке так, чтобы все заявки были выполнены и дополнительно соблюдались соответствующие требования.

При этом каждая заявка имеет свои особенности, которая влияет на назначение исполнителей. **Заявка на чтение лекции:** Одна заявка – один преподаватель. Лекция читается группам (количество 1..N). Если групп больше 1, то это потоковое занятие и назначение исполнителя будет зависеть от возможности принять группы (количество мест в аудитории, не занятость каждой группы в этот день и на указанной ленте). **Заявка на проведение практического (лабораторного) занятия:** Одна заявка – один или несколько преподавателей. Количество заявок на проведение практических занятий зависит от того делится ли группа на подгруппы. Если делится, тогда количество заявок вырастает на количество подгрупп. Если происходит деление на подгруппы, то с целью удобства для студентов, практическое (лабораторное) занятие подгрупп должно проходить одновременно (день и номер ленты), но в разных, в том числе специализированных аудиториях. Это позволяет избежать «окон» в расписании занятий студентов каждой подгруппы.

Кроме вышеуказанных особенностей, нужно учитывать и вид обучения – дневная или заочная форма. Этот параметр также влияет на назначение исполнителей. К примеру, можно выделить следующие требования к расписанию для каждого их видов обучения. **Требования к расписанию (дневное отделение):** отсутствие «окон» в расписании групп; ограничение на количество лекций в определенный день (например, не более 3); пятидневная рабочая неделя; ограничение на количество лент (например, не более 4). **Требования к расписанию (заочное отделение):** на заочном факультете своя специфика составления расписания. Студенты приезжают на установочную и экзаменационную сессию. На установочной сессии происходит «начитка» материала (лекции). Практические и лабораторные занятия могут происходить как на установочной сессии, так и на экзаменационной сессии. Поскольку каждая сессия студентов-заочников имеет ограничение по времени (например, 10 – 15 дней), то многие ограничения расписания дневного отделения не учитываются при составлении расписания для студентов заочников.

В работе приведены математическое и программное обеспечение, предназначенные для реализации указанных задач составления расписания как специализированной модели задачи назначения. Также рассмотрены примеры формирования расписания занятий студентов для Центра дистанционного образования ДИИТа.

Виробнича логістика в управлінні матеріальними потоками

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

Поточні ринкові умови для підприємств залізничного транспорту висувають на перший план задачу задоволення різноманітного й мінливого попиту за усіма видами перевезень, що потребує підвищення ефективності організації й планування перевізного процесу та управління витратами на усіх його стадіях. Тобто, має місце необхідність створення виробничої логістичної системи, пристосованої до специфіки залізничного транспорту.

У нинішніх умовах господарювання на перше місце висуваються такі критерії, як гнучкість і здатність до швидкого оновлення асортименту продукції і виробничих технологій, що можливо за умов відповідного інформаційного забезпечення. Логістична підтримка покликана сприяти реалізації саме подібних стратегій, основне її завдання полягає в найбільш ефективному і економічному задоволенні виробничих потреб.

Логістика може функціонувати у двох варіантах: логістичні технології, які є юридично самостійними суб'єктами ринку та логістичний відділ, який є складовою частиною підприємства.

Сутність застосування виробничої логістики в інтегрованому управлінні підприємством полягає у створенні умов для оптимального, ефективного і результативного протікання виробничого процесу в просторі й у часі виробничої системи.

Виробнича логістика дозволяє здійснювати оперативне планування й управління матеріальним потоком у виробництві за дотримання наступних умов: ритмічної й узгодженої роботи усіх операційних центрів локалізації витрат; безперервності й циклічності технологічного процесу; максимальної надійності й гнучкості розрахунків собівартості; забезпечення відповідності системи оперативного управління підприємством типу й характеру певного виробництва.

В процесі оперативного планування і управління виробництвом повинна бути досягнута взаємодія органів управління на всіх стадіях виробничого процесу (від отримання сировини до реалізації продукції) з метою виконання плану постачань готової продукції у необхідній кількості, потрібної якості, в потрібний час і місце з мінімальними сукупними витратами.

В основі оперативного планування і управління лежить виробнича програма, в рамках якої розробляються деталізовані планові завдання для кожного виробничого підрозділу (цеху, ділянки, робочого місця) на певний період часу, а також здійснюється поточне керівництво виробничим процесом і контроль його ходу. Сучасні інтегровані системи управління дозволяють повністю автоматизувати взаємовідносини менеджерів підприємства з усіма контрагентами на будь-якій стадії співпраці з ними.

Вітчизняні підприємства для оперативного планування використовують ряд методів планових розрахунків ходу виробництва: календарний (аналог MRP I), об'ємно-календарний (використовуваний в концепціях MRP II і ERP) і перспективний об'ємно-динамічний метод планування. Робота подібних інтегрованих систем можлива лише в межах інформаційного середовища, яке підтримується потужними і продуктивними програмними продуктами.

За кордоном використовуються технології потоку робіт (workflow), які за даними глосарію Workflow Management Coalition, являють собою впорядковану в часі послідовність робочих завдань в рамках тих правил, які визначені для даного внутрішньофірмового бізнес-процесу. Іншими словами, бізнес-процес в системі workflow – це як заводський конвеєр збірки, що працює за своєю технологією, а потік завдань (наприклад, заявок клієнтів), що поступають, аналогічний потоку, комплектуючих, що поступають на конвеєр.

Таким чином, логістичні системи дозволяють реалізувати логістичний підхід до управління матеріальними запасами на підприємствах залізничного транспорту та їх структурних підрозділах на підставі аналізу теоретичних основ управління запасами й виявлення причин розриву між теорією та практикою в цій галузі.

Факторний аналіз ефективності використання основних виробничих фондів залізниці

Романко О. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Серед показників, які характеризують ефективність використання основних виробничих фондів залізниці є фондовіддача, або зворотна їй величина – фондоємність перевезень. Перевага показника фондоємності порівняно з фондовіддачею заключається в тому, що фондоємність перевезень можна досліджувати та аналізувати по окремим групам основних виробничих фондів. Так, для аналізу використані основні виробничі фонди однієї із залізниць держави за 2000 – 2014 роки. Фондоємність перевезень залізниці можна показати по формулі, як

$$f_{емн} = \frac{\Phi_o}{\sum Pl_{прив}} = \frac{\Phi_o^{\delta}}{\sum Pl_{прив}} + \frac{\Phi_o^{сп}}{\sum Pl_{прив}} + \frac{\Phi_o^{пер}}{\sum Pl_{прив}} + \frac{\Phi_o^{маш}}{\sum Pl_{прив}} + \frac{\Phi_o^{тр}}{\sum Pl_{прив}} + \frac{\Phi_o^{інш}}{\sum Pl_{прив}} + \frac{\Phi_o^{інш.гал}}{\sum Pl_{прив}} \quad (1)$$

де $f_{емн}$ – фондоємність перевезень, грн/ткм;
 Φ_o – основні виробничі фонди, тис.грн;
 $\sum Pl_{прив}$ – об'єм приведеної продукції по залізниці, ткм прив.;
 Φ_o^{δ} – вартість будівель, тис.грн;
 $\Phi_o^{сп}$ – вартість споруд, включаючи земляне полотно, верхню будову колії, та інші споруди служби колії, тис.грн;
 $\Phi_o^{пер}$ – вартість передавальних пристроїв, включаючи вартість електропостачання, сигналізації та зв'язку, тис.грн;
 $\Phi_o^{маш}$ – вартість машин та обладнання, тис.грн;
 $\Phi_o^{тр}$ – вартість транспортних засобів, включаючи вартість електровозів, тепловозів, електропоїздів, дизельпоїздів, автомотрис, вантажних та пасажирських вагонів, тис.грн;
 $\Phi_o^{інш}$ – вартість інших основних засобів транспорту, тис.грн;
 $\Phi_o^{інш.гал}$ – вартість основних засобів інших галузей, тис.грн.

Використовуючи показники залізниці, розрахуємо фондоємність перевезень по наведеній вище формулі за 2000 та 2014 роки.

$$f_{емн}^{2000} = 0,0035 + 0,0155 + 0,0021 + 0,0044 + 0,0355 + 0,0004 + 0,0009 = 0,0623 \text{ грн/ткм}$$

$$f_{емн}^{2014} = 0,0157 + 0,0659 + 0,0067 + 0,0160 + 0,0642 + 0,0006 = 0,1691 \text{ грн/ткм.}$$

Порівнюючи результати розрахунків, ми бачимо, що фондоємність перевезень за 14 років зросла в 2,71 рази.

Для наглядності, покажемо динаміку зміни фондоємності перевезень по окремим елементам у відсотках у вигляді таблиці 1.

Таблиця 1

Фондоємність перевезень по залізниці, %

№ п/п	Найменування основних фондів залізниці	Фондоємність, %		Зміна, % до 2000р.
		2000 р.	на 01.01.2014 р.	
1	Будівлі	5,63	9,28	+64,83
2	Споруди	24,88	38,97	+56,63
3	Передавальні пристрої	3,38	3,96	+17,22
4	Машини та обладнання	7,02	9,46	+34,77
5	Транспортні засоби	56,99	37,97	-33,38
6	Інші основні засоби	0,65	0,36	-43,08
7	Основні засоби інших галузей	1,45	0	–
	Всього основних фондів	100	100	–

Як видно із таблиці 1, доля фондоємності перевезень за розглядає мий період в частині вартості будівель зросла на 64,83%, споруд на 56,63%, по передавальним пристроям – на 17,22%, по машинам та обладнанню на 34,77%.

В той же час, доля фондоємності перевезень по транспортним засобам знизилась на 33,38% а по групі інших основних засобів зниження відбулось на 43,08%. Це відбулось в основному по причині того, що на залізниці була проведена переоцінка основних засобів, а об'єм приведеної продукції за цей період зріс тільки на 18,85%.

Із всіх груп основних фондів найбільший інтерес мають транспортні засоби, куди включені електровози, тепловози, електропоїзди, дизель-поїзди і автомотриси, вантажні і пасажирські вагони.

По кожній із цих груп основних фондів фондоємність перевезень за розглядає мий період має суттєві зміни. Так фондоємність перевезень по транспортним засобам визначаємо, як

$$f_{емн}^{тр} = \frac{\Phi_o^{тр}}{\sum Pl_{прив}} = \frac{\Phi_o^{ел}}{\sum Pl_{прив}} + \frac{\Phi_o^{теп}}{\sum Pl_{прив}} + \frac{\Phi_o^{електр}}{\sum Pl_{прив}} + \frac{\Phi_o^{\partial-n}}{\sum Pl_{прив}} + \frac{\Phi_o^{ав-м}}{\sum Pl_{прив}} + \frac{\Phi_o^{6.в.}}{\sum Pl_{прив}} + \frac{\Phi_o^{п.в.}}{\sum Pl_{прив}} \quad (2)$$

де $\Phi_o^{ел}$ – вартість електровозів, тис.грн;

$\Phi_o^{теп}$ – основні виробничі фонди, тис.грн;

$\Phi_o^{електр}$ – вартість електропоїздів, тис.грн;

$\Phi_o^{\partial-n}$ – вартість дизельпоїздів, тис.грн;

$\Phi_o^{ав-м}$ – вартість автомотрис, тис.грн;

$\Phi_o^{6.в.}$ – вартість вантажних вагонів, тис.грн;

$\Phi_o^{п.в.}$ – вартість пасажирських вагонів, тис.грн.

На наш погляд, кожен із елементів цієї формули має право на окреме дослідження і вивчення. Виконавши аналіз фондоємності перевезень по окремим елементам транспортних засобів в залежності від якісних показників використання рухомого складу встановлено, що вона має суттєві зміни до і після переоцінки основних засобів, але встановити певні закономірності за розглядає мий період не можливо. В роботі, по результатам досліджень, наведені певні висновки.

Економіко-інноваційні методи оптимального розподілу інвестицій у відтворювальні процеси колійного господарства

Сінгаєвська М. П., Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна», м.Київ

Колійне господарство забезпечує безперебійну роботу всього залізничного транспорту України. Для того, щоб забезпечити його надійну й ефективну роботу, необхідно нарощувати темпи впровадження новітніх технологій, інновацій у утримуванні, ремонті колії, передчасному виявленні несправностей або виходу з ладу. Особливо це стосується високопродуктивних машин важкого типу, без ефективної експлуатації яких неможливо виконати якісний ремонт, модернізацію колії. На жаль, високий відсоток зношування колійних машин, несвоєчасне виконання їхніх ремонтів, відсутність достатнього обсягу фінансування, стримують їхнє раціональне застосування. Одним зі способів рішення даної проблеми є, на наш погляд, реалізація відтворювальних процесів на основі застосування інноваційних рішень по випуску вітчизняних аналогів найбільш затребуваних типів колійних машин. У такий спосіб вирішується відразу кілька завдань: знижується потреба в інвестиціях (вітчизняні машини дешевше у виробництві й ремонті); створюються додаткові робочі місця в національній економіці; вітчизняне виробництво більше інтегроване в рішення проблемної складової забезпечення інноваційної ремонтної бази колійного господарства.

Здійснення даної мети вимагає певних інвестицій. В умовах обмеженості інвестиційних ресурсів завдання оптимізації їхнього використання здобувають особливо важливе значення.

З математичної точки зору таке моделювання ґрунтується на використанні алгоритмів розподілу ресурсів. Це обумовлює інтерес до існуючих розподільних моделей. У результаті дослідження існуючих методів розподілу ресурсів, які могли б бути основою при виробленні стратегій, розподілу інвестиційних ресурсів підприємств, були виділені наступні класи завдань.

Разовий багатоетапний розподіл, для якого характерна відсутність фізично очевидних етапів розподілу, пов'язаних з необхідністю яким-небудь способом резервувати певну частину ресурсів на виконання наступних замовлень. У нашому випадку використання подібних методів рішення завдань розподілу в чистому виді неприйнятно, оскільки у своїй діяльності жодне підприємство не може орієнтуватися тільки на кінець певного періоду, ефективні керівники завжди мають плани стратегічного розвитку.

Розподіл однорідних і неоднорідних ресурсів. Перехід від однорідних до неоднорідних ресурсів істотно ускладнює завдання розподілу. У наші плани входить розгляд тільки однорідних інвестиційних ресурсів. Однак при включенні в модель позикових коштів, що мають різні характеристики, можливе застосування методів цієї групи.

Розподіл з одночасним вибором способів дій. У багатьох випадках поряд з розподілом ресурсів по об'єктах вкладення доводиться також вибирати кращий серед різних способів дій, у нашому випадку способу функціонування окремого напрямку, підрозділу, проектної групи.

Розподіл по незалежних і залежних об'єктах. Специфікою розподілу по залежних об'єктах є підвищення розмірності завдання.

Прямі й зворотні завдання розподілу. Під прямими розуміються завдання, у яких необхідно домогтися найкращого в сенсі обраного критерію ефекту від використання виділених ресурсів, у зворотніх ж завданнях відомий рівень ефективності, що повинен бути досягнутий у результаті використання ресурсів. До цього ж класу можна віднести класичні завдання Марковица: пошук максимуму прибутковості при певному рівні ризику й визначення мінімального ризику при заданій прибутковості. Нами ж ці два завдання були об'єднані в єдину двокритеріальну модель, що дає можливість вибирати прийнятне для суб'єкта виробничої діяльності співвідношення ризик-прибутковість.

При аналізі діяльності транспортного підприємства велика увага приділяється зіставленню рівнів рентабельності, ефективності різних видів інвестиційних проектів.

Результати такого порівняння дають основу для прийняття рішень про рятування від збиткових або низькорентабельних сфер діяльності й розширенні високоприбуткових напрямків. Подібна реорганізація вимагає визначення інвестиційних пріоритетів, зміни структури виробничих потужностей з метою переливу ресурсів підприємства в найбільш перспективні сфери.

Ухвалюючи рішення щодо вибору структури розподілу власних коштів підприємства й позикових інвестиційних ресурсів, керівник повинен зважати на те, що невизначеність, що завжди існує як у характеристиках виробництва, так і в зовнішній ситуації, вносить у діяльність елемент ризику.

При побудові моделей в умовах неповної інформації будемо розглядати наступний підхід - принцип найкращого очікуваного результату. Передбачається завдання імовірнісної міри на припустимій області параметрів.

Виробничий процес розглядається в загальному виді, тобто аналізується тільки кількісний зв'язок «вхід - вихід». Будемо вважати функцію «витрати - випуск» випадковою, оскільки залежність між фізичним обсягом зробленої продукції або зроблених послуг (або її вартісною оцінкою) і кількістю використаних при цьому ресурсів (розміром капітальних вкладень, вартістю основних і оборотних фондів), по-перше, піддана впливу випадкових факторів (невизначеність у характеристиках технологічного комплексу, рівнях поставок зовнішніх інгредієнтів, рівні попиту на кінцеву продукцію), а, по-друге, сам процес побудови виробничої функції на основі реальної статистичної інформації про функціонування підприємства в попередні періоди не є абсолютно формалізованою процедурою, а у великому ступені визначається можливостями, навичками й інформацією, доступною дослідникам.

Застосування запропонованого методу здійснено на практиці. Поставлено завдання розподілу коштів на чотири можливих напрямки по відтворенню колійних машин ВАТ «КЗЕЗО»: КРС-1, СПЗ-5/UA, ВКЛ-402/UA, СЧ-1000/UA, кожне з яких описується логістичною функцією доходу.

Нові колійні машини мають більшу продуктивність і економічну ефективність, ніж ті, що вже є в розпорядженні колійного господарства. Автором виконаний розрахунок економічної ефективності їхнього застосування.

Опираючись на метод імітаційного моделювання, побудована вибірка, кожний елемент якої являє собою вектор. Координата вектора - доля вкладень в один з видів колійної техніки. Таким чином, на підставі реалізації запропонованого методу розподілу ресурсів, здійснений розподіл інвестицій на відтворювальні заходи в колійному господарстві залізниць. При цьому розроблена основна робоча таблиця завдання. Її останній стовпець містить очікуване значення доходу для відповідного варіанта розподілу інвестицій, що обчислюється по відповідній аналітичній формулі. За максимальним значенням отриманого доходу, вибирається найбільш кращий варіант розподілу коштів - на придбання конкретної машини важкого типу (у цьому випадку - Щебнеочисна машина СЧ-1000/UA).

Розвиток багатокритеріальних моделей поточкових задач у сфері економіки транспорту

Скалозуб В. В., Панік Л. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Моделі і методи завдань із формування і дослідження оптимальних властивостей широкого кола технологічних, економічних, логістичних та інших проблем транспорту можна представити як аналіз і управління потоками у відповідним чином побудованих мережах. В дослідженні отримано розвиток математичних моделей поточкових завдань, який відзначається наступним. Запропоновано розвиток моделей оптимального планування потоків у транспортних мережах, коли окремі одиниці потоку різняться своїми властивостями (носії, транспортні засоби). В якості таких додаткових властивостей носіїв потоку можуть бути наступні: переміщення носіїв по деяким відомим маршрутам, траєкторія; обмеження на можливість спільного руху одиниць потоку різних типів, певні послідовності руху носіїв; відмінність одиниць потоку по «праву власності» ін. Такі властивості призводять до необхідності врахування індивідуальних оцінок мети, багатокритеріальності оцінок допустимих переміщень (траєкторій) носіїв. Відомі математичні моделі задач планування та управління на основі аналізу потоків у мережах лише частково враховують такі вимоги.

В даний час управління потоками з урахуванням спеціалізації властивостей окремих елементів потоків стає однією з актуальних технолого-економічних проблем транспорту. Для ефективного вирішення таких завдань управління передбачається використання технологій інтелектуальних транспортних систем (ІТС). Показано, що новий клас математичних моделей, що враховують специфічні властивості окремих елементів що переміщуються, є безпосереднім узагальненням класичних моделей про потоки в мережах. Запропоновано використання моделей клітинних автоматів в якості обчислювальної бази для реалізації багатокритеріальних і багатопоточкових завдань.

Удосконалено структуру економіко-математичних багатопродуктових і багатокритеріальних моделей задач про потоки в транспортних мережах. При цьому сформовано багатопродуктову модель задач про перевезення, за аналогією із відомою моделлю завдання про перевезення, що узагальнює модель транспортної задачі. Зазначається що для багатопродуктової економіко-математическої моделі задачі планування можна незалежно для кожного продукту вирішити відповідну транспортну задачу. Багатокритеріальне узагальнення багатопродуктової моделі задачі про перевезення утворене за рахунок встановленого факту, що математичне формулювання багатопродуктового завдання формально є однією з моделей компромісу багатокритеріальних задач оптимального планування. А саме, в ньому в якості узагальненої скалярної функції багатопродуктових моделей виступає адитивна функція, причому кожен частковий критерій являється рівноцінним.

Запропоновано кілька процедур щодо узагальнення досліджуваних моделей. А саме - найпростіше узагальнення багатопродуктової постановки це урахування в завданні вимог щодо спеціалізації властивостей носіїв потоку, наприклад, властивість типу «Право власності». Наступне – ваги часткових критеріїв є нерівноцінними; замість адитивної моделі скаляризації можливо використовувати інші моделі компромісів, наприклад, функцію максимуму; в багатокритеріальних задачах, які передбачають формування компромісу, природно, може бути розширена система обмежень ін.

Отримали подальший розвиток завдання про максимальний потік, які з урахуванням власних властивостей носіїв ускладнюються і потребують виконувати компромісний вибір на множинах траєкторій носіїв потоків.

В доповіді представлено методи і алгоритми, які дозволяють отримати розв'язки нових багатокритеріальних і багатопоточкових завдань у сфері економіки транспорту.

Секція 6

Формування економічної

поведінки в умовах

суспільних трансформацій

Вплив «хмарних» технологій на ризики банку

Бобиль В. В., Дронь М. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

«Хмарні» технології – це модель забезпечення мережевого доступу до обчислювальних ресурсів (мереж передачі даних, серверів, пристроїв зберігання даних, додатків і сервісів тощо).

Впровадження «хмарних» технологій в операційну роботу банку має ряд переваг:

1. *Економічність.* «Хмарні» технології дозволяють істотно знизити капітальні витрати банку на побудову центрів обробки даних, закупівлю серверного та мережевого обладнання, апаратних і програмних рішень тому, що значну частку таких видатків несе провайдер «хмарних» послуг. Додатково банк економить на утриманні ІТ-персоналу, адмініструванні тощо.

2. *Еластичність.* «Хмарні» технології забезпечують можливість надзвичайно оперативно змінювати конфігурацію корпоративної ІТ-інфраструктури в залежності від поточних потреб банку (фінансова установа купує стільки ресурсів, скільки потрібно на даний момент). Ресурсів «хмари» цілком вистачає для замовлення віртуального «суперкомп'ютера» або інфраструктури для банку, і при цьому не виникає проблем з оновленням програмного забезпечення (завжди доступні його останні версії), сумісністю різних операційних систем тощо. В періоди пікових навантажень (наприклад, під час складання річної фінансової звітності), не потрібно планувати введення додаткових інформаційних потужностей, оскільки «хмарні» сервіси можуть масштабуватися автоматично і практично необмежено. Послуги можуть бути надані, розширені, звужені в будь-який момент часу, без додаткових витрат на взаємодію з провайдером, як правило, в автоматичному режимі.

3. *Мобільність.* «Хмарні» технології надають можливість в буквальному сенсі носити своє робоче місце з собою – за наявності мобільного термінального пристрою і доступу до Інтернету працівник банку, незалежно від свого місцезнаходження, завжди має доступ до власного віртуального комп'ютера, корпоративних мереж, баз даних тощо.

4. *Самообслуговування на вимогу.* Банк самостійно визначає і змінює обчислювальні потреби (серверний час, швидкість доступу та обробки даних, обсяг збережених даних) без взаємодії з представником постачальника послуг.

5. *Збереження даних.* Працівникам банку не потрібно піклуватися щодо резервування інформації, дані безпечно зберігаються в «хмарі» («хмарна» інфраструктура гарантує збереження даних).

Однак впровадження «хмарних» технологій у діяльність банку може призвести до збільшення розміру операційних ризиків.

Розглянемо основні ризики хмарних технологій та відповідні дії щодо їх зменшення:

1. *Атаки на гіпервізор.* Гіпервізор є одним з ключових елементів «хмарних» технологій. Основною його функцією є розподіл ресурсів між віртуальними машинами. Атака на гіпервізор може призвести до того, що одна віртуальна машина зможе отримати доступ до пам'яті і ресурсів іншої. Також вона зможе перехоплювати мережевий трафік, відбирати фізичні ресурси і навіть витіснити віртуальну машину з сервера. Дії щодо зменшення ризику: стандартизація процедур доступу до керуючих засобів хост-сервера; застосування вбудованого брандмауера (програма, що здійснює захист комп'ютерних мереж) хоста віртуалізації

2. *Атаки на системи управління.* Велика кількість віртуальних машин, які використовуються в «хмарних» технологіях, вимагає наявності певної системи управління, що здатна ефективно контролювати створення, перенесення та утилізацію віртуальних машин. Втручання в систему управління може призвести до появи віртуальних машин - невидимок, які здатні блокувати роботу інших віртуальних машин. Дії щодо зменшення ризику: застосування паролей, сертифікатів та кодів.

3. *Стабільність з'єднання.* Сама суть «хмарних» технологій вимагає постійного перебування онлайн (підключення до Інтернету). З'єднання через мережу Інтернету має бути стабільним і, бажано, широкосмуговим. Частково ризик відсутності з'єднання може бути зменшено шляхом кешування даних або розробкою алгоритму переходу в режим повільного зв'язку задля обміну тільки критично важливими даними. Дії щодо зменшення ризику: кешування даних; розробка алгоритму переходу в режим повільного зв'язку.

4. *Залежність від постачальника (провайдера) «хмарних» технологій або його банкрутство.* Оскільки витрати банку по міграції з локального середовища в «хмару» досить значні, то якщо постачальник «хмарних» рішень перестане задовольняти потреби банку з яких-небудь критеріїв (збільшення плати за використання, виникнення проблем на маршрутах обміну даними), змінити його буде досить проблематично. По-перше, на ринку ІТ-технологій може бути відсутній провайдер, який зможе запропонувати відповідний рівень «хмарних» рішень, по-друге, грошові та часові витрати можуть бути занадто великими. Дії щодо зменшення ризику: ретельний підхід до вибору провайдера; робота з провайдером, який використовує відкриті стандарти

5. *DDOS-атаки.* DDOS-атаки – це напад на комп'ютерну систему з наміром зробити комп'ютерні ресурси недоступними для користувачів. Одним із найпоширеніших методів нападу є насичення атакованого комп'ютера або мережевого устаткування великою кількістю зовнішніх запитів (таким чином атаковане устаткування не може відповісти користувачам, або відповідає настільки повільно, що стає фактично недоступним). Дії щодо зменшення ризику: вибір ddos- стійкого провайдера; робота з декількома провайдерами

6. *Безпека даних.* Більшість банків побоюються перехоплення інформації під час передавання даних, втрати контролю над даними та неможливості знищення інформації в мережі Інтернету. Дії щодо зменшення ризику: використання криптографії при передачі інформації; навчання користувачів правилам інформаційної безпеки; проведення аудиту безпеки провайдера; укладання угоди з провайдером щодо нерозголошення конфіденційних даних; моніторинг рівня сервісу та інцидентів порушення інформаційної безпеки

Отже, «хмарні» технології найближчим майбутнім виведуть операційну діяльність банків на якісно новий рівень. Ця ІТ-технологія може стати значним фактором покращення конкурентоспроможності сучасних фінансових установ.

Але використання «хмарних» рішень пов'язане з певними операційними ризиками: у першу чергу технологічним ризиком (ризик систем, інформаційних технологій та обробки і подання інформації).

На рівні банку зменшити розмір ризиків, що виникають у процесі застосування «хмарних» технологій, можливо за допомогою наступних основних управлінських рішень: ретельний підхід до вибору провайдера (постачальника) «хмари»; розробка плану дій по зміні провайдера; впровадження двухфакторної аутентифікації, шифрування та маскуванню даних; навчання працівників банку правилам інформаційної безпеки; проведення консультацій з регулятором та зовнішніми аудиторами щодо ризиків впровадження хмарних технологій.

З позиції Національного банку України (регулятора) доцільним є проведення комплексного аналізу та оцінки стану, тенденцій та перспектив розвитку впровадження «хмарних» технологій у банки, а також розробка національних стандартів, які встановлювали б належні вимоги до якості та надійності «хмарних» технологій і послуг на фінансовому ринку України.

Удосконалення депозитної політики сучасного банку

Бобиль В. В., Корніленко М. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

На сьогоднішній день в Україні важливою альтернативою класичних депозитів стають інвестиції в золото, ціна на яке в 2014 р. підвищилася. Стійке зростання котирувань створює ілюзію ідеального активу для багатьох українців, які скуповують золото в будь-якому вигляді, незважаючи на суттєву різницю між біржовою ціною товару і розміром можливої позики під цей товар.

Високий попит на золото сприяв появі на українському ринку «золотих депозитів», відсотки за якими нараховуються в золоті, але виплачуються в гривні за обліковим курсом НБУ.

Сьогодні понад 200 країн світу розвивають банківські послуги на основі кредитних карток, а безготівкова плата за товари й послуги в економічно розвинутих країнах сягає 90% у структурі всіх грошових операцій. Застосування в Україні безготівкових розрахунків за допомогою пластикових карток - один із найперспективніших шляхів залучення заощаджень населення у грошовий обіг країни.

На даний час в Україні особливо гостро постала проблема захисту вкладників, які довіряють свої кошти банкам. Одним із заходів щодо її розв'язання було створення Фонду гарантування вкладів фізичних осіб, про який вже йшла мова раніше. Необхідно зазначити, що з розвитком банківської системи України виникатимуть нові форми і види депозитних рахунків, які необхідно класифікувати для Фонду гарантування вкладів фізичних осіб. Мова йде про різноманітні ощадні сертифікати, спільні рахунки, накопичувальні пенсійні рахунки, інвестиційні рахунки, стосовно яких у законодавстві слід чітко обумовити форму гарантування у випадку банкрутства банку. Ці питання необхідно вирішувати в міру появи нових видів депозитів на українському ринку фінансових послуг, щоб діяльність фонду була якомога ефективнішою.

Таким чином, сучасна депозитна політика банків потребує вдосконалення. Серед основних напрямів її підвищення можна назвати:

1. Підтримання політичної стабільності в країні, оскільки ефективна діяльність органів державної влади, дотримання ними чіткої позиції, своєчасне реагування на непередбачувані ситуації впливає позитивно на стабілізацію економіки і приводить до підвищення темпів економічного зростання.

2. Удосконалення нормативно-правового регулювання захисту коштів фізичних та юридичних осіб, які знаходяться на депозитному рахунку.

3. Реорганізація існуючого Фонду гарантування вкладів фізичних осіб у Фонд гарантування вкладів юридичних і фізичних осіб. Це дозволить залучати більше вкладів від юридичних осіб і суб'єктів підприємницької діяльності та збільшить депозитний портфель банку.

4. Створення умов для активізації застосування банками цінових і нецінових методів маркетингової політики, що надає можливість запропонувати індивідуальним вкладникам більший комплекс високоякісних послуг, поліпшити якість обслуговування, підвищити зацікавлення фізичних і юридичних осіб у розміщенні своїх коштів на депозитних рахунках банку.

Особливості оцінки інтелектуального капіталу в сучасній економіці

Головінова Г. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В умовах постіндустріальної економіки особливу актуальність набуває необхідність вартісної оцінки такого фактору виробництва як інтелектуальний капітал. Оскільки інтелектуальний капітал не тільки основний ресурс сучасного інформаційного виробництва, але й важливий компонент, що визначає ринкову вартість компанії, то питання його реальної оцінки мають важливе значення.

В сучасній економічній науці категорія «інтелектуальний капітал фірми» може трактуватися як володіння знаннями, практичним опитом, організаторськими навичками, зв'язками зі споживачами і професіональною кваліфікацією, які в сукупності забезпечують компанії конкурентну перевагу на ринці. Метод оцінки інтелектуального капіталу буде ефективним якщо розглядати ці фактори успіху в режимі реального часу, тобто аналіз інтелектуального капіталу слід робити ні як результату, а як процесу.

Головною проблемою вимірювання вартості інтелектуального капіталу фірми стає суб'єктивність оцінок. В інформаційній економіці по мірі зростання важності знань та інформації як найбільш ефективного фактора виробництва суб'єктивні оцінки активно використовуються в балансових звітах фірм. Але, слід відзначити, що існуючі підходи до оцінки вартості людського капіталу недосконалі, оскільки орієнтовані на судження про суб'єктивні переваги за динамікою тільки грошових, вартісних показників. Практика недооцінки та не включення в активи підприємства людського капіталу призводить до значних потер ресурсів та знижує ринкову вартість фондів підприємств.

Оцінка величини накопиченого та спожитого людського капіталу може робитися різними методами. Наряду з традиційними методами можна використовувати метод інвестиційних оцінок, в основі якого лежить облік величини усіх інвестиційних витрат на формування людського капіталу. Другим методом є метод відтворювальних оцінок, основою якого є оцінка витрат на формування та використання людського капіталу з урахуванням його накопичення і реального відтворювального обігу. Третій метод – це метод інноваційних оцінок, в основі якого облік циклів інноваційного оновлення професійно-кваліфікаційних параметрів людського капіталу, що адекватні циклам НТП та циклам оновлення фізичного капіталу. Ще один, інтегральний метод передбачає облік усіх видів інвестицій у відтворення і розвиток людського капіталу з урахуванням різних соціальних ефектів на мікро- та макрорівнях.

Ефективність використання людського капіталу може бути визначена на основі зіставлення сукупних витрат і сукупних результатів. В якості результатів можуть бути як абсолютні, так і відносні прирости продуктивності праці, продукту, доходу.

При оцінці індивідуального людського капіталу необхідно ураховувати величину інтелектуального та підприємницького капіталу, що накопичений конкретною людиною, з урахуванням часу його обігу. Людський капітал підприємства можна оцінити як суму індивідуальних оцінок за категоріями спеціалістів та робітників з урахуванням його економічного зносу.

Існують методики згідно яких якісна та кількісна оцінка людського капіталу повинна враховувати особливості різних форм підприємницької діяльності та видів підприємств, а також різні рівні господарювання.

Людський капітал – це найбільш цінний ресурс сучасної економіки та головне джерело економічного розвитку та росту. Тому без адекватної оцінки та ефективного його використання неможливо досягти економічного успіху в сучасному суспільстві та економіці.

Прийняття управлінських рішень у системах побудованих на принципах самоорганізації суспільства

Горбань Г. О., ДВНЗ «Запорізький національний університет», м. Запоріжжя

Аналіз сучасних досліджень процесу прийняття рішень у соціальних системах, а також власних емпіричних досліджень дав нам змогу зафіксувати особливості процесу прийняття управлінських рішень у соціальних системах. Тут є необхідність уточнення, що цей процес досліджувався нами як системна управлінська дія. Під час проведеного аналізу ми врахували особливості співвідношень між формою організації міської громади як соціальної системи й домінуючим суб'єктом прийняття рішень: формальна система – міська влада; неформальна система – громадська думка; інформальна система – громадські організації.

Особливості прийняття рішення на рівні міської громади у співвідношенні: «формальна система – міська влада» виявляються в наявності додаткового ланцюга (виконавча влада), у якому спостерігається певна трансформація.

Побудована нами модель прийняття рішення на рівні міської громади у співвідношенні «формальна система – міська влада», фіксує особливості цього процесу, які ускладнюють ефективність дій з управління соціальною системою. Тут міська рада (міський голова) як суб'єкт прийняття рішення ухвалює його та транслює до виконавчої влади, яка трансформує це рішення у задачі для виконавців. Зауважимо, що, відповідно до закономірностей, які виявлені у соціальній психології, така трансформація характеризується певною зміною змісту та втратою частини інформації, а також особливостями інтерпретації задач, які отримали виконавці. Тобто за фактом ми маємо реалізацію рішення, яке лише частково відповідає прийнятому. Аналіз результатів також має певний розрив стосовно остаточного результату. Аналіз отриманого результату проводять виконавці відповідно до інтерпретованого рішення, він є основою оцінювання й корекції результатів, яку здійснює влада за ухваленим рішенням.

Отже, у процесі прийняття рішення з'являється додатковий елемент його інтерпретації виконавчою владою, що має довести прийняте рішення до виконавців у вигляді задач, які вони мають розв'язати. Цей додатковий елемент може, на нашу думку, спричинити виникнення проблемних зон у цілісному циклі прийняття рішення, що зумовлені вільною, не завжди адекватною інтерпретацією ухваленого рішення та відсутністю безпосереднього зворотного зв'язку під час отримання результату. Основним напрямом соціально-психологічного забезпечення процесів прийняття рішення за таких умов, на нашу думку, є організація якісної соціальної комунікації, яка активізує перспективну рефлексію та мислекомунікацію задля сприяння чіткішому розумінню рішення, яке ухвалено.

Особливості прийняття рішення на рівні міської громади у співвідношенні «неформальна система – громадська думка» виявляються в наявності групової думки, що в суспільній комунікації трансформується у громадську думку, яка ініціює ухвалення рішення.

Побудова цієї моделі фіксує той факт, що ситуація невизначеності усвідомлюється не в межах влади, а виявляється неформальними групами. Невизначеність ситуації оформлюється в різних групах у вигляді певних ідей і думок, які висловлюються та обговорюються серед їх членів. Враховуючи, що кожна людина входить у різноманітні неформальні групи, ці думки та ідеї транслюються в інші групи, поєднуються під час комунікації й формують певну суспільну позицію, яка ініціює ухвалення рішення. Важливим є те, що суб'єктом ухвалення є саме суспільство, яке формулює суспільну думку. Навколо неї суспільство самоорганізується та ініціює прийняття рішення з готовністю активно реалізувати його задля досягнення певного результату.

Отже, у процесі прийняття рішення можна виокремити елемент самоорганізації суспільства, який фіксує, ініціює та реалізує рішення, тобто тут ми маємо процес розвитку суспільної думки, яка виокремлює ситуацію невизначеності й усвідомлює необхідність її перетворення. Відтак, на нашу думку, тут можуть виникнути певні проблемні зони, а саме

громадська думка як суб'єкт ініціації й прийняття рішення, по-перше, потребує певної формальної фіксації, а по-друге, підтримки активності й життєдіяльності неформальних груп, які виявили ситуацію невизначеності, ініціювали активну комунікацію та вплинули на прийняття рішення.

Особливості прийняття рішення на рівні міської громади у співвідношенні «інформальна система – громадські організації» характеризуються певною інтеграцією перших двох моделей. Тут має бути певна консолідація влади й суспільства з приводу прогнозування ситуацій змін, що зумовлюють невизначеності подальшого розвитку й вимагають усвідомленого проектування заданих змін.

Отримана модель дає нам змогу зафіксувати, що співвідношення «інформальна система – громадські організації» ґрунтується на прогнозуванні розвитку соціальної системи, організації її життєдіяльності відповідно до суспільно значущої мети, усвідомленому проектуванні «із майбутнього». Саме громадські організації дають змогу структурувати громадську думку й забезпечувати зорганізацію її із міською владою, яка має певний адміністративний ресурс. Тут у процесі прийняття управлінського рішення можна виокремити складний системний елемент, що потребує додаткового аналізу. За такого співвідношення процесу прийняття рішення, на нашу думку, має передувати усвідомлене проектування й цілепокладання щодо розвитку соціальної системи, які прогнозують виникнення ситуації невизначеності та вимагають випереджального проектування нової ситуації. Тут важливою є діяльність громадських організацій, які ефективно мають консолідувати існуючу громадську думку з діями влади, відстоювати її, а також ініціювати ті рішення, що відповідають саме потребам розвитку суспільства, та сприяти активній реалізації запроєктованих дій, які відтворюють нові ситуації розвитку системи.

Отже, у процесі прийняття рішення за співвідношенням «інформальна система – громадські організації» під час моделювання ми виявили досить складний системний елемент соціально значущої самоорганізації суспільства, який запобігає виникненню ситуацій невизначеності шляхом проектування та прогнозування розвитку системи. Причому тут ключову роль відіграє сформованість громадських організацій, які консолідують громадську думку і владу в контексті виявлення, оцінювання та ініціювання змін. Відтак, проблемні зони тут найчастіше мають виникати саме під час усвідомлення необхідності проектування розвитку системи, відповідності дій влади громадській думці, а також через певні суперечності стосовно змісту ціннісної складової дій суб'єктів прийняття рішення.

Процес прийняття управлінського рішення в соціальній системі на рівні міської громади, на нашу думку, може бути поданий у трьох типах його здійснення, залежно від співвідношення форми організації системи та суб'єкта прийняття рішення. Кожен зі змодельованих типів виявляє свої специфічні елементи, а також особливості й проблемні зони, що мають соціально-психологічну природу:

1) для співвідношення «формальна система – міська влада» ми відзначаємо наявність проблеми втрати інформації під час транслювання та аналізу результатів, яка зумовлюється наявністю виконавчої гілки як досить самостійного елементу всього процесу прийняття рішення;

2) для співвідношення «неформальна система – громадська думка» основні проблемні зони зумовлюються самим суб'єктом прийняття рішення (громадською думкою), формами суспільної комунікації та самоорганізації соціальних груп, а також діями щодо фіксування, ініціації та реалізації процесу прийняття рішення, які складно прогнозуються в неформальній соціальній системі;

3) для співвідношення «інформальна система – громадські організації» визначальними є проблеми, які пов'язані з усвідомленням необхідності проектування, відповідності за дії, суперечностями щодо змісту ціннісної складової дій суб'єктів прийняття рішення.

Стан та розвиток соціального підприємництва в Україні

Гордєєва І. О., Вишнякова А. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Кожна держава зобов'язана дбати про своїх громадян, особливо про тих, хто не може подбати про себе сам. Для України, як і для інших європейських держав, турбота про своїх громадян є пріоритетним напрямком, проте наша країна не має змоги забезпечити гідне життя та робочі місця для всіх. Дуже часто роботодавці не беруть на роботу людей з обмеженими можливостями, колишніх алко- та наркозалежних, безпритульних. Допомогу таким людям надають громадські організації, проте коштів, щоб охопити всіх, не вистачає, оскільки ці організації також залежать від зовнішньої допомоги. Ці складні завдання може вирішити нова модель – соціальне підприємництво.

Сутність соціального підприємництва полягає у тому, що прибуток від бізнесу витрачається не акціонерами, а для досягнення соціальних цілей, на громадські справи. Громадська організація може заснувати соціальне підприємництво, на якому будуть працювати представники вразливих категорій населення. Прибуток, отриманий від функціонування такого підприємства, громадська організація спрямовує на допомогу людям з обмеженими можливостями, реабілітацію хворих, створення притулків для безпритульних та допомогу хворим дітям.

Створення соціальних підприємств допомагає вирішити такі проблеми: подолання соціальної ізоляції людей з обмеженими фізичними та психічними можливостями за рахунок їх працевлаштування; створення робочих місць; самофінансування громадських організацій для реалізації соціальних цілей; зниження навантаження на місцеві бюджети за рахунок зменшення видатків малозабезпеченим прошарком населення; підвищення конкурентоспроможності підприємств шляхом створення соціального бренду організації.

Незважаючи на те, що в нашій країні соціальне підприємництво перебуває на стадії розвитку, є багато прикладів ефективного соціального підприємництва в Україні. З жовтня 2010 р. почав працювати Центр підтримки соціального підприємництва. У Херсоні створено асоціацію «Світ, краса, культура», яка допомагає малозабезпеченим жінкам; в Одесі громадська організація «Дорога до дому» забезпечує безробітних роботою. У Львові є багато організацій з ознаками соціального підприємництва, наприклад: «Оселя», що залучає безпритульних до роботи і надає їм житло. Прибуток підприємства витрачається на заробітну плату працівникам та фінансування притулку. Одним з прикладів успішного соціального підприємництва є створена у Львові пекарня «Горіховий дім», що забезпечує роботою і житлом жінок, які опинилися в скрутній ситуації.

Безперечними перевагами функціонування соціального підприємництва є: сплачування організаціями податків, забезпечення роботою людей з особливими потребами та витрати прибутків на розв'язання соціальних питань громад. В Європі така форма підприємницької діяльності приносить до бюджету близько 5-7 % ВВП на рік.

Проте, існує ряд проблем, які перешкоджають подальшому розвитку соціального підприємництва в Україні. Насамперед, відсутня підтримка держави у сфері законодавства щодо соціального підприємництва, на законодавчому рівні дана форма підприємництва незакріплена. Звичайно соціальному підприємству необхідно бути рентабельним та здатним до самофінансування, але держава повинна надавати пільги, які дозволять організації і надалі перебувати у такому стані. Оскільки соціальне підприємництво з'явилося в нашій країні порівняно недавно, виникає потреба у навчанні кваліфікованих кадрів.

Таким чином, соціальне підприємництво в Україні є новою формою ведення бізнесу і потребує створення національної стратегії розвитку, яка б дозволила поєднати зусилля громадських організацій, підприємців, населення і держави для вирішення соціальних проблем, які постають перед нашим суспільством.

Механізм мінімізації ризиків у процесі споживчого кредитування населення

Добрик Л. О., Федько К. Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Підвищення прибутковості кредитних операцій безпосередньо зв'язано з якістю оцінки кредитного ризику. У залежності від класифікації клієнта по групах ризику банк приймає рішення, чи варто видавати кредит чи ні, який ліміт кредитування і відсотки варто встановлювати.

У світовій практиці існує два основних методи оцінки ризику кредитування, що можуть застосовуватися як окремо, так і в сполученні з один одним:

- суб'єктивний висновок експертів або кредитних інспекторів;
- автоматизовані системи скоринга [1].

Фінансовий скоринг – новий термін в практиці роботи комерційних банків України з споживчими кредитами населенню.

Через підвищення конкуренції і росту стимулів для кращих результатів кредитні й інші фінансові установи змушені шукати більш ефективні шляхи контролю над витратами. Агресивні маркетингові проекти по залученню нових клієнтів і необхідність швидко на них реагувати привели до росту автоматизації процесу експертизи і надання кредитів і страховок. Іншими словами, виникає приваблива перспектива поставити видачу кредитів на потік, використовуючи деякий математичний формалізм і накопичені статистичні дані.

У сфері роздрібного кредитування ризик-менеджерів тепер приходиться приймати такі рішення з надання кредиту, за допомогою яких можна не тільки адекватно оцінити кредитоспроможність клієнта, але і зберегти витрати на низькому рівні, зменшуючи час, затрачуваний на одного клієнта. Також для ідеального обслуговування клієнтів потрібно, щоб це автоматизоване рішення відмовляло в кредиті як можна меншому числу кредитоспроможних клієнтів і в той же час відсіювало якнайбільше потенційних порушників.

Ризик-менеджери залучаються для допомоги у виборі для привілейованого обслуговування "правильних" клієнтів, тобто клієнтів, що несуть найменший ризик. Навпроти, у відношенні до клієнтів, що демонструють негативне поведіння (неплатежі, шахрайство), ризик-менеджери повинні застосовувати стратегії, що дозволяють не тільки ідентифікувати їх, але й ефективно вживати заходів, щоб мінімізувати подальші втрати.

Ключовим поняттям нової технології роботи кредитного ризик-менеджера є скоринг та скорингові таблиці.

Система скоринга для оцінки кредитоспроможності це, насамперед, той або інший вид математичної моделі, що дозволяє ставити конкретному потенційному позичальникові, кожний з яких описується рядом параметрів, у відповідність деяку величину, що оцінює кредитну якість позичальника.

Для зниження витрат і збільшення пропускну здатності системи скоринга, крім математичної моделі, необхідна її програмна реалізація. Необхідно також мати систему регламентів і процедур, що задають правила експлуатації системи скоринга.

Скоринг є одним з найбільш успішних прикладів використання математичних і статистичних методів у бізнесі, що у даний час широко застосовуються у всіх економічно розвинутих країнах. Скоринг використовується головним чином при кредитуванні фізичних осіб, особливо в споживчому кредитуванні при незабезпечених позичках, та являє собою математичну або статистичну модель, за допомогою якої на основі кредитної історії «минулих» клієнтів банк намагається визначити, наскільки велика імовірність, що конкретний потенційний позичальник поверне кредит у визначений термін.

У західній банківській системі, коли людина звертається за кредитом, банк може мати наступну інформацію для аналізу:

- анкета, яку заповнює позичальник;

– інформація на даного позичальника з кредитного бюро організації, у якій зберігається кредитна історія всього дорослого населення країни;

– дані рухів по рахунках, якщо мова йде про вже діючого клієнта банку [2].

У самому спрощеному виді скорингова модель являє собою зважену суму визначених характеристик. У результаті виходить інтегральний показник (score); чим він вище, тим вище надійність клієнта, і банк може упорядкувати своїх клієнтів по ступеню зростання кредитоспроможності.

Інтегральний показник кожного клієнта порівнюється з якимсь числовим порогом, або лінією розділу, що, власне кажучи, є лінією беззбитковості і розраховується з відношення, скільки в середньому потрібно клієнтів, що платять у термін, для того, щоб компенсувати збитки від одного боржника. Клієнтам з інтегральним показником вище цієї лінії видається кредит, клієнтам з інтегральним показником нижче цієї лінії – не видається.

Усе це виглядає дуже просто, однак складність полягає у визначенні, які характеристики варто включати в модель і які вагові коефіцієнти повинні їм відповідати. Скоринг виділяє ті характеристики, що найбільш тісно зв'язані з ненадійністю або, навпаки, з надійністю клієнта. Скорингова модель не знає, чи поверне даний позичальник кредит, але знає, що в минулому люди цього віку, цієї ж професії, з таким же рівнем освіти і з таким же числом утриманців кредит не повертали. Тому скорингова система давати кредит цій людині не рекомендуватиме.

У цьому полягає дискримінаційний (не в статистичному, а в соціальному значенні цього слова) характер скоринга, тобто якщо людина по формальних ознаках близька до групи з поганою кредитною історією, то йому кредит не дадуть. Тому навіть при дуже високому ступені використання автоматизованих систем скоринга здійснюється суб'єктивне втручання у випадку, коли кредитний інспектор має додаткову інформацію, що доводить, що людина, класифікована як ненадійна, насправді «гарна», і навпаки[1].

Список використаної літератури

1. Побединська В. Проблеми споживчого кредитування в Україні. // Вісник НБУ. – 2011. – №2. с.42- 43.
2. Семешко А.В., Васильченко В.М. Розрахунки платіжними картками в Україні: стан, проблеми та перспективи. // Фінанси України. – 2010. – №10. с.74-80.

Проблеми формування оптимальної ресурсної бази комерційного банку в сучасних умовах

Добрик Л. О., Чуднівець Я. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

На сьогоднішній день формування ресурсної бази комерційних банків є одним з першочергових завдань для економічного зростання країни в цілому, особливо в умовах військової та економічної кризи. В банківській системі повинна бути сконцентрована певна кількість ресурсів, яких буде вистачати для кредитування потреб суб'єктів господарювання, а також для підтримки власної ліквідності, формування певних резервів та фінансування інвестиційної діяльності. Банківські ресурси – це власні кошти банку, а також кошти, залучені та запозичені на фінансовому ринку, які використовуються для здійснення активних операцій та надання послуг з метою отримання прибутку. При цьому, розмір прибутку має забезпечувати виплату дивідендів, створення резервів і розширення банківської діяльності.

Формування оптимальної ресурсної бази базується при дотриманні трьох основних принципів:

1. Зосередженість банку на задоволення потреб своїх клієнтів, а також ринку в цілому, та на створення банківських продуктів та послуг, які дозволять отримати високий прибуток;
2. Велике бажання підвищувати ефективну діяльність банку через зниження витрат та ресурсозабезпечення й отримання доходів від розміщення сформованих доходів;
3. Впровадження новітніх технологій та модернізованої бази при формування оптимальних банківських ресурсів;
4. Адекватність параметрів ресурсів банку його політиці в області розміщення коштів.

Починаючи з 2014 року економічна криза стала важким тягарем як для суспільства так і для банків. Проблемами збільшення ресурсної бази стали:

- дуже високі та важкопрогнозовані темпи інфляції;
- значне зниження обсягів ВВП;
- відсутність довіри суспільства до банків;
- ризик нестабільного отримання грошей на вкладені кошти, та відсутність гарантій щодо їх збереження;
- слабка ліквідність фондового ринку тощо.

Станом на 2014 рік за даними НБУ обсяг депозитів склав 687,4 млрд.грн., з яких депозити фізичних осіб: 415,5 млрд. грн. (60%). 62% депозитів в Україні станом на 01.11.2014 р. належали населенню, 38% – юридичним особам. У 2015 рік банківська система України увійшла з проблемами 2014 року, які були не вирішені. Значна девальвація гривні, спад в економіці, військові дії у східному регіоні та анексія АР Крим, недостатній рівень корпоративного управління зумовили погіршення якості кредитного портфелю банків.

Через зріст рівня заборгованості банки були вимушені створити резерви за активними операціями, що принесло за собою негативні наслідки капіталізації банків. За рік вони відрахували у резервні фонди 103 млрд. гривень, що стало наслідком збитковості, за 2014 рік 53 млрд. грн.. склали збитки банківських установ.

За даними НБУ, за лютий 2015 року обсяг депозитів фізичних осіб скоротився на 3,8% і склав 184,2 млрд. грн. За минулий рік відтік депозитів з банків в Україні склав 126 млрд грн. 9 млрд з них – відтік депозитів у валюті. Крім девальвації і інфляції, втрати довіри до банків тощо, свою роль зіграли і нехитрі дії влади: в цьому році податок з доходів від депозитів збільшили до 20%.

Для вирішення проблеми накопичення по заборгованості потрібно врегулювати податкову сферу, реформувати судову систему України та запровадити заходи по боротьбі з корупцією.

Загрозою стійкої банківської системи для українських банків є зріст валютних ризиків внаслідок валютної позиції та високого рівня доларизації. Викривлення окремими банками статистичної звітності не дозволяють чітко оцінити реальні масштаби кредитування банками

Дуже важливо дослідити наскільки стабільною є ресурсна база. Наприклад за даними «Аналітичного огляду банків України» лідерами на депозитному ринку за певним обсягом депозитного портфелю є великі системні банки, такі як: Приватбанк, Ощадбанк, Укресімбанк, Райффайзен банк Аваль, Дельта.

Тому з метою удосконалення депозитної політики та підвищення довіри до банківської системи необхідно:

- стабілізувати та поліпшити економічну й політичну ситуацію в країні;
- ефективно використовувати можливості держави щодо рекапіталізації проблемних банків;
- підсилити стимулювання стабільного і тривалого зберігання заощаджень, а також банкам важливо брати до уваги зростання і диференціацію доходів населення;
- підвищувати якість обслуговування клієнтів і виходити на ринок з більш гнучкими депозитними продуктами;
- в умовах інфляції необхідна індексація коштів на банківських депозитах, та стабілізувати курс національної грошової одиниці України;
- запроваджувати жорсткі санкції до банків, що здійснюють неповернення депозитів і затримку платежів клієнтів;
- застосовувати нові маркетингові заходи у формуванні депозитної політики банків;
- розробляти ефективні види мотивації, збуту та цінової політики з метою активізації процесів залучення грошових коштів фізичних осіб на банківські депозити тощо.

Отже можна зробити висновки, що в наш час дуже важливо розробляти і впроваджувати ефективні та дієві механізми залучення грошових коштів вітчизняних домогосподарств до економіки.

Спільна праця та комплексний підхід регулятора та банків і їх асоціацій у вирішенні проблем, які взаємопов'язані з майбутнім розвитком банківської системи та всієї фінансової системи загалом дасть змогу зміцнити фінансову систему України та зменшити наслідки кризи в країні. Але довіра суспільства до банківської системи є проблемою не лише банків, а й нашої держави в цілому. Напрями внутрішньої політики повинні бути нерозривно пов'язані з упровадженням системи заходів для посилення довіри населення до вітчизняних банків шляхом гарантування збереження коштів вкладників та стимулювання зростання обсягів грошових вкладів у банківських установах.

Найбільш важливим у системі оптимізації ресурсної бази вітчизняних банків є:

- встановлення оптимального співвідношення між темпами зростання ВВП та темпами зростання найбільш важливих напрямів роботи банків, зокрема, темпів зростання їх активів;
- оптимізація цінових параметрів у залученні та розміщенні банківських ресурсів;
- створення умов щодо залучення довгострокових ресурсів;
- забезпечення ефективного механізму рефінансування банків з боку НБУ, використання механізму диференціації окремих нормативів регулювання діяльності банків у тій частині, яка стосується умов організації кредитного процесу;
- створення спеціалізованого банку розвитку, головним завданням повинна стати реалізація довгострокового кредитування пріоритетних галузей економіки тощо.

Управління кредитними ризиками в системі банківського менеджменту

Добрик Л. О., Рудик І. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Кредитна діяльність банку є центральною складовою у банківському бізнесі, вона виступає джерелом основних прибутків банку, але поряд з цим також стоїть проблема надійних позичальників. Тому розробка надійної системи захисту від кредитного ризику є дуже актуальним питанням. Банки, які займаються кредитною діяльністю намагаються захистити себе від кредитних ризиків різними способами, які спричинені чинниками зовнішнього і внутрішнього характеру.

Кредитний ризик – це потенційна можливість втрати сум основного боргу й відсотків по ньому, що виникає в результаті порушення цілісності руху звужуваної вартості під впливом різноманітних ризикостворюючих факторів (неповернення кредиту у зв'язку зі злиттям або поглинанням, банкрутством, шахрайством і ін.) Використовуючи поняття кредитного ризику щодо кредитної операції ризик поділяють на: індивідуальний кредитний ризик(ризик конкретного позичальника) і портфельний кредитний ризик(ризик портфеля).

Управління кредитним ризиком можна визначити як сукупність заходів, що спрямовані на запобігання втратам банку від його кредитної діяльності. Цій проблематиці присвячені численні дослідження, зокрема детально розглядається у працях В.В. Вітлінського, О.В. Пернарівського, Я.С.Наконечного, Н.І. Версаля, М. Вошилко, М.Н. Тоцького, І. Бубенко.

Конкретні заходи щодо управління кредитними ризиками включають три види директив: директиви, що спрямовані на обмеження або зменшення кредитних ризиків, наприклад визначальну концентрацію й розмір кредитів, кредитування пов'язаних з банком осіб або перевищення лімітів; директиви по класифікації активів, куди входить аналіз імовірності погашення портфеля кредитів, директиви по кредитному резервуванню.

Рівень кредитного ризику залежить від дії зовнішніх і внутрішніх факторів. До факторів зовнішнього середовища відносять фактори, які пов'язані з діяльністю позичальника, із забезпеченням кредиту, з поручителем, гарантом, страховиком, економічні, політичні, форс-мажорні, законодавчо-регулюючі. До внутрішніх факторів відносять: стратегічні, організаційні, управлінські, інформаційні, методологічні. Система управління ризиками підкріплюється методами їх мінімізації і обмеження, які представлені двома великими групами: загальні і специфічні. За способом впливу, відповідно, на активні і пасивні. Система управління кредитним ризиком повинна відповідати певним вимогам, серед них: цілісність, стійкість, цілеспрямованість, гнучкість, одноманітність, оперативність, надійність, оптимальність, економічність.

До загальних методів управління ризиками належать: диверсифікація, мінімізація ризиків на основі встановлення лімітів, страхування, хеджування. Специфічні методи управління ризиками зумовлені особливостями їх видів.

До основних етапів управління кредитним ризиком належать: ідентифікація факторів кредитного ризику; кількісна оцінка кредитного ризику; вибір варіанта стратегій управління ризиком; вибір способу мінімізації кредитного ризику; контроль зміни рівня кредитного ризику.

Отже, управління кредитними ризиком банку спрямоване на зниження ймовірності невиконання позичальником своїх зобов'язань, мінімізацію фінансових втрат банку у разі невиконання позичальником своїх фінансових зобов'язань, зменшення кількості та масштабів високо ризикових кредитних операцій, вживання відповідних заходів у випадку настання ризику.

Грантрайтинг, як вид соціального підприємництва для інвалідів

Доценко В. І., МБФ «Сприяння вищій школі»

Гордєєва І. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Клімович Б. В., Національна металургійна академія України, м. Дніпропетровськ

В різних країнах світу на сьогодні від 10 до 20 % населення визнані інвалідами [1]. І Україна не є виключенням. Відповідно до існуючої статистики та класифікації, в Україні проживає 2,6 млн. осіб з інвалідністю, а це становить 6,1 % від загальної чисельності населення [2]. Проте, якщо дотримуватися міжнародних класифікацій, то така кількість людей з інвалідністю значно вище, оскільки інвалідність може бути тимчасовою, необов'язково вродженою або набутою. Тому, за підрахунками експертів, інвалідність можуть мати до 15 % українців [2].

Також з точки зору подій останнього року, що пов'язані з воєнними діями у нашій країні, можна констатувати, що ця цифра невпинно зростає і кількість інвалідів, що втратили працездатність внаслідок воєнних дій збільшується.

Як наслідок, з одного боку, виникає гостра проблема, що пов'язана з фінансовою забезпеченістю інвалідів, а з іншого, зрозуміло, що навіть найбільш високорозвинена економіка світу не витягне такий тягар.

Але майже 80 % інвалідів в Україні – це люди працездатного віку [2].

Тому ключова задача сьогодення полягає в тому, щоб допомогти тим людям з інвалідністю, які цього хочуть, перетворитися з «утриманців» в економічно незалежних членів суспільства. Саме для людей з обмеженими можливостями робота стає можливістю довести всім і собі, в першу чергу, що вони потрібні суспільству і що вони можуть для цього самого суспільства зробити щось корисне.

Одним із можливих шляхів вирішенні даної проблеми є соціальне підприємництво.

Соціальне підприємництво – поки відносно нове для України поняття, але воно вже стало реальністю. Яркими прикладами соціального підприємництва в Україні є: підприємство-пекарня «Горіховий дім», яку створила ГО «Народна допомога – Львів» [3] та Житомирський обласний Ресурсний центр розвитку соціального підприємництва, за підтримкою якого у 2013 році були відкриті два нові соціальні підприємства [4].

Але соціальному підприємництву потрібна підтримка, щоб з розряду поодиноких ініціатив вирости в стійку структуру, на яку може спиратися держава у вирішенні соціальних проблем.

У загальному вигляді соціальне підприємництво можна визначити, як фінансово стійку, недотаційну економічну діяльність, спрямовану на вирішення соціальних проблем. Але це насамперед бізнес, який звичайно, знижує навантаження на місцеві бюджети у вирішенні суспільних проблем. Наприклад, Громадська організація створює соціальне підприємство і працювати тут зможуть вразливі верстви населення, отриманий прибуток громадська організація витрачає на допомогу людям з обмеженими можливостями, реабілітацію хворих, створення притулків для бездомних і допомогу хворим дітям.

Головна відмінність соціального підприємництва від звичайного в тому, що прибуток спрямовується на вирішення соціальних проблем. В іншому воно повністю підкоряється законам бізнесу: сплачуються податки, планується розвиток, виходить прибуток.

Одним із перспективних інноваційних видів соціального підприємництва або новою професією у соціальному підприємстві можна вважати Грантрайтинг.

Грантрайтинг (від англ. grantwriting) – написання проектів для отримання грошових субсидій [5]. Грантрайтер – людина, що професійно займається складанням заявок на отримання грантів (цільових пожертвувань) на різноманітні проекти від державних і недержавних благодійних фондів, а також консультуванням з цих питань.

Кваліфіковані грантрайтери є одними з найбільш затребуваних незалежних підрядників сьогодні в Європі та світі [6]. Ця професія продиктована зростаючим попитом з боку

некомерційних установ, щоб знайти нових перспективних спонсорів (приватних осіб, корпорацій, фондів, та ін), некомерційних організацій, що шукають гранти, завжди в пошуку людей, які допоможуть їм знайти грантове фінансування і запропонують написати проектну заявку під грант. Грантрайтери в Європі виконують важливу роль для багатьох благодійних установ, науково-дослідних центрів та некомерційних організацій, коледжів та університетів, і інших організацій, шукають кошти від грантів [6].

Грантрайтери – це автономні фахівці, не прив'язані до установ, що набили руку на складанні заявок, які знають всі тонкощі справи, здатні за певну плату надати потрібну послугу.

Грантрайтер для України є новою професією.

В чому вона полягає?

По перше – грантрайтер зможе писати проектну заявку на певний грант, щоб представляти певну компанію. Тобто, компанія, яка хоче отримати грант, найме грантрайтера.

По друге – грантрайтери зможуть об'єднуватися в агенції або віртуальні фірми з грантрайтингу та за гроші писати проекти для різних комерційних підприємств або для некомерційних оформлювати грантові заявки.

По третє – у грантрайтерів можуть народжуватися власні проекти, і вони будуть брати участь у грантах від свого імені.

І четверте – в Україні сьогодні чимало проектів у різних сферах, і грантрайтер, як фахівець, що знає, які пріоритетні сфери і зможе знайти тих, кому цікаво брати участь в проектах, щоб отримувати гранти.

Грантрайтери по суті є фахівцями з професійного залучення коштів та потрібні усім цілеспрямованим організаціям.

Професія грантрайтер надасть можливість людям з інвалідністю отримати замовлення у режимі on-line або працювати в віртуальному офісі (тобто віддалено). Робота за такими принципами є дуже актуальною для таких людей, тому що її можна виконувати не залишаючи оселі, дистанційно, що позбавляє людину з інвалідністю складнощів із пересуванням до міста роботи.

Використання Грантрайтингу для вирішення проблем з працевлаштуванням людей з інвалідністю дозволить не лише надати цій категорії громадян можливість покращити своє матеріальне становище, а також вирішувати проблеми соціального характеру.

Перелік посилань:

1. Как стать успешным социальным предпринимателем? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://neinvalid.ru/kak-stat-uspeshnyim-sotsialnyim-predprimatelem>. – Загол. з екрану.

2. Ежегодно в Украине растет количество инвалидов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://healthinfo.ua/articles/aktivn-otdh/10978>. – Загол. з екрану.

3. Соціальне підприємництво у Бурштині [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://amer-burshtyn.org.ua/uk/social_entrepreneurship. – Загол. з екрану.

4. Житомирський обласний Ресурсний центр розвитку соціального підприємництва [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://socialbusiness.in.ua/index.php/sotsialni-pidpriemstva/katalog/139-zhytomyrskyi-oblasnyi-resursnyi-tsentr-rozvytku-sotsialnoho-pidpriemnytstva>. – Загол. з екрану.

5. Грантрайтер [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://philosophy.spbu.ru/userfiles/sCiencE21/grantwriting.pdf>. – Загол. з екрану.

6. Be a Grant Writer and Start a Grant Writing Business [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.powerhomebiz.com/vol121/grantwriter.htm>. – Загол. з екрану.

Кластери як форма співпраці у туристичній діяльності

*Карасєва Л.С., Ткач А.А. Харківський національний університет міського господарства
ім. О.М. Бекетова, м. Харків*

Важливим напрямом розвитку туристичної діяльності є розвиток кластерів. У роботі представлені суть кластерних ініціатив та їх вплив на розвиток туристичних послуг.

Сутність кластерної концепції походить від англійського слова «кластер», що означає «купа», «пучок». Цей термін з'явився в промислово розвинених країнах, що характеризують спільну групу компаній певної спеціалізації і їх дії засновані на співпраці, об'єднанні наукових, науково-дослідних та адміністративних форм діяльності. Вважається, що вперше визначення кластера сформулював М. Портер, відповідно до якого "кластери це географічна концентрація взаємопов'язаних компаній, спеціалізованих постачальників послуг, які працюють у суміжних галузях і пов'язані з цими установами у відповідних областях, що конкурують і співпрацюють".

Кластер це географічна концентрація конкуруючих і, одночасно, співпрацюючих один з одним підприємств, установ та організацій, пов'язаних з ними системно і економічно, що спільно використовують однакові навички, технології та інфраструктуру.

Підприємства, установи і організації співпрацюють формально або неформально, шляхом здійснення спільних проєктів, для досягнення переваг на місцевому, державному або міжнародному рівнях. Кластер це економічне явище, характерне для економіки певної території. Підключення до системи, мережі формального і неформального кластера це: концентрація в даній сфері ресурсів (матеріальних, фінансових і людських), що призводить до зростання продуктивності; співпраця, взаємодопомога і співпраця багатьох автономних утворень; здатність генерувати і підтримувати конкурентну перевагу; зниження ризику, зниження витрат на управління; досягнення синергії (взаємодія, співпраця, агентів, більш ефективна, ніж сума їх окремих дій); відкритість до інновацій і здатність реалізувати нові технології.

Формування кластеру має певні етапи. До них відносяться: формування групи лідерів, з ідеєю розробити мету об'єднання, початкові інтерв'ю (збір інформації, маркетингові дослідження), формування провідної групи (ініціативи в галузі управління), перший семінар (вибір планів дій), консультативна діяльність (плани поліпшення),

Основними завданнями кластера є: створення середовища для співпраці і взаємної довіри, чесності та відповідальності в реалізації спільних економічних проєктів, обмін інформацією, сприяння розвитку та інноваційної діяльності в промисловості, проведення спільного навчання, співпраця з науково-дослідними підрозділами, маркетингової діяльності, включаючи сприяння комерційної діяльності.

Можна виділити певні переваги для функціонування кластера на місцевому, регіональному чи національному рівні економічної системи. Перевагами, що отримують члени кластеру є: зміцнення співробітництва між підприємствами, підвищення продуктивності факторів виробництва, впровадження нових технологічних рішень, поліпшення якості та напрямів підготовки кадрів, територіального брендингу та використання зовнішніх джерел фінансування. Серед переваг зовнішнього середовища можуть бути виділені: підвищення доступності спеціалізованих бізнес-послуг, інвестицій в інфраструктуру, скорочення безробіття, підвищення зайнятості і доходів населення, сприяння місцевому і регіональному розвитку.

Робота кластера пов'язана також з певними фазами. У літературі можна знайти різні описи етапів у житті кластеру. Життєвий цикл кластеру складається з наступних етапів: ембріональної стадії, зростання, зрілості і спаду. Кожен з цих етапів характеризується набором конкретних дій. Кластери, як сучасні економічні відносини стимулюючого співробітництва суб'єктів промисловості, науки, туризму і центрів влади є визначальним

чинником зростання інноваційної діяльності підприємств, шляхом передачі наукових ідей до виробництва, співпраці в цілях розвитку.

Попит на інформацію про кластери і існуючі ініціативи по їх створенню і розвитку розуміється по-різному. Для загального розуміння цих двох концепцій, варто відзначити, що визначення кластерної ініціативи, як спеціально організованого проекту, діючого на більш системній основі, може вплинути на потенціал розвитку кластера. Ініціатива створення кластера включає в себе ключових гравців - представників різних секторів економіки, науки і державного секторів. Кластерні ініціативи фінансуються за рахунок учасників, а також державних програм фінансування для підтримки розвитку кластерів. Більшість з цих ініціатив, створених у формі проекту, перетворюються в більш формальні структури, в межах від 12 до 36 місяців. Серед найвідоміших кластерів у світі можна виділити: Кремнієву долину (напівпровідники та інформаційні технології), Ломбардія (ІКТ галузі та хімічної промисловості), Кембридж (біотехнології, комп'ютерне та ІТ-індустрія), Остін, Монпельє (телекомунікації, програмне забезпечення, біотехнології), переробна промисловість шерсті в Італії і меблевий кластер в Данії.

Переваги співпраці в рамках кластера все частіше використовується в туризмі. Все більше цього типу ініціатив виникає в усьому світі. Наприклад, перший туристичний кластер в Польщі, під назвою "Бескідська 5", створений у 2005 році. У 2009 році в Польщі у сфері туризму працювало декілька кластерів: "Культура Любліна", "ВС Регіон", "Кристал Європи", а інші знаходяться в стадії реалізації ініціативи або проекту.

Впровадження сучасних технологій в сфері туризму сприяє комп'ютеризації туристичних підприємств, створенню неформальних структур. У Європі, співпраця в організації туристичного кластеру відбувається у виробництві здорових продуктів харчування. Ініціатива про співробітництво в галузі туризму підприємств університетів в м. Ополє, де зацікавленість висловили 53 гравці.

У Європі можна зустрітися з низкою ініціатив, спрямованих на підтримку розвитку кластерів. Їх нараховується більше двох тисяч. У найближчому майбутньому, очікується, що взаємодія між різними кластерами у світі, створить мережеві кластери. Це дозволить краще співпрацювати між державами у розвитку туризму.

На закінчення слід зазначити, що кластери в туристичній діяльності аграрного сектора можуть відігравати важливу роль у перетворенні села в туристичні райони, підвищити їх конкурентоспроможність на ринку туризму. Ініціативи, пов'язані зі створенням туристичних кластерів може служити певним цілям. У зв'язку з цим, потрібно допомогти місцевій владі у фінансовій сфері, в подоланні різних перешкод організаційного характеру для місцевого співтовариства. Важливим елементом у розвитку кластерів є встановлення співпраці з місцевою владою, яка може допомогти сільським господарствам туризму. Крім того, було б корисно включити органи місцевого самоврядування в організації кластерів, що дозволить більш широкому просування агротуризму господарств. Важливим фактором у розвитку сільських районів є також створення тематичних сіл. Тема села дозволить поглянути на своє місто і його ресурси іншим, більш цікавим, більш перспективним і нетрадиційним способом.

Codependency and pathological altruism

Мілушина М. О., ДНУ, м. Дніпропетровськ

Today the term codependency is used more generally to apply to just about anyone who has a pattern of dysfunctional relationships involving focusing on the needs and behaviors of others more than one's own. Codependent individuals become so preoccupied and focused on the needs of others that they neglect their own needs. Two key areas in a person's life reflect codependence: the relationship with the self and relationships with others. This term has become popular among mental health professionals as well as the general public since its inception at the end 1970s.

In recent years, the construct of codependency has been associated with exposure to any chronic stressful events within the family environment such as physical, sexual, or emotional abuse, neglect, or excessive trauma.

Codependence can be viewed as a dysfunctional empathic response. Pathological altruism is described as altruism's dark side, namely the behavior which the agent believes is altruistic though leads to harming the other, the self, or both. The codependent individual observes a negative affect in the significant other, perhaps via a mirror-neuron type system. An emotional empathic response ensues, leading the codependent individual to attempt to alleviate the negative affect.

Even though codependency is a popular topic in self-help literature, it is hardly a scientifically defined condition. However, codependency and pathological altruism share similarities indicative of common roots. The similarities between both are explored and a model of codependency is proposed.

Codependency is said to share "roots with pathological altruism" and is defined as "behavior...that enables another's highly dysfunctional behavior". McGrath and Oakley posit that codependency is the result of individuals being unable to modulate their empathic response.

Homant and Kennedy describe pathological altruism as a type of maladaptive altruism, suggesting it could be characterized by one or more of the following: behavior that is unnecessary or uncalled for; the altruist complains about the effect of the altruistic behavior on him- or herself, in the context of performing the behavior; the underlying motivation may be irrational or a product of a psychological disturbance; and the outcome fails to benefit anyone and this was foreseeable to a reasonable person. Homant and Kennedy's characterization would offer guidance in sorting out goal-directed self-sacrifice from pathological altruism.

The self-sacrificing individual accepts the psychological and/or physical pain he endures as a necessary part of the "helping- others" equation. For the pathological altruist, perhaps the pain and suffering is the goal.

The first known reference to pathological altruism in the professional literature is from a 1984 paper by Nancy McWilliams "The Psychology of the Altruist" (McWilliams, 1984). The subject was given a more comprehensive psychoanalytic treatment in a 2001 paper by Beth Seelig and Lisa Rosof: «Normal and Pathological Altruism». Early psychoanalysts had been encouraged to think of all altruism as arising from masochistic impulses. But Seelig and Rosof relied on a psychoanalytic framework to discriminate between forms of altruism ranging from the "protoaltruism" observed in animals and parental nurturing, to the "psychotic altruism" of bizarre caretaking behavior seen in deeply disturbed individuals.

The lack of systematic research and theory in regard to pathological altruism does not mean that maladaptive variants of altruism (as, for example, excessive self-sacrifice) have completely escaped clinical notice: Tomas Widiger and Jennifer Presnall connect the concept to dependent personality disorder in the Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders, 4th Edition, Text Revision (DSM-IV-TR), as well as to the maladaptive form of agreeableness in the Five-Factor Model of personality.

Pathologies involving altruism, however, have broader implications and profound importance in understanding the human condition from neuroscientific, psychological, psychiatric, and social perspectives. For example, autism involves a well-studied syndrome most often seen in males; it is

characterized by strong systemizing skills coupled with little or no empathy. But, as described by Simon Baron Cohen there is evidence for a converse of autism more often experienced by females. This is hyperempathetic condition would be characterized by superior empathizing skills and poor systemizing ability. Although lack of systemizing abilities would severely restrict career choices for the women involved, conditions of hyperempathy have drawn comparatively little research interest.

Indeed, as Michael McGrath and Barbara Oakley point out that conditions involving hyperempathy may well underlie the mass appeal of such ill defined concepts as codependency, so little studied from a scientific perspective.

Hyperempathy - an excess of concern for what others think and how they feel - helps explain popular but poorly defined concepts such as codependency. In fact, pathological altruism, in the form of an unhealthy focus on others to the detriment of one's own needs, may underpin some personality disorders.

"Codependents" may, in pathologically altruistic fashion, support their paramours' drug addiction while endlessly forgiving their emotional and physical abuse. Or, they may simply be "nice" people who are easily taken advantage of. As Karol Pessin explains variations in alleles related to vasopressin and oxytocin may well lie behind this type of behavior, and in fact, may lead to hyperresponsiveness to social signals of all sorts. In another vein of research explored by Debbie Riby and her colleagues, the overfriendliness of Williams syndrome, which can lead to increased risk of victimization, might also shed light on the genetics underlying some forms of codependent behavior.

Turning back to codependent behaviors, although it may not make much sense on an individual basis for the codependent person to maintain the dysfunctional relationship, on a group level the codependent behavior must convey some benefit to maintain it. Altruism makes the most sense when people do not cheat; that is, the person benefiting from another's altruism in turn passes that altruistic behavior forward. Said another way, for altruism to work, those performing altruistic acts should be able to assume that they are not helping a cheater or one who takes advantage of others, such as a psychopath. Yet, any behavioral scientist can describe how easy it is to run from someone with a knife, but how hard to run from someone who cuts with a caress.

Proper boundary modulation of this response is lacking or impaired. This occurs even though the codependent actor may know that enabling the other is not really in the other's (and also their own) long-term best interest. Essentially, codependency may be the inability of the codependent person to tolerate the negative affect in the other. This leads to enabling behaviors designed to lower the negative affect of both in the short term, but which propagate the dysfunctional behaviors in the long term. This can occur even in the context of our being made aware that enabling the other is counterproductive.

On a psychodynamic level, low self-esteem and dependency traits can account for much of the codependency dyad, and interestingly, codependent behavior can be a subtle means of control. For example, the wife batterer is dependent on his dysfunctional domestic relationship, as is evidenced often by the rage that can ensue when the wife (or other) decides to end the relationship. But the psychodynamics are the explanation we place on a behavior (or collection of behaviors) that is, to a significant degree, programmed genetically, a result of our evolutionary journey to the present.

Економічна поведінка сучасної людини в домашньому господарстві в контексті охорони навколишнього середовища

Надюк Н. М., МІДМУ «Класичного приватного університету», м. Мелітополь

За даними науковців, до 2030 року прогнозується істотне зростання екологічного навантаження від ведення домашніх господарств у світі. Однією з ключових детермінант структури споживання домашніми господарствами є економічне зростання людини. Зростання чисельності населення в світі (приблизно до 8,2 млрд. у 2030 році), також, буде важливим чинником зростання споживання. Тенденція до старіння населення, урбанізація та зміна способу життя буде впливати на структуру споживання.

Питання з приводу екологічних наслідків виробництва та споживання, таких як втрата природних ресурсів, зміна клімату та інші екологічні проблеми, заподіяні викидами і відходами, були розглянуті на глобальному рівні системою Організації Об'єднаних Націй. У 2002 році в Йоганнесбурзі на Всесвітній зустрічі на вищому рівні зі сталого розвитку була запропонована розробка 10-річної програми щодо заохочення стійких моделей споживання та виробництва.

З цією метою, були запропоновані наступні заходи: поступова відмова від ламп розжарювання, більш жорсткі мінімальні стандарти енергоефективності для житлових будівель, стимули для купівлі альтернативного палива, платний в'їзд, гранти енергозбереження для житлових проєктів, диференційоване оподаткування транспортних засобів, знижки при капіталовкладеннях в ефективне обладнання водопостачання, маркування харчових продуктів органічного походження тощо.

Отже, виникає необхідність дослідження закономірностей побутової поведінки людини та її споживання, а саме, як домогосподарства реагують на різні типи політики, що проводяться урядами для забезпечення більш стійких моделей споживання і як економічна поведінка розрізняється в різних сім'ях.

Сім'я – є особливим споживачем. В ній задовольняються як загальні для всіх потреби, так і окремі. Сім'я – головний і довгостроковий споживач. Основою споживчої поведінки сім'ї є потреби, як неодмінні й усвідомлені умови функціонування, на досягнення яких спрямована її діяльність. Сучасна сім'я, як суб'єкт споживання, може мати різні типи домашнього господарства:

- 1) примітивне господарство, де майже повністю відсутнє домашнє виробництво;
- 2) господарство міських сімей, з незначними за розмірами виробничими потужностями та функціями;
- 3) дачне господарство, де виробляється садово-городня продукція для власного споживання;
- 4) господарство сільських сімей, в яких домашнє господарство доповнюється особистим підсобним, де продукція виробляється як для потреб сім'ї, так і для продажу;
- 5) товарне господарство, об'єднуване з домашнім. Це сім'ї фермерів, одноосібників, орендарів у селі.

Зазначені типи домашнього господарства сімей характеризуються і різним споживчим потенціалом.

Одна з базових ідей економічної психології полягає в тому, що купівля залежить не тільки від здатності (економічної можливості) зробити покупку, але і від бажання те зробити (психологічної готовності). Основними групами чинників економічної поведінки, вважаються: об'єктивне оточення і психічні процеси.

На будь-яку діяльність людини впливають чинники, які й зумовлюють її поведінку:

- особистісні чинники – вік і етап життєвого циклу родини, рід занять, економічний стан, образ життя, тип особистості й уявлення про себе;
- чинники культурного порядку – культура, субкультура, соціальний стан;
- соціальні чинники – ролі і статуси, референтні групи;

– психологічні чинники – мотивація, сприйняття, засвоєння, переконання і стосунки.

Економічна поведінка – цілеспрямована діяльність щодо задоволення матеріальних потреб. Стандартна економічна модель індивідуального прийняття рішень заснована на припущеннях раціональної поведінки і особистого інтересу, згідно з якими люди приймають рішення для максимізації їх добробуту. Дослідження свідчать, люди, які стикаються з політичними стимулами, будуть реагувати, як правило, відповідно до максимізації свого добробуту. Цінова політика буде викликати зміни у прийнятті рішень щодо споживання, стандарти, також, будуть впливати на процес прийняття рішень.

Тим не менш, існують області, де ведення домашнього господарства може відрізнитися від прогнозованої стандартної економічної теорії. У деяких випадках, побутові реагування на економічні стимули можуть бути обмежені внаслідок існування неекономічних мотивацій. Наприклад, дані свідчать про те, що домогосподарства мають сильні особисті мотиви для сортування відходів, і, що, спираючись на економічні стимули можуть підірвати ці види мотивації.

Ідеї з економіки, а також з інших областей соціальних наук, включаючи соціологію і психологію, доповнюють одна одну та забезпечують більш повне уявлення про побутову поведінку та реакцію на екологічну політику. Базуючись на ідеях поведінкової економіки, ми вважаємо, що суспільство може формувати індивідуальні уподобання і переконання, зокрема, через інститути і соціальні норми, і процеси соціалізації.

Різні моделі можуть бути застосовані, щоб пояснити поведінку в навколишньому середовищі - такі як теорія запланованої поведінки і ціннісно-нормативна модель. Вважається, що поведінка осіб у цих моделях впливає на сприйняття того, що інші думають про свою поведінку (наприклад, "соціальні норми") й особисті переконання, такі як моральне зобов'язання сприяти поліпшенню стану навколишнього середовища. Ці моделі виявляються особливо актуальними при аналізі шляхів вибору купівлі органічних продуктів харчування та переробки сміття.

Індивіди схильні недооцінювати негативні наслідки своїх рішень на навколишнє середовище. Надання інформації споживачам, щоб вони могли зробити усвідомлений вибір, повинно бути причиною для державного втручання. Інформаційна неефективність може стати причиною повільного прийняття екологічно бажаних товарів.

Деякі сім'ї (наприклад, сім'ї з низьким доходом) можуть зіткнутися з обмеженнями доступу на кредитний ринок, що заважає їм зробити інвестиції в екологічно бажані товари (наприклад, транспорт на альтернативних видах палива, водо- або енерго- ефективне обладнання), які представляються економічно ефективними для їх застосування. Тому необхідно вжити додаткових заходів щодо усунення цих бар'єрів на ринку капіталу. Ці заходи включають гранти або пільгові кредити, орієнтовані на вразливі домогосподарства.

Деякі домогосподарства можуть зіткнутися недостатніми стимулами інвестування в екологічно бажані товари. Наприклад, орендодавець має мало стимулів, щоб вибрати найбільш ефективне обладнання для водопостачання або енергетичне (наприклад, опалювальні прилади, система освітлення) та/або інвестувати в теплоізоляцію.

У сучасному суспільстві людина вибирає прийнятну для неї модель економічної поведінки з досить обмеженого числа можливостей. Виступаючи в ролі господарюючого суб'єкта, вона проявляє свою економічну активність в контексті виробничих і розподільних відносин, які є характерними для тієї чи іншої сфери діяльності, і визначають відповідний цій сфері спосіб господарювання. Крім того, роблячи економічний вибір, кожна людина вважатиме за краще зберегти більшу кількість грошей, ніж менше, бо гроші забезпечують людині можливість досягнення її цілей. Тому, у вузькому сенсі, економічну поведінку можна трактувати як обраний людиною спосіб заробляння грошей.

Загальні психологічні фактори, що впливають на надійність діяльності персоналу

Тимченко А. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Погіршення криміногенної ситуації в країні, вплив світової фінансово-економічної кризи посилення міжрегіональних зв'язків організованих злочинних груп, зростання їх фінансової могутності та технічної оснащеності дають підстави вважати, що тенденція до погіршення внутрішньої атмосфери підприємств та підприємницької діяльності буде зберігатися і в майбутньому. Хто або що представляє загрозу для компанії? Чому з того, що основна загроза виходить від атмосфери між співробітниками. Аналізуючи стан безпеки підприємств слід визначити що однією з існуючих реальних загроз є персонал.

Основну загрозу наносить ненадійність, тобто моральна уразливість людини. Вона може визначатися різними чинниками і причинами. До їх числа можна віднести наступні:

1. Зневага і навіть презирство по відношенню до загальноприйнятих моральних норм. Людина вважає для себе не обов'язковою наслідувати загальноприйняті норми (не красти, не обманювати, не заподіювати зла людям, з якими він разом живе і працює); він відноситься до них зі зневагою і цинізмом. Такий працівник не відчуватиме розкаянь від того, що підводить або зраджує колег, організацію, в якій працює.

2. Індивідуалістична спрямованість особи, невміння і небажання працювати в єдиній команді, стійке прагнення протиставити себе колегам, відсутність корпоративних почуттів, прихильності до місця роботи і колективу.

3. Завищена самооцінка, що не відповідає реальним можливостям людини, віра у власну непогрішність, непомірне марнославство, незадоволені амбіції, заздрісність. Істотну роль при цьому може грати незадоволення кар'єрою, протиріччя між високими амбіціями і реальним просуванням по службі.

4. Риси характеру, що обумовлені психопатією і характеризуються мстивістю, злопам'ятністю, підвищеною образливістю. Такі люди довго не можуть звільнитися від своїх негативних переживань, пробачити образу і зачеплену самолюбність. Їм зазвичай властива конфліктність з оточенням (незлагідність, навмисне протиставлення себе іншим людям). Ці особи можуть переживати конфлікт впродовж тривалого часу. Особливо небезпечний конфлікт "по вертикалі", коли працівник надовго зберігає бажання помститися за нанесені образи своєму керівникові.

5. Інфантилізм (особова незрілість), відсутність самостійності суджень, орієнтація на інших, сильніших в психологічному відношенні людей, в ухваленні рішень і діях (легка добровільна підлеглість впливу з боку). Таким людям бракує самоорганізації. Вони не уміють планувати свій бюджет, своє життя, не здатні протистояти зовнішньому тиску і шантажу, проявляють лякливність, боягузтво. Ними легше управляти, їх легше втягнути в здійснення протиправних або аморальних дій і вчинків.

6. Імпульсивність, яка є домінуючою в поведінці. Вона проявляється в тому, що людину легко "завести", привести до втрати самоконтролю і абсолютно необдуманих, безрозсудних дій. Такі люди нерідко бувають балакучими, їх легко розговорити з будь-яких питань, у тому числі і по тих, які складають службову таємницю. Особливо часто у них "розв'язується язик" в неформальній обстановці, після прийняття алкоголю, при залученні до суперечки або полеміки та ін. Такі люди підвладні емоціям, почуттям і пристрастям, які цілком захоплюють їх; під впливом пристрастей вони не можуть "зупинитися вчасно", прийняти раціональне рішення. Їм властиві слабкості особистого характеру (наприклад, зловживання спиртними напоями, пристрасть до азартних ігор та ін.). Вони можуть, наприклад, програти свої і чужі гроші, витратити їх на предмет особистих захоплень, "втратити голову" від любові, необдуманно здійснити купівлю дорогої речі у борг і тому подібне. Вчинки таких людей визначаються не усвідомленими цілями і намірами, а внутрішніми імпульсами або зовнішніми обставинами.

7. Невлаштованість в особистому житті, відчуженість від інших, самотність, "втрата коренів", відсутність близьких людей, зв'язків з ними. Така соціальна "відірваність" багато в чому полегшує скоєння ненормативних, аморальних вчинків, оскільки Людина вважає, що у разі "проколу" вона одна нестиме відповідальність, і страждати або переживати буде нікому.

8. Наявність зв'язку цієї людини з ким-небудь з представників конкуруючих фірм. Це дуже небезпечний чинник, оскільки найбільш значний збиток в умовах жорсткої конкуренції можуть нанести саме ті, хто може бути спеціально впроваджений конкурентами в компанію для з'ясування інформації про стан справ в ній "зсередини" або використаний іншим чином завдяки спорідненим або іншим близьким зв'язкам.

9. Гостра ситуативна життєва потреба, яку людина не може реалізувати самотійно. Цей чинник є найменш прогнозованим, а значить і найменш керованим. В той же час оперативне отримання повної і достовірної інформації про виникнення такої ситуації може понизити її негативну дію на надійність працівника. Факторами, що визначають надійність персоналу з погляду психології, є: необхідний рівень професійної компетентності; висока виконавська дисципліна; стійка мотивація до діяльності в рамках даної фірми.

Можна стверджувати, що кадрова безпека, як складова економічної безпеки підприємства - це такий стан надійності персоналу, а також здійснюваних заходів щодо відбору, розміщенню, переміщенню, підготовці й перепідготовці (підвищенню кваліфікації), звільненню співробітників, що забезпечує захищеність економічних інтересів підприємства від внутрішніх погроз і ризиків і характеризує високий рівень надійності працівників.

Професійні стреси і професійне «вигорання» у сучасної людини

Ткач Т. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

*Якщо ми хочемо уникнути шкідливих наслідків стресу
і одночасно не позбавляти себе аромату і смаку життя,
нам слід знати природу і роль стресу.*

Ганс Сельє

Для кожної людини дуже важливо бути обізнаними в стимулюючих, творчих і формуючих впливах стресу. Медиками, психологами і фізіологами доведено, що стрес помірної сили покращує увагу, підвищує зацікавленість у досягненні поставленої мети, підвищує емоційне забарвлення, оптимізує соматичні показники організму. Згідно Гансу Сельє (автор теорії стресу), стрес є основною частиною життя кожної людини, і він так само неминучий як процес харчування або дихання.

Без певного рівня стресу неможливий професійний та особистісний розвиток людини, пристосування до нових умов життя. Тому, можна стверджувати, що незначний рівень стресу є корисним для людини. Це відбувається тому, що стрес запускає в організмі людини фізіологічні та психологічні складові, спрямовані на пристосування до нової ситуації, забезпечуючи при цьому опір впливу стресу або адаптацію до нього. Отже стрес – це лише реакція організму людини на будь-яку зміну ситуації, активізація його ресурсів, підготовка до активних дій. Тому стрес - це генетично закріплені комплекси реакцій, адаптивне значення яких полягає у випереджальному включенні внутрішніх механізмів людини, які підготовляють організм до тієї чи іншої реакції.

Але не всі люди однаково страждають від стресів. Залежно від виду психічної травми у 8-50% людей під впливом травматичних стресорів розвивається посттравматичний порушення. Стрес – це продукт нашої вищої нервової діяльності. У нас є мозок, він не тільки є, він ще й думає - оцінює події, що відбуваються і робить якісь висновки і виходячи з цього він напружується або не напружується. Але наш мозок належить нашому тілу. Отже, тіло і психіка знаходяться в дуже сильній взаємодії. Тому треба усвідомити, що стан психіки дуже сильно впливає на стан нашого тіла, а тіло неминуче дуже сильно впливає на психіку - на стан центральної нервової системи, на свідомість, на підсвідомість. Тому працювати з стресовими станами потрібно не тільки через вербальну комунікацію – заспокоювати, говорити якісь слова. Це дуже мало ефективно, з тієї причини, що навіть якщо ми людині розповімо як буде все добре, це мало ефективно. Дуже важливо йти у двох напрямках: через тіло (розвантажувати соматіку) і через психіку (розвантажувати психіку).

Що відбувається з психікою в стані стресу? У процесі стресу у людини відбувається перевантаження мізків певними враженнями, інформацією, стресорними емоціями, спогади. Будь-який стан, який ми переживаємо, це певна циркуляція імпульсів, і вони рухаються досить тривалий час в центральній нервовій системі. Тому в стані стресу ми відчуваємо розсіяну увагу, безсоння, фізична напруга, важко сконцентруватися на певній справі, емоційна нестійкість, агресія, знижується загальний тонус і енергія. Слід згадати, що в нашому тілі основний провідник енергії є нервова система і мозок. На їх діяльність припадає 75% чистої енергії, і лише 25% припадає на м'язову енергію. Тому особливістю психологічного стресу є те, що стресором є не реальна ситуація, а її модель у свідомості людини - як дану ситуацію він інтерпретує.

Накопичувати в собі негативну енергію неможна. Це може призвести до спустошення внутрішнього світу людини, переслідування почуття суму та інших негативних почуттів. І, як наслідок, негативні впливи виливаються в депресію, нервові зриви тощо. Кожній людині треба формувати власну, індивідуальну систему захистів від стресів. В таку систему обов'язково мають входити активні дії будь-якого роду, дуже корисні приємні враження, почуття любові, оптимальний режим роботи. Прояви теплих почуттів не тільки

«пригасають» больову чутливість, але знижують інтенсивність реакції мозку на стрес. Не працювати по 12-16 годин на добу. Як свідчить практика, всі відкриття, раціональні рішення приходили людям на відпочинку, навіть під час занять спортом, на риболовлі. Але ніколи, за звичай, на роботі! Тому людина має знаходити час для розслаблення.

Професійні стреси зачіпають не лише саму людину, але й весь процес професійної діяльності, його ефективність і результативність. Тому в подоланні стресу зацікавлений не лише сама людина, а й керівництво.

У процесі професійного стресу людина переломлює у своїй свідомості професійну проблему так, що вона стає стресом, вона не розуміє яким чином вирішити проблему, напружується, дратується, формується конфлікт з керівником, колегами. Неврівноваженість, запальність, дратівливість, агресивність ускладнюють життя, створюють проблеми, псують відносини в колективі. Професійний стрес досить небезпечна річ, адже він затьмарює розум, змушує людину робити дурниці. Не слід приймати рішення в стресовому стані – це закон всіх розумних людей.

Внаслідок довготривалих професійних стресів середньої інтенсивності у людини може сформуватися *синдром професійного «вигорання»*. Згідно клінічного підходу, синдром вигорання розцінюється як психічний розлад, який зумовлений особистісними якостями людини, і, насамперед, особливостями її реагування на стреси. Відповідно до цього, професійне вигорання класифікується як патологічний синдром у Міжнародному класифікаторі хвороб (МКХ-10) - проблеми, пов'язані з труднощами управління власним життям“.

Але це зовсім не означає, що такий стан притаманний кожній людині на певному етапі її життя, професійної діяльності, кар'єри. До групи ризиків, насамперед, більш схильні люди, які за родом діяльності змушені багато і інтенсивно спілкуватися з різними людьми, знайомими і незнайомими - це керівники, викладачі, люди, що працюють в системі «людина-людина». Причому особливо швидко «вигорають» співробітники, що мають інтровертний характер, індивідуально-психологічні особливості, яких не узгоджуються з професійними вимогами до комунікативних професій. Вони не мають надлишку життєвої енергії, характеризуються скромністю і сором'язливістю, схильні до замкнутості і концентрації на предметі професійної діяльності. Саме вони здатні накопичувати емоційний дискомфорт без «звільнення» від негативних переживань у зовнішнє середовище.

Існує сумна тенденція роботодавців і співробітників покладати відповідальність за професійне «вигорання» на індивіда. Однак значна кількість значущих компонентів стресу притаманна професії чи посаді, серед яких професія педагога займає, на наш погляд, одне з ключових місць. Професійне «вигорання» є кінцевим результатом *сукупності факторів оточення, в якому людина працює, отриманої освіти, характеристик установи й особистісних моментів*.

Отже, *синдром професійного «вигорання»* – один із проявів стресу, з яким стикається людина у власній професійній діяльності. Цей термін – загальна назва наслідків тривалого робочого стресу і певних видів професійної кризи. При цьому «вигорання» *не просто результат стресу, а наслідок некерованого стресу*.

Професійному вигоранню менше підлягають люди, які мають досвід успішного подолання професійного стресу і здатних конструктивно особистісно і професійно змінюватися в напружених сучасних умовах.

В характерах таких людей необхідно виділити такі індивідуально-психологічні особливості як висока рухливість, відкритість, товариськість, толерантність, емпатія, самостійність і прагнення спиратися на власні сили. Вони здатні формувати і підтримувати в собі позитивні, оптимістичні установки та цінності як щодо самих себе, так і по відношенню інших людей і життя у цілому.

АБРЕВІАТУРА ОРГАНІЗАЦІЙ

ДАЗТУ	Державна адміністрація залізничного транспорту України (м. Київ)
ДЕТУТ, (ГЭТУТ)	Державний економіко-технологічний університет транспорту (м. Київ)
ДНУЗТ (ДНУЖТ)	Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
ДНУ	Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара
ИБМТ БГУ	Институт бизнеса и менеджмента технологий Белорусского государственного университета (г. Минск, Республика Беларусь)
МИДМУ	Мелітопольський інститут державного та муніципального управління Класичного приватного університету
НАУ	Національний авіаційний університет (м. Київ)
ПГУПС	Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I
УкрДАЗТ	Українська Державна академія залізничного транспорту (м. Харків)

ЗМІСТ

Секція 1

Сучасні тенденції становлення постіндустріальної економіки	4
<i>Радіонова Н. В., ДНУЗТ</i>	
Формування інституціональної парадигми постіндустріального інформаційного суспільства	5
<i>Ткач А. А., Жешувська політехніка</i>	
Роль міжнародних економічних організацій у формуванні основних засад	7
розвитку інфраструктури	7
<i>Ткач А. А., Замедянська Н. А., ДНУЗТ</i>	

Секція 2

Нові підходи щодо оцінювання ефективного функціонування пасажирських перевезень в дальньому сполученні	10
<i>Аксьонов І. М., Разумова К. М., ДЕУТ</i>	
Залізничні оглядові екскурсії в Україні	11
<i>Бараш Ю. С., Кравченко А. О., ДНУЖТ</i>	
Методичний підхід щодо визначення оптимальної зони курсування окремого приміського пасажирського поїзда	12
<i>Бараш Ю. С., Сначов М. П., Чаркіна Т. Ю., Матусевич О. О., Кравченко Х. В. ДНУЗТ</i>	
Стан сучасної системи забезпечення якості перевізного процесу залізниць	15
<i>Барвіненко І. В., Кассір В. В., ДНУЗТ</i>	
Дослідження питання форм та систем оплати праці	17
<i>Божок Н. О., Баланович Н. В., ДНУЗТ</i>	
Підсумки роботи транспорту України за 2014 рік	18
<i>Божок Н. О., ДНУЗТ</i>	
Шляхи покращення стану та ефективності використання основних засобів на промисловому підприємстві	20
<i>Бузницька М. Е., Ломтєва І. М., Сначов М. П., ДНУЗТ</i>	
The basic features of intangible assets accounting of foreign countries enterprises	21
<i>Bulgakova Yu. V., Holovko A. P., DNURT, Bulhakov Hr. V., Security Service of Ukraine</i>	
Методи визначення ефективності інвестиційних проєктів у локомотивному господарстві	22
<i>Вишнякова А. В., Міщенко М. І., ДНУЗТ</i>	
Проблеми управління витратами в залізничній галузі	23
<i>Губаренко О.Ю., Головкова Л.С., ДНУЗТ</i>	
Управління запасами в системі матеріально-технічного забезпечення залізничного транспорту	25
<i>Гулько Л. О., Топоркова О. А., ДНУЗТ</i>	
Багатоступеневий маржинальний аналіз фінансових результатів залізниць	26
<i>Дегальцева Л. В., Ломтєва І. М., Сначов М. П., Фрунза Г. М., ДНУЗТ</i>	
Ефективність банківських кредитних залучень на залізничному транспорті	28
<i>Дзюба В. І., Каранін Є. В., ДНУЗТ</i>	
Методичні підходи до оцінки податкового навантаження промислового підприємства	30
<i>Дзюба В. І., ДНУЗТ</i>	
Управління інтелектуальним капіталом виробничо-транспортних комплексів	33
<i>Дикань О.В., Українська державна академія залізничного транспорту</i>	
Удосконалення системи бюджетування в банківській сфері	35
<i>Друзенко Д.Б., ДНУЗТ</i>	
Ефективність використання нематеріальних активів на залізничному транспорті	37
<i>Жовтонога Н.Н., Павлюковська О.М., ДНУЗТ</i>	

Транспортно-логистическая система Республики Беларусь как часть международной транспортно-логистической системы	38
<i>Зеньчук Н.Ф., Белорусский государственный университет, Васильев С.М., Белорусский государственный университет транспорта</i>	
Вплив факторів на вибір методу експлуатації малодіяльної лінії залізничного транспорту ...	40
<i>Кириленко О.М., Національний авіаційний університет</i>	
Дослідження впливу на економічну ефективність спрощених методів експлуатації малодіяльних ліній різних факторів.....	42
<i>Кириленко О.М., Національний авіаційний університет</i>	
Кадри як основа конкурентної переваги.....	44
<i>Ковальчук Т. О., ДНУЗТ</i>	
Розвиток інвестиційного потенціалу на підприємстві	45
<i>Костікова А. А., Чимишит С. І., ДНУЗТ</i>	
Визначення інфраструктурної складової витрат на курсування окремого пасажирського поїзда.....	46
<i>Кравченко Х. В., ДНУЗТ</i>	
Щодо розвитку в'їзного туризму в Україні.....	48
<i>Марценюк Л. В., ДНУЗТ</i>	
Методичний підхід щодо визначення раціональної зони курсування швидкісних поїздів	49
<i>Матусевич О.О., ДНУЗТ</i>	
Удосконалення категорійного апарату в теорії управління конкурентоспроможністю підприємства.....	51
<i>Мельник Т.С., Державна адміністрація залізничного транспорту України, Христофор О.В., ДЕТУТ</i>	
Проблеми розвитку та напрями підвищення конкурентного потенціалу ДП «Укрзалізниця»	55
<i>Омльчак Г. В., Класичний Приватний Університет</i>	
Комбіновані та контрейлерні перевезення: переваги та недоліки	57
<i>Орловська О.В., Львівська філія ДНУЗТ</i>	
Оптимізація витрат на ремонт колії на залізничному транспорті.....	58
<i>П'ятигорець Г. С., Пилипенко Ю. К., ДНУЗТ</i>	
Вертикальна інтеграція як напрям інноваційно-інвестиційного розвитку	59
<i>Потетюєва М.В., Департамент реформування та корпоративного розвитку Укрзалізниці</i>	
Визначення інвестиційної привабливості залізничного транспорту України	61
<i>Проскурня Ю. М., Міщенко М. І., ДНУЗТ</i>	
Проблеми існування та вимірювання неспостерігаємої економіки.....	62
<i>Радіонова Н. В., Біляєв О. С., ДНУЗТ</i>	
Техніко-економічні особливості ефективності використання основних засобів залізничного транспорту	63
<i>Романко В. І., Романко О. В., ДНУЗТ</i>	
Методичні підходи до оцінки якості обслуговування пасажирів залізничного транспорту	65
<i>Руденко М. В., ДНУЗТ</i>	
Системний підхід до управління доходами залізничного транспорту	67
<i>Савіцька Г. П., ДЕТУТ</i>	
Теоретические подходы к экономической эффективности предприятий железнодорожного транспорта.....	69
<i>Самба Ф. О. ДНУЖТ</i>	
Прямі інвестиції в контексті розвитку залізничного транспорту	70
<i>Синько О. Ю., Почечун О. І., ДНУЗТ</i>	
Забезпеченням якості функціонування залізничного транспорту	71
<i>Токмакова І. В., Українська державна академія залізничного транспорту</i>	
Стратегічні напрямки забезпечення стабільного розвитку транспортної системи України	73
<i>Фролова Д. Д., Железняк В. В., ДНУЗТ</i>	

Проектування та оцінка ефективності міжнародних логістичних систем доставки вантажів. 75	
<i>Халіпова Н. В., Університет митної справи та фінансів</i>	
Формування системи показників сталого розвитку підрозділів залізничного транспорту 77	
<i>Харченко О. І., ДНУЗТ</i>	
Концептуальні підходи до управління пропускнуою спроможністю залізничної інфраструктури в умовах конкуренції на ринку перевезень 79	
<i>Чагур О. В., Кассір В. В., ДНУЗТ</i>	
Удосконалена класифікація пасажирських поїздів в Україні..... 81	
<i>Чаркіна Т. Ю., ДНУЗТ</i>	
Basic development direction of Ukrainian transport communication with European Union countries 84	
<i>Chernova N. S., Surmylo D. S., DNURT</i>	
Нестабільність та її вплив на залізничну галузь України 85	
<i>Чорновіл О. В., Замедянська Н. А., ДНУЗТ</i>	
Децентралізація матеріально-технічного постання підприємства 87	
<i>Шило Л. А., Тимощенко О. М., ДНУЗТ</i>	
Сучасні методи економічного аналізу 88	
<i>Шило Л. А., Замедянська Н. А., ДНУЗТ</i>	
Теоретичні підходи до формування майна залізничної галузі 90	
<i>Шило Л. А., Груберт У. А., ДНУЗТ</i>	
Формування вільних (договірних) тарифів на перевезення залізницями 92	
<i>Шило Л. А., Добровольська І. Л., ДНУЗТ</i>	
Структура витрат на оплату праці – теоретичний аспект 94	
<i>Шовкопляс Ю. Ю., Топоркова О. А., ДНУЗТ</i>	
Система оплати на підприємствах залізничного транспорту в умовах акціонування галузі... 96	
<i>Штоколова Т. М., Ломтева І. М., ДНУЗТ</i>	
Секція 3	
Світовий досвід у розвитку туризму вузькоколійними залізницями..... 99	
<i>Близнюк Т. М., ДНУЗТ</i>	
Сучасні тенденції розвитку Європейської транспортно-логістичної системи 101	
<i>Божок А.Р., ДЕТУТ</i>	
Protection of intellectual property rights of PJSC «UZ» in the conditions of European integration 103	
<i>Bulhakov Hr. V., Security Service of Ukraine, Kyiv, Ukraine Bulhakova Yu. V., DNURT</i>	
Деякі аспекти необхідності реформування залізничного транспорту 104	
<i>Кокарев І. В., ДНУЗТ</i>	
Роль залізничного транспорту у формуванні транспортної інфраструктури туризму на Закарпатті..... 106	
<i>Копитко В. І., Живан Д. І., Львівська філія ДНУЗТ</i>	
Проблема визначення пріоритетних напрямів на ринку залізничних транспортних послуг в умовах реформування залізниць України 108	
<i>Копитко О. В., Білоросюк М. П., Львівський коледж транспортної інфраструктури</i>	
Використання міжнародної фінансової та технічної допомоги як чинник економічного розвитку та реформування дорожньо-транспортного комплексу України..... 110	
<i>Кравцова С. В., Кассір В. В., ДНУЗТ</i>	
Сутність та методологія реструктуризації..... 112	
<i>Лунгол О. О., Любохинець Л. М., ДНУЗТ</i>	
Застосування диференційованого підходу до реструктуризації персоналу підприємств залізничної галузі..... 114	
<i>Мельник О. В., Вища школа Гуманітас, м. Сосновець, Польща Мельник Т.С., Державна адміністрація залізничного транспорту України</i>	

Особливості оплати і мотивації праці в умовах акціонування залізниці	117
<i>Сначов М. П., Зелинська О. О., ДНУЗТ</i>	
Особливості фінансування діяльності залізниці в умовах корпоратизації	118
<i>Сначов М. П., Рогожина І. О., Ломтєва І. М., ДНУЗТ</i>	
Зміни корпоративної культури в процесі реструктуризації	120
<i>Тихонова С. Л., Любохинець Л. М., ДНУЗТ</i>	
Потенціал українських залізниць до вирішення давно наявних та непередбачених проблем .	122
<i>Чорновіл О. В., Цвік А. Ю., ДНУЗТ</i>	
Секція 4	
Шляхи підвищення ефективності формування та використання власного капіталу підприємства.....	125
<i>Бех А.М., Ткач А. А., ДНУЗТ</i>	
Комплексна безпека підприємства.....	127
<i>Воронов Д. Л., ДНУЗТ</i>	
Формування концепції фінансово-економічної безпеки залізничної корпорації в контексті реструктуризації.....	128
<i>Головкова Л. С., ДНУЗТ</i>	
Управління фінансовим потенціалом підприємства, як метод ефективного використання ресурсів	130
<i>Горбуліна А. В., Рекун І. І., ДНУЗТ</i>	
Розвиток економічної безпеки підприємств сфери туризму та транспортних систем України	132
<i>Дяченко Л. А., ДВНЗ «Ужгородський національний університет»</i>	
Кредитний ризик як складова фінансової безпеки	134
<i>Завгородній О. І., Головкова Л. С., ДНУЗТ</i>	
Основні напрямки мінімізації кредитного ризику в сучасній банківській практиці в Україні	136
<i>Кашевський О. І., ДНУЗТ</i>	
Підвищення ефективності системи управління обіговими активами ДП «Придніпровська залізниця»	138
<i>Леонova А. Б., ДНУЗТ</i>	
Поняття та суть фінансово-економічної безпеки банку.....	139
<i>Носенко І. О., ДНУЗТ</i>	
Фінансовий стан підприємства, його значення та оцінка	141
<i>Онойченко Д. Ю., Ткач А. А., ДНУЗТ</i>	
Оптимізація структури капіталу підприємства в сучасних умовах	142
<i>Пивоварова Ю. Д., Коренюк Л. В., ДНУЗТ</i>	
Загрози фінансово-економічній безпеці підприємств в умовах глобалізації світової економіки	143
<i>Рахматулліна М. Е., ДНУЗТ</i>	
Формування системи фінансово-економічної безпеки залізничного транспорту	145
<i>Рекун І. І., ДНУЗТ</i>	
Управління кредитними ризиками в системі банківського менеджменту	147
<i>Рудик І. С., Добрик Л. О., ДНУЗТ</i>	
Система управління безпекою інформаційних ресурсів організації як актуальна потреба сьогодення	148
<i>Севаст'янович Т. В., Дніпропетровський коледж ракетно-космічного машинобудування</i>	
<i>Рекун І.І., ДНУЗТ</i>	
Напрями підвищення ефективності управління доходами та витратами в залізничній галузі	150
<i>Судніков. А. Е, Головкова Л. С., ДНУЗТ</i>	
Загрози економічній безпеці підприємств будівельної галузі.....	152
<i>Черній Ю. М., Головкова Л. С., ДНУЗТ</i>	

Аспекти управління політикою фінансування залізничної корпорації	154
<i>Швець А. І., Головова Л. С., ДНУЗТ</i>	
Проблеми формування системи фінансово-економічної безпеки залізничного галузі України .	155
<i>Якімова А. М., ДНУЗТ</i>	
Проблеми фінансового контролінгу на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах	156
<i>Якімова А. М., Безребра Н. Ю., ДНУЗТ</i>	
Секція 5	
Моделирование агрегированных временных рядов процессов железнодорожного транспорта с использованием расширенного логистического отображения	158
<i>Белый Б. Б., ДНУЖТ</i>	
Засади прийняття виважених рішень забезпечення економічної стабільності та розвитку виробництва на основі чисельних альтернатив	159
<i>Шинкаренко В. І., Васецька Т. М., ДНУЗТ</i>	
Построение гибридной математической модели выручки производственной деятельности пассажирской компании	161
<i>Герасименко П. В., Стасишина А. Е., ПГУПС</i>	
Підвищення ефективності процесів моніторингу експлуатаційних параметрів локомотивів засобами системи «Магістраль-ВЛІ1»	162
<i>Гиренко В. Д., ДНУЗТ</i>	
Моделювання ринкової вартості залізничного рухомого складу	163
<i>Гненний О. М., Гненний М. В., Чернова Н. С., ДНУЗТ</i>	
Экономическая целесообразность адаптации структур данных в облачных вычислениях ...	164
<i>Забула Г. В., Шинкаренко В. І., ДНУЖТ</i>	
Застосування методів інтервального аналізу до обробки нерегулярних даних в підсистемах ІТС	165
<i>Ільман В. М., Демідов І. М., ДНУЗТ</i>	
Логістичні моделі підсистем ІТС на основі гібридних множинних об'єктів	166
<i>Ільман В. М., Морошан В. В., ДНУЗТ</i>	
Применение процедуры агрегирования для анализа и оперативного прогнозирования недетерминированных временных рядов технологических процессов железнодорожного транспорта	167
<i>Клименко І. В., ДНУЖТ</i>	
Моделирование образного представления экономического обеспечения транспорта	168
<i>Шинкаренко В. І., Куропятник Е. С., ДНУЖТ</i>	
Моделі, методи та інформаційні технології захисту корпоративних систем на основі інтелектуального розпізнавання загроз	169
<i>Лахно В. А., ДНУЗТ</i>	
Векторная оптимизация в задаче доставки грузов	171
<i>Лоза П. А., Гридасова А. В., ДНУЖТ</i>	
Багатокритеріальна модель технолого-економічного управління процесами експлуатації парків залізничних технічних систем	172
<i>Осовик В.М., Південно-Західна залізниця</i>	
Модель для оценки затрат на поездки с пересадками с использованием динамических потоковых задач	173
<i>Паник Л. А., ДНУЖТ</i>	
Специализированная модель задачи о назначении при неоднородных исполнителях	174
<i>Разумов С. Ю., ДНУЖТ</i>	
Виробнича логістика в управлінні матеріальними потоками	175
<i>Режко Д. С., Топоркова О. А., ДНУЗТ</i>	
Факторний аналіз ефективності використання основних виробничих фондів залізниці	176
<i>Романко О. В., ДНУЗТ</i>	

Економіко-інноваційні методи оптимального розподілу інвестицій у відтворювальні процеси колійного господарства	178
<i>Сінгаєвська М. П., Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна»</i>	
Розвиток багатокритеріальних моделей поточкових задач у сфері економіки транспорту	180
<i>Скалозуб В. В., Панік Л. О., ДНУЗТ</i>	
Секція 6	
Вплив «хмарних» технологій на ризики банку	182
<i>Бобиль В. В., Дронь М. А., ДНУЗТ</i>	
Удосконалення депозитної політики сучасного банку	184
<i>Бобиль В. В., Корніленко М. С., ДНУЗТ</i>	
Особливості оцінки інтелектуального капіталу в сучасній економіці	185
<i>Головінова Г. М., ДНУЗТ</i>	
Прийняття управлінських рішень у системах побудованих на принципах самоорганізації суспільства.....	186
<i>Горбань Г. О., ДВНЗ «Запорізький національний університет»</i>	
Стан та розвиток соціального підприємництва в Україні.....	188
<i>Гордєєва І. О., Вишнякова А. В., ДНУЗТ</i>	
Механізм мінімізації ризиків у процесі споживчого кредитування населення	189
<i>Добрик Л. О., Федько К. Ю., ДНУЗТ</i>	
Проблеми формування оптимальної ресурсної бази комерційного банку в сучасних умовах	191
<i>Добрик Л. О., Чуднівцев Я. О., ДНУЗТ</i>	
Управління кредитними ризиками в системі банківського менеджменту	193
<i>Добрик Л. О., Рудик І. С., ДНУЗТ</i>	
Грантрайтинг, як вид соціального підприємництва для інвалідів	194
<i>Доценко В. І., МБФ «Сприяння вищій школі» Гордєєва І. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
<i>Клімович Б. В., Національна металургійна академія України</i>	
Кластери як форма співпраці у туристичній діяльності	196
<i>Карасєва Л.С., Ткач А.А. Харківський національний університет міського господарства ім. О.М. Бекетова</i>	
Codependency and pathological altruism	198
<i>Мілушина М. О., ДНУ</i>	
Економічна поведінка сучасної людини в домашньому господарстві в контексті охорони навколишнього середовища	200
<i>Надюк Н. М., МІДМУ «Класичного приватного університету»</i>	
Загальні психологічні фактори, що впливають на надійність діяльності персоналу.....	202
<i>Тимченко А. В., ДНУЗТ</i>	
Професійні стреси і професійне «вигорання» у сучасної людини.....	204
<i>Ткач Т. В., ДНУЗТ</i>	

ДЛЯ НОТАТОК

Науково-популярне видання

ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ

XIII Міжнародної науково-практичної конференції

(23.04-24.04.2015)

Російською, українською, польською та англійською мовами

Відповідальні за друк: д.е.н., професор *Ю. С. Бараиш, І. І. Рекун*