

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ВІСНИК

економіки транспорту і промисловості
(збірник науково-практичних статей)

№58 (СПЕЦВИПУСК)
ДОДАТОК

The bulletin of transport and
industry economics
№ 58 (SPECIAL ISSUE)
ADDITION



Харків – 2017

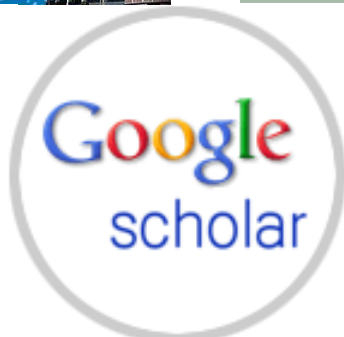
УДК 338.47:338.45

Збірник «Вісник економіки транспорту і промисловості» входить до:

- переліку фахових видань України: Наказ МОН України 21.12.2015 № 1328
- міжнародних наукометричних баз:



Наукова періодика України



INDEX COPERNICUS
INTERNATIONAL

Матеріали друкуються українською або російською мовами з анотаціями українською, російською, англійською.

Номер затверджено на засіданні
Вченої ради УкрДУЗТ.
Протокол № 3 від 25 квітня 2017р.

Редакційна колегія

Головний редактор - Дикань В.Л. - д.е.н., професор

Заступник головного редактора – Кірдіна О.Г. – д.е.н., професор

Члени редакційної колегії

Дейнека О.Г. - д.е.н., професор

Дикань В.В. – д.е.н., професор

Зайцева І.Ю. - д.е.н., професор

Золотарьов А.М. - д.е.н., професор

Зоріна О.І. – д.е.н., професор

Іванілов О.С. - д.е.н., професор

Калабухін Ю.Є. – д.т.н., професор

Калініченко Л.Л. – д.е.н., професор

Компанієць В.В. - д.е.н., професор

Криворучко О.М. - д.е.н., професор

Позднякова Л.О. - д.е.н., професор

Токмакова І.В. – д.е.н., професор

Українська Л.О. - д.е.н., професор

Чебанова Н.В. - д.е.н., професор

Шинкаренко В.Г. - д.е.н., професор

Яковлев А.І. - д.е.н., професор

Васильсва Г.А – к.е.н., ведучий
наук.співробітник «ВНИИЖТ» (Росія,
м.Москва)

Вовк О.О. – д.е.н., професор (Росія,
м.Москва)

Герасименко П.В. – д.т.н., професор (Росія,
м.Санкт-Петербург)

Елма Мустен – д.філос, нач.від. зовн. зв'язків
Естонської залізниці (Естонія)

Словой І.О. – д.е.н., професор (Білорусія)

Збігнєв Лукашик – д.філос., професор
(Польща)

Михальченко А.О. – д.філос., доцент
(Білорусія)

Олівер Фарон – к.ист.н., головн.
адміністратор Консерватории искусств и
ремесел (Франція)

Адреса редакційної колегії: 61050, Харків, майдан Фейербаха, 7, кім. 505. Тел: 730-10-96, 730-10-97

e-mail: vetp_euvkb@ukr.net,

сайт: <http://vetp.kart.edu.ua/index.php/ua/>

Свідоцтво про державну реєстрацію КВ №21513-11413ПП від 27.07.2015р.

ISSN 2075-4892

ISSN online 2413-4892

© Український державний університет
залізничного транспорту 2017р.

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
МІНІСТЕРСТВО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ТА ТОРГІВЛІ
УКРАЇНИ
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
УКРЗАЛІЗНИЦЯ
CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET MÉTIERS (France)
INSTITUTE OF AUTOMATIC CONTROL TELEMATICS OF
TRANSPORT (Poland)
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ
БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ТРАНСПОРТА

Тези доповідей

*за матеріалами тринадцятої науково-практичної
міжнародної конференції*

**«МІЖНАРОДНА ТРАНСПОРТНА
ІНФРАСТРУКТУРА,
ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ ТА
КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»**

(8 - 10 червня 2017р. м. Харків)

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ:

Голова – Панченко Сергій Володимирович - д.т.н., професор, ректор УкрДУЗТ.

Заступник голови – Приходько Сергій Іванович – д.т.н., професор, проректор з науково-педагогічної роботи УкрДУЗТ.

Заступник голови - Дикань Володимир Леонідович - д.е.н., професор, завідуючий кафедри “ЕУВКБ” УкрДУЗТ.

ЧЛЕНИ ОРГАНІЗАЦІЙНОГО КОМІТЕТУ:

Ареф'єва Олена Володимирівна – д.е.н., професор, декан ФЕП, НАУ, м. Київ.

Бараш Юрій Савелійович – д.е.н., професор, ДНУЗТ ім. Лазаряна, м.Дніпропетровськ.

Вовк Олексій Олександрович – д.е.н., професор МПТ, м.Москва.

Герасименко Петро Василійович - д.т.н., професор, ПДУШС, м.Санкт-Петербург

Гненний Микола Васильович – к.е.н., доцент, ДНУЗТ ім. Лазаряна, м.Дніпропетровськ.

Дейнека Олександр Георгійович – д.е.н., професор, УкрДУЗТ, м.Харків.

Дмитрієв Ілля Андрійович – д.е.н., професор, декан ФУБ, ХНАДУ, м.Харків.

Ейтутіс Георгій Дмитрович – д.е.н., професор, ДЕГУТ, м.Київ.

Єловий Іван Олександрович - д.е.н., професор, БілДУТ, м.Гомель

Збігнєв Лукаш – д.філос., професор, ректор ТГУ ім. Казимира Пуланського, м.Радом

Калабухін Юрій Євгенович – д.т.н., професор, декан ФЕТ, УкрДУЗТ, м.Харків.

Калініченко Людмила Леонідівна – д.е.н., професор, ХНУБА, м.Харків.

Кібік Ольга Миколаївна – д.е.н., професор, НУ ОЮА, м.Одеса.

Кірдіна Олена Григорівна – д.е.н., професор, УкрДУЗТ, м.Харків

Компанієць Вікторія Віталіївна - д.е.н., професор, УкрДУЗТ, м.Харків

Копитко Василь Іванович – д.е.н., професор, Львівська філія ДНУЗТ ім. Лазаряна, м.Львів

Криворучко Оксана Миколаївна – д.е.н., професор, ХНАДУ, м.Харків

Ломотько Денис Вікторович – д.т.н., професор, УкрДУЗТ, м.Харків

Льоушкін Дмитро Геннадійович – генеральний директор, компанія «Прайм», м.Харків

Михальченко Анатолій Олександрович - д.філос., доцент, БілДУТ, м.Гомель

Олівер Фарон - к.іс.н., професор, генеральний адміністратор СНАМ, м.Париж

Пакулін Сергій Леонідович – д.е.н., професор, ДУЗ, м.Москва.

Примачов Микола Тимофійович – д.е.н., професор, ОНМА, м.Одеса.

Солянник Катерина Володимирівна – к.е.н, заступник директора Департаменту міжнародного співробітництва – начальника відділу двостороннього співробітництва та міжнародних договорів Міністерства інфраструктури України, Міністерство інфраструктури, м.Київ

Степанський Григорій Єрмолайович – президент АТ «Українські транспортні коридори», м.Київ

Усов Анатолій Васильович – д.т.н., професор, ОНПУ, м.Одеса.

Шинкаренко Володимир Григорович – д.е.н., професор, ХНАДУ, м.Харків.

СЕКРЕТАРІАТ:

Толстова Анна Вадимівна - к.е.н., доцент, УкрДУЗТ, м.Харків.

Корінь Мирослава Василівна - к.е.н., доцент, УкрДУЗТ, м.Харків.

Обруч Ганна Володимирівна - асистент УкрДУЗТ, м.Харків.

Секція
«ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.Л. Дикань

УДК 338.47:656.073(477)

**ІНДУСТРІАЛЬНО-ІННОВАЦІЙНИЙ
РОЗВИТОК ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ В
УМОВАХ РОЗБУДОВИ
МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ
КОРИДОРІВ**

*Панченко С.В., д.т.н., професор,
Ректор (УкрДУЗТ)*

Домінуючою характеристикою економік розвинутих європейських країн є створення унікальних конкурентних переваг, основаних на інтелектуалізації та інтенсивного продукування й використанні інновацій в усіх сферах суспільного життя. Інновації стали каталізатором реалізації технологічних зрушень та переходу до постіндустріального етапу розвитку всіх без виключення економік розвинутих європейських країн.

Тривалі трансформаційні процеси в економіці України обумовили не стільки до створення ефективного ринкового механізму господарювання, а скільки призвели до поглиблення технологічної відсталості, формування сировинної моделі економічного розвитку країни. Нехтування об'єктивними законами економічного зростання призвело до того, що наразі економіка України демонструє ознаки рецесії, які проявляються в постійному скороченні обсягів промислового виробництва, погіршенні науково-технічного потенціалу, скороченні частки високотехнологічних інноваційних виробництв, відсталості інфраструктури, масштабному виведенні капіталу та міграції високого інтелектуального потенціалу. Подальша реалізація такої моделі економічного розвитку, що заснована на інтеграції економіки у сировинні ринки, а не на конкурентній боротьбі технологій і нововведень, є значним ризиком для збереження виробничого потенціалу країни та підтримки конкурентних позицій на світових торговельних ринках.

Подолання наслідків тривалої економічної кризи і забезпечення індустріально-інноваційного розвитку економіки України на пряму залежить від ефективності використання наявного наразі потенціалу для

економічного зростання країни в контексті розгортання процесів формування міжнародних транспортно-логістичних систем, підвищення рівня використання транзитного потенціалу та покращення техніко-технологічного стану українських залізниць.

Єдиним шляхом забезпечення якісного зростання економіки, заснованого на нарощуванні інноваційного потенціалу вітчизняного виробництва, є шлях модернізації та відновлення транзитного потенціалу українських залізниць, що передбачає створення умов для оновлення рухомого складу та подолання обмежень залізничної інфраструктури, підвищення рівня безпеки, надійності й комфортності перевезень, формування нового спектра транспортно-логістичних послуг та розвитку потужних логістичних комплексів. Так, згідно з опублікованим Всесвітнім економічним форумом Індексом глобальної конкурентоспроможності 2016-2017 роки за якістю залізничної інфраструктури Україна посідає 34 місце в світі, опустившись на 6 позицій в порівнянні з минулим роком [1].

Стратегічна роль залізничного транспорту в активізації індустріально-інноваційних процесів розвитку економіки України виражається, в першу чергу, в геополітичному положенні країни, а саме через розвиток системи міжнародних транспортних коридорів. Адже чотири з десяти МТК, що пролягають територією нашої держави – це залізничні транспортні коридори, а саме № 3 Берлін / Дрезден - Катовіце - Львів - Красне - Тернопіль - Жмеринка - Козятин - Київ; № 5 Трієст - Любляна - Загріб - Будапешт - Чоп – Львів; Братислава - Чоп - Львів; № 9 Александруполіс - Пловдив - Бухарест - Кишинів - Київ - Вітебськ - Санкт-Петербург, з відгалуженнями та № 7 через українські порти Ізмаїл і Рені. Їх функціонування висуває нові вимоги до технічного стану і якості виконання залізничних вантажних перевезень, обумовлюючи необхідність реалізації інноваційно-технологічних змін на залізничному транспорті [2].

На сьогоднішній день проводиться активна робота щодо розвитку системи міжнародних транспортних коридорів як в

частині нормативно-правового забезпечення виконання транзитних перевезень, так і в сфері ратифікації ряду Конвенцій та міжнародних угод, що визначають умови виконання залізничних перевезень. Однак, незважаючи на це, для інтеграції залізничного транспорту України в європейську транспортну систему та зміцнення його конкурентних позицій на європейському ринку транспортних послуг необхідно є докорінна перебудова залізничної інфраструктури уздовж українських МТК. В першу чергу, потребують модернізації ті ділянки залізниць, що обмежують пропускну спроможність МТК. Так, за даними ПАТ «Українська залізниця» у колійному господарстві експлуатується 8311,3 км колії з простроченим терміном модернізації та капітального ремонту, що становить майже 26 % від усієї довжини залізничних колій [3]. Несвоєчасне та неякісне виконання ремонтних робіт спричиняє погіршення технічного стану колії і виникнення таких несправностей, як розпирання колії та провал коліс, злами рейок і стрілочних переводів, що є причиною збільшення випадків обмеження швидкості руху поїздів та відповідно, зростання рівня експлуатаційних витрат і зниження якості транспортного обслуговування. За оцінками спеціалістів для підтримання у належному технічному стані колійної інфраструктури залізниць щорічно має бути модернізовано майже 800 км колії, капітально відремонтовано 1 тис. 200 км, замінено 1 тис. комплектів стрілочних переводів та проведено значну кількість проміжних видів ремонтів, що в загальному розмірі оцінюється в 6,2 млрд. грн [4].

Окрім цього, розвиток транзитних перевезень в системі українських МТК потребує оновлення й парку рухомого складу залізниць, забезпечення його відповідності технічних стандартів якості. На сьогоднішній день ситуація саме з вагонним та локомотивним парком ПАТ «Українська залізниця» є найбільш критичною, адже рівень зносу усього рухомого складу залізниць сягає більше 85 %. Понад 90 % фізично зношений парк тепловозів, пасажирських та вантажних вагонів, на 70 % - парк електровозів та тепловозів. Домінуючим негативним чинником наявного технічного стану локомотивів в експлуатації є невчасне проведення ремонтів. Станом на кінець 2015 року із простроченими термінами проведення капітальних ремонтів експлуатувалося 743 локомотиви або 34,2% від експлуатаційного парку [5]. Таке катастрофічне становище

рухомого складу негативно впливає на провізні характеристики залізниць, одночасно обумовлюючи зростання рівня експлуатаційних витрат та погіршення фінансово-економічного стану залізничного транспорту.

У процесі розбудови залізничних МТК пріоритетного значення набуває розвиток інтелектуальних логістичних технологій та формування транспортно-логістичної інфраструктури. Наразі потужні логістичні комплекси вже успішно функціонують в таких найбільш вантажоформуючих регіонах України, як Харків, Дніпро, Одеса, Київ, Львів, надаючи весь спектр логістичних послуг з перевезення вантажів Європу, країни СНД та Балтії. Попри це, залізничний транспорт України потребує розширення портфелю транспортних послуг і впровадження комплексних інтегрованих транспортно-логістичних послуг, максимально наближених до вимог споживачів та європейських стандартів якості транспортно-логістичного обслуговування. Саме тому, транспортно-логістичної інфраструктури залізничного транспорту має сприяти не лише прискоренню процесів обробки вантажів, інформаційній підтримці транспортного обслуговування, але й забезпечувати інтегроване управління вантажними потоками при реалізації транзитних перевезень.

Отже, реалізація проектів розвитку залізничних МТК на території України потребує комплексного оновлення всіх компонентів залізничного транспорту: вагонного і локомотивного парку, колійної інфраструктури, засобів сигналізації та зв'язку, будівництва сучасних транспортно-логістичних комплексів, що відповідно вимагає застосування сучасних матеріалів і технологій промислового виробництва, впровадження інформаційно-комунікаційних систем з розробки інновацій та покращення якості продукції.

Величезний виробничий потенціал для задоволення потреб залізничної галузі в інноваційних розробках має промисловий комплекс країни, що володіє досить значним інтелектуальним потенціалом, який й досі доводить результати високої науки до заводських цехів. Саме інтелектуальний потенціал вітчизняної інженерної школи має стати основою формування інноваційно-технологічного середовища з виробництва продукції для потреб українських залізниць. Високий рівень знань та досвіду вітчизняних інженерів-конструкторів на основі існуючих світових досягнень в сфері виробництва продукції залізничного призначення дозволить

налагодити виробництво високотехнологічної продукції для потреб українських залізниць на виробничих потужностях вітчизняної промисловості. А це в свою чергу сприятиме індустріально-інноваційному розвитку економіки України за рахунок: по-перше, формування сектору високотехнологічного виробництва; по-друге, масштабного переозброєння промисловості наукоємними та інноваційними технологіями, по-третє, створення умов для системної розробки і впровадження інновацій, підвищення рівня ефективності інноваційних процесів, по-четверте, підвищення продуктивності праці та зниження ресурсоемності виробництв, повного завантаження виробничих потужностей, по-п'яте, підвищення рівня якості продукції та формування ряду додаткових конкурентних переваг.

Таким чином, основою індустріально-інноваційного розвитку економіки України має стати реалізація проектів розбудови МТК та відродження транзитного потенціалу залізничного транспорту країни. Втілення такого роду проектів в життя дозволить не тільки задовольнити потреби залізничного транспорту в інноваціях, оновити його техніко-технологічну базу, але й забезпечити індустріальний розвиток економіки за рахунок збільшення обсягів виробництва високотехнологічної інноваційної продукції, підвищення конкурентоспроможності та покращення техніко-технологічної бази промислових підприємств.

Список використаних джерел

1. Позиція України в рейтингу країн світу за Індексом глобальної конкурентоспроможності 2016-2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://edclub.com.ua/analytika/pozyciya-ukrayiny-v-reytingu-krayin-svitu-za-indeksom-globalnoyi-konkurentospromozhnosti-1>. - Назва з екрана.

2. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zalznici.html>. - Назва з екрана.

3. Аналіз стану безпеки руху, польотів, судноплавства та аварійності на транспорті в Україні за 2015 рік [Текст]: інформаційно-аналітичні матеріали / В.М. Коськовецький, Д.І. Міков, О.В. Тищенко., І.А. Сулицька, Д.С. Саламатнікова. – Київ, 2016. – 150 с.

4. Андреева Л. Фактор розвитку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/faktor-rozvitku.html>. - Назва з екрана.

5. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: ukrstat.gov.ua. - Назва з екрана.

УДК 330.341.1:656.2(477)

ІНДУСТРІАЛЬНО-ІННОВАЦІЙНІ ЦЕНТРИ ЯК ОСНОВА ТЕХНОЛОГІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

Дикань В.Л., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Світові процеси глобалізації та територіальної інтеграції сформували базис економічного розвитку країн, визначивши виробництво високотехнологічної інноваційної продукції та формування власного індустріального потенціалу структурною основою створення інноваційної економіки і відповідно, підґрунтям конкурентоспроможності країни на світових товарних ринках.

На жаль, кризові явища, що супроводжують вітчизняну економіку з початку здобуття державою незалежності, призвело до повного занепаду колись могутнього промислового потенціалу і виникнення структурних перекосів в економіці. На тлі зростання цін на традиційні продукти сировинного характеру експортно-сировинна орієнтація економіки України виявилася гальмом реалізації економіко-інституційних змін в базових галузях національного господарства.

Найбільш явним вираженням поглиблення системної кризи в індустріальному комплексі України є наростаючі темпи падіння обсягів промислового виробництва. За період з 1991 по 2014 роки промислове виробництво в Україні скоротилося більш ніж на 20 % (індекс промислового виробництва у 2014 році в порівнянні з 1991 роком становить 79,7 %) [1]. Наслідки підтримки державою політики сировинного експорту особливо гостро відчувала на собі галузь машинобудування. Так, за період 1991 по 2010 роки виробництво окремих видів машинобудівної продукції скоротилося в десятки, а іноді і в сотні рази. Зокрема, найбільш стрімкими темпами відбувалося падіння обсягів виробництва продукції сільськогосподарського машинобудування (в 25 разів зменшилося виробництво тракторів) та виробів галузі верстатобудування (в 500 разів скоротилися обсяги виробництва токарних, розточувальних, свердлувальних та фрезерувальних верстатів) [1].

Незважаючи на деяке поживлення процесів зростання в галузі машинобудування протягом 2010-2011 років (індекс обсягів виробництва машинобудування становив 141,3% та 115,9% у 2010 та 2011 роках відповідно),

воєнно-політична криза 2013-2015 років призвела знову до скорочення темпів машинобудівного виробництва. Так, протягом 2013-2015 років обсяги виробництва продукції машинобудування зменшилися на 2040,2 млн. грн або 1,74 % з 117301,9 млн. грн у 2013 році до 115261,7 млн. грн у 2015 році [2-3].

Результатом поживлення стагнаційних процесів в галузі машинобудування стало поглиблення технологічної відсталості більшості вітчизняних виробництв, а відповідно, і зростання імпортозалежності української економіки. В той час, коли виробництва більшості розвинутих країн діють в системі вже 6 технологічного укладу, матеріально-технічна база української промисловості відповідає 3 і 4 технологічним укладам. За таких обставин, особливої гостроти набуває проблема високого рівня зношеності основних фондів практично у всіх галузях промисловості. Станом на кінець 2015 року на 77,6 % зношені основні засоби комплексу машинобудування, на 76,9 % - в цілому промисловості [3]. Відтік капіталу, зростання розміру кредитних зобов'язань та погіршення фінансово-економічного становища підприємств в сукупності ще більше прискорили негативні процеси старіння основних фондів в промисловості.

Суттєвий внесок в поглиблення структурних деформацій в промисловості зробила політика руйнування науково-виробничих зв'язків, обумовивши стагнацію науково-дослідного сектору країни. За період 2013-2015 роки значно зменшилася як кількість підприємств, що впроваджували інновації (з 1312 підприємств у 2013 році до 723 підприємств у 2015 році), так і кількість промислових підприємств, що займалися інноваційною діяльністю (з 1715 у 2013 році до 824 у 2015 році) [3]. Однак, структура напрямків проведення інновацій вказує на те, що формування цих показників в промисловості відбувалося переважно за рахунок закупівлі підприємствами іноземних машин, обладнання та програмного забезпечення: лише у 2015 році з 824 промислових підприємств, що займалися інноваційною діяльністю, 56,7 % або 467 підприємств здійснювали придбання іноземного обладнання. Відсутність попиту на внутрішні розробки та хронічне недофінансування сфери науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт підриває цілісність національної інноваційної системи та можливість збалансованого інноваційного розвитку промисловості і економіки країни в цілому.

Отже, наразі в Україні діє така модель

промислової політики, яка розбалансовує та руйнує виробничий потенціал промисловості, підвищує енерговитратність та знижує ефективність виробництв, зумовлює втрату кадрового потенціалу, тим самим обумовлюючи банкрутство більшості промислових підприємств.

Безумовно, що такі антикризові заходи держави, як утримання інфляції, докапіталізація банків, зниження податкового навантаження та декларативне реформування базових сфер національного господарства мають лише тимчасові позитивні ефекти.

Нова індустріалізація України має відбуватися за рахунок розширеного відтворення промисловості виключно на інноваційній основі та стимулюванні внутрішнього ринку споживання високотехнологічної продукції.

Величезний потенціал для відновлення темпів економічного зростання країни має інфраструктурний комплекс нашої держави, а саме реалізація проектів розвитку залізничної інфраструктури та системи українських МТК. Сьогодні вкрай гостро постало питання оновлення і модернізації рухомого складу залізниць, подолання їх інфраструктурних обмежень, впровадження сучасних технологій транспортування і розвитку транспортно-логістичних об'єктів. За даними Міністерства інфраструктури України з 111,1 тис. одиниць вантажних вагонів 89,8 % працює понад встановлений термін експлуатації, а з 5291 одиниць пасажирських вагонів – 61,5%. Значна частина ділянок і напрямків залізниць мають обмежену пропускну здатність і потребують технічного переоснащення [4].

Наразі технічні можливості залізничного транспорту знаходять на критичні межі. Через катастрофічну зношеність рухомого складу, невідповідність між придбанням і списанням вантажних вагонів та локомотивів існує загроза незабезпечення потреб промислових галузей економіки у перевезеннях вантажів, з відповідними витратами для держбюджету, зниженням показників економічного розвитку країни. За оцінками спеціалістів без урахування коштів необхідних для відновлення залізничної інфраструктури в зоні проведення антитерористичної операції на сході України щорічна потреба галузі в фінансових ресурсах складає 30 млрд. грн, з яких 15-20 млрд. грн необхідно для оновлення рухомого складу, 4-6 млрд. грн – на реконструкцію та технічне переоснащення об'єктів залізничної інфраструктури та близько 2 млрд. грн – на реалізація інфраструктурних проектів розвитку українських залізниць [4].

На жаль, на сьогоднішній день в галузі є поширеною практика іноземного співробітництва, за якої перевага надається придбанню продукції закордонного виробництва. Підтвердженням цього є співпраця ПАТ «Українська залізниця» з корейською компанією Hyundai та чеською Skoda в сфері оновлення локомотивного парку залізниць. В умовах наявності власної виробничої бази, що володіє високим інтелектуальним потенціалом такого роду співробітництво ще більше сприяє поглибленню структурної відсталості вітчизняної промисловості та подальшому зростанню імпортової залежності економіки України.

Єдиним напрямком відновлення виробничого потенціалу української промисловості є перехід від імпортозаміщення до зростання обсягів споживання інноваційної продукції вітчизняного виробництва, що можливо забезпечити за рахунок формування індустріально-інноваційних центрів в галузі машинобудування.

Індустріально-інноваційний центр має стати таким інфраструктури, що забезпечуватиме генерування та акумулювання інноваційних розробок для потреб українських залізниць. Можливість генерування та акумулювання інновацій даним центром буде реалізовуватися за рахунок консолідації наразі технологічно розірваних ланок науково-дослідної та виробничої сфери, використання ними у власному виробництві світових технологій створення модулів, вузлів і агрегатів для випуску продукції залізничного призначення. Особлива роль в генеруванні інновацій належить конструкторським бюро та інтелектуальному потенціалу їх працівників, які на основі інформації про новітні світові розробки, призначені для залізниць, їх технічних параметрів і характеристик будуть забезпечувати створення інноваційної продукції для потреб українських залізниць. На основі сучасної інформаційної платформи, Індустріально-інноваційний центр реалізовуватиме функції й з підтримки попиту на вітчизняну високотехнологічну продукцію, формування пріоритетів та засад розвитку промислового виробництва в країні.

Отже, основою реалізації проектів розвитку залізничного транспорту України та єдиним ефективним шляхом відродження промислового комплексу є створення Індустріально-інноваційних центрів як середовища генерування і акумулювання інновацій для потреб українських залізниць. Створення такого роду центрів дозволить не лише модернізувати рухомий склад та

інфраструктуру залізниць, відновити їх транзитні можливості, але й стане імпульсом для відродження виробничого потенціалу української промисловості, забезпечивши:

- зміну структури промислового виробництва в бік збільшення частки високотехнологічних виробництв;

- зростання обсягів виробництва інноваційної продукції та її конкурентоспроможності на європейських високотехнологічних ринках;

- підвищення рівня використання виробничих потужностей промислових підприємств та формування стабільного ринкового попиту;

- активізацію процесів інноваційно-технологічної модернізації виробничої бази промисловості та підвищення якості її продукції.

Список використаних джерел

1. Кіндзерський Ю.В. Державна політика структурно-технічної модернізації промисловості [Текст]: дис. на здобуття наук. ступеня д.е.н.; спеціальність: 08.00.03 - економіка та управління національним господарством / Ю.В. Кіндзерський. – Київ, 2015. – 531 с.

2. Промисловість і промислова політика України 2013: актуальні тренди, виклики, можливості [Текст]: науково-аналітична доповідь / О.І. Амоша, В.П. Вишневський, Л.О. Збаразська та ін.; за заг. ред. В.П. Вишневського; НАН України, Ін-т економіки пром-сті. – Донецьк, 2014. – 200 с.

3. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: ukrstat.gov.ua. - Назва з екрана.

4. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua>. - Назва з екрана.

УДК 656.078.8(477)

УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ СТВОРЕННЯ ІНТЕГРОВАНИХ БІЗНЕС СТРУКТУР

Дикань О.В., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Сьогодні вітчизняні промислові підприємства залізничного транспорту знаходяться у скрутному фінансово-

економічному стані внаслідок скорочення попиту на їх продукцію та відповідно падіння обсягів виробництва. Причиною цього стали ряд ключових чинників: по-перше, макроекономічна нестабільність у державі і зміна векторів гео економічного розвитку, що призвели до втрати традиційних ринків збуту; по-друге, залізнична галузь України, що є головним внутрішнім споживачем і потребує оновлення виробничо-технологічної бази, знаходиться в стадії економічного спаду, що суттєво скорочує її купівельну спроможність; по-третє, наявність застарілих виробничих потужностей і відсутність інвестиційних ресурсів для їх кардинального оновлення спричинили скорочення можливостей промислових підприємств залізничного транспорту у сфері виготовлення інноваційної продукції; по-четверте, інтегрування у світовий фінансовий, промисловий і транспортний простір, а також інтенсифікація господарських зв'язків між країнами, сферами та галузями економіки визначили нові загрози для вітчизняних промислових підприємств залізничного транспорту через появу потужних конкурентів, що вже сьогодні присутні на вітчизняних ринках (Skoda, Hyundai Rotem, Siemens). За умов, що склалися, подолання наслідків кризових явищ у роботі промислових підприємств залізничного транспорту і перехід до стійкого зростання потребує переходу на нові методи управління конкурентоспроможністю, які базуються на використанні інтеграційних процесів в інноваційно-технологічній трансформації залізничної галузі.

Економічна інтеграція та створення інтегрованих бізнес-структур дозволить розв'язати проблеми структурних змін як в промислових підприємствах залізничного транспорту, так і залізничному транспорті в цілому, провести їх модернізацію, сформувати нові конкурентні переваги, потужну інноваційну систему залізничної галузі. Головними компонентами інтеграції повинні стати інноваційність, розвиток взаємодопомоги, поєднання кооперації з конкуренцією та поширення взаємообміну інформацією, знаннями, ноу-хау та патентами.

Інтеграційні процеси на промислових підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання повинні ґрунтуватися на цілеспрямованому та безперервно керованому процесі консолідації виробничого, науково-технічного, технологічного, кадрового, інвестиційного, інтелектуального, споживчого та інших

потенціалів підприємств на основі єдності стратегічних цілей їх господарської діяльності, направлених на створення сприятливих умов забезпечення їх конкурентоспроможності. Формування інтегрованої бізнес-структури дозволить налагодити нові виробничо-технологічні зв'язки; здійснити структурну перебудову виробництва, яка неможлива без координації усіх ланок технологічного ланцюжка; забезпечити промислові підприємства залізничного транспорту інвестиційними ресурсами.

В якості зазначеної інтегрованої бізнес-структури пропонуємо створення Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру (ІО ПЛК), який сприятиме формуванню дослідно-виробничого середовища реалізації інноваційних проєктів розвитку промислових підприємств залізничного транспорту.

За рахунок формування єдиного дослідно-виробничого середовища для генерації ідей, їх втілення в конструктивно досконалу інноваційну продукцію, створення можливостей для доступу його учасників до світових високотехнологічних розробок кластер активізує процеси інноваційно-технологічної трансформації підприємств та залізничної галузі в цілому. Така інтегруюча можливість ІО ПЛК буде забезпечена за рахунок формування тісних зв'язків між усіма учасниками створення і виробництва інновації, що дозволить коригувати наукові дослідження, дослідно-конструкторські розробки і виробничий процес у відповідності з потребами залізничного транспорту зокрема та вимогами ринку в цілому.

Він об'єднає географічно локалізовані у регіоні промислові підприємства залізничного транспорту, постачальників матеріальних, трудових, наукових та інвестиційних ресурсів, що формують основу єдиного дослідницько-виробничого середовища для реалізації інноваційних проєктів промислових підприємств залізничної галузі, їх інноваційно-технологічної трансформації та дозволять підвищити їх конкурентоспроможність в умовах євроінтеграції.

Список використаних джерел

1. Дикань О.В. Теоретико-методологічні аспекти забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту: автореф. дис. на здобуття ступеня д-ра екон.наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / О.В.Дикань; Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Дніпро, 2016. – 44с.

2. Ганущак-Єфіменко Л.М. Формування національних інноваційних інтегрованих бізнес-структур як елементів інституціонального забезпечення сталого економічного розвитку [Електронний ресурс] / Л.М.Ганущак-Єфіменко . – Режим доступу: http://er.knutd.com.ua/bitstream/123456789/2771/1/20161031_535.pdf

3. Якубанис Н. В. Развитие интегрированных бизнес-групп как фактор модернизации промышленного комплекса страны [Электронный ресурс] / Н. В. Якубанис. – Режим доступа: http://www.info.e-c-m.ru/magazine/68/eau_68_116.htm

УДК 330.101(477)

ВПЛИВ ЗМІН У СВІТОВІЙ ЕКОНОМІЧНІЙ СИСТЕМІ НА РОЗВИТОК ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Каличева Н.Є., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Історія знає багато фактів виникнення та проведення «торгових воєн», які в більшості випадків прикриваються гаслами боротьби за свободу й незалежність та призводили до переділу впливу певних економічних і політичних сил на світовій арені [1].

На сьогоднішній день сильним економічним центром світу залишаються Сполучені Штати Америки, але роки боротьби за вплив на всю економічну світову систему, призвели до виникнення цілої низки соціальних, політичних та економічних проблем в середині країни, що неминуче позначилося на її «могутності». Адже, більшість американців бажає, щоб країна звернула увагу на власні внутрішні проблеми, а не займалася проблемами всього світу. А при послабленні одного лідера інший бажає його замінити, маючи для цього сили та перспективи.

Внутрішні соціальні, політичні та економічні проблеми Європи та США, відсутність необхідної кількості ресурсів та інші фактори призводять до «переходу» головування, при наймі в економічних сферах, до азіатських країн. Так, на даний час азіатські виробники за рахунок більш дешевої робочої сили, сировини та великої працездатності поступово завойовують світовий ринок, що викликає незадоволення інших учасників, особливо, якщо вони «панували» протягом значного періоду часу і не

бажають втрачати свої позиції на світовому ринку [2].

Зміна економічних лідерів на глобальному рівні призводить до нового перерозподілу виробничих сил майже між всіма світовими країнами, що для деяких з них може виявитися не дуже вигідним. Провідні світові країни у своїй зовнішній діяльності намагаються вести співпрацю в декількох напрямках, що б мати шляхи для резервних маневрів, але більшості з них буде досить важко переналаштуватися при зміні лідера. Так, зі зміною політичного лідера в США та його гучними заявами щодо змін у зовнішній політиці, значна частка провідних світових країн почала «озиратися» в пошуках інших економічних партнерів і країн Азії, зокрема Китай, бажає стати на довгий період надійним партнером на глобальному рівні. Адже ізоляційна політика, яку хоче запровадити США, може негативно відобразитися на всій світовій економічній системі, а саме:

- руйнація встановлених протягом тривалого часу виробничих зв'язків призведе до перерозподілу світових виробничих сил та до зниження рівня доступу деяких країн до передових технологій;

- повернення виробництва певних груп товарів у свої країни призведе до суттєвого подорожчання їх собівартості, що позначиться на загальносвітовому споживанні;

- «закриття» економік провідних світових економічних країн-лідерів призведе до можливого розпаду всієї глобальної економічної системи та збільшення кількості економічних конфліктів за сировинні та збутові ринки.

На даний час світова спільнота знаходиться у пошуку нових рішень та підходів для боротьби з викликами 21 сторіччя, основними з яких за прогнозами фахівців будуть продовольча криза та нестача води. Тобто, боротьба за стратегічні ресурси може спровокувати не лише «торгові війни», а й більш радикальні кроки.

Тож, сучасна світова дійсність - це той напрям економічного розвитку, на який мають орієнтуватися економіки всіх країн, і нашої в тому числі [3]. Тому, при бажанні бути повноцінним учасниками світової економічної системи необхідно враховувати такі чинники:

- можливості зміни фінансових центрів та формування нового багатогранного світового економічного простору;

- збільшення ролі у глобальній системі країн, що розвиваються;

- вихід на переводу арену азіатських країн;

- зростання стимулювання геополітичної стабільності в світі;
- перерозподіл сфер впливу між провідними світовими економічними лідерами (особливо США, Європою та Китаєм);
- зменшення залежності від нафтогазових ресурсів;
- перехід на нові види ресурсів, енергії, застосування нових енергозберігаючих технологій та ін.;
- зменшення зайнятості серед молодшого покоління та боротьба із «старінням» світового населення;
- боротьба із тероризмом, хворобами, природними катастрофами та іншими викликами сьогодення;
- збільшення ролі бізнесових та фінансових структур у політичній владі;
- переваги окремих країн над іншими з точки розу економічного розвитку та соціального забезпечення населення;
- поступова переорієнтація на домінування нових валют, країн, моральних принципів та інші фактори, корті так чи інакше накладають свій відбиток на глобальний розвиток світу.

Звісно, що єдиного рішення для подолання національної економікою кризового стану немає, але й чекати чиеїсь допомоги нашої країні на потрібно[4,5]. Адже в часи змін будь-яка країна може самотужки або об'єднавшись з іншими країнами навіть із слабшими економіками «завоювати» частину глобального простору.

Список використаних джерел

1. История мировой экономики: учебник вузов/ Под ред. Г. Б. Поляка. А. Н. Марковой. — М.: ЮНИТИ., 2002.-727 с.
- 2 Мир после кризиса. Глобальные тенденции-2025: меняющийся мир. Доклад НРС США [Електронний ресурс] . - Режим доступа: http://www.e-reading.org.ua/bookreader.php/145433/Mir_posle_krizisa_Global%27_nye_endencii_-_2025_menyayushchiiisya_mir._Doklad_NRS_SShA.html
3. Дикань В.Л. Государственное управление развитием экономики Украины в условиях "третьей волны" глобализации / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. - № 43. - С. 11 - 20.
4. Дикань В.Л. Реанимирование экономики Украины / В.Л. Дикань// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2014. - № 45. - С. 11 - 17.

5. Каличева Н.С. Проблемы та перспективи розвитку економіки України в сучасній світовій економічній системі [Текст] / Н.С. Каличева// Наука й економіка: науково-теоретичний журнал Хмельницького економічного університету. – Хмельницький: ПВНЗ «Хмельницький економічний університет», 2015. – Вип. 4 (40). - С. 117 – 120.

УДК 338.47:656.2

ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ- ЗАКОРДОННИЙ ДОСВІД

Маковоз О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

До складу світової транспортної системи входять: мережа шляхів сполучення (сухопутних, водних, повітряних, електронних), рухомий склад усіх видів транспорту, транспортні корпорації, що організують комерційну та інвестиційну діяльність у цій галузі, а також люди, які працюють на транспорті.

Робота транспорту становить матеріальну основу географічного і міжнародного поділу праці. Транспорт забезпечує зв'язки між виробництвом і споживанням, задовольняє потреби населення в перевезеннях, має велике оборонне значення.

За обсягом і структурою транспортних перевезень визначають рівень розвитку та особливості структури господарства країни чи регіону, а за конфігурацією транспортної мережі - особливості та закономірності розміщення господарської діяльності.

За видами роботи транспорт поділяється на дві галузі - вантажний та пасажирський, за видами використання можливостей навколишнього середовища - на сухопутний, водний (морський та річковий) і повітряний, за видами використання засобів пересування - на залізничний, автомобільний, трубопровідний, гужовий, в'ючний тощо. Розрізняють роботу транспорту в межах держави (внутрішні перевезення, на морі - каботажні перевезення) та міжнародні перевезення.

Розвиток логістичної інфраструктури дає західним країнам змогу не тільки забезпечити власні потреби в транспортно-логістичних послугах, але й надавати їх іншим країнам. Світовий об'єм експорту транспортних послуг складає приблизно 1850 млрд. дол. США. Найбільшими експортерами транспортних послуг є США - 18 %, країни Європейського союзу - 42

%, зокрема Великобританія - 7,7 %, Франція - 6,1 %, Німеччина - 5,9 %. У цих країнах продаж послуг досягає 25-33 % від загального об'єму експорту товарів. Динаміка статистичних даних за останні 20 років показує, що темпи зростання експорту послуг у світі складають 9,8-10,0 % при зростанні експорту товарів 7,8-8,0 %. У країнах Південно-Східної Азії темпи зростання послуг за такий же період склали 16,6 %. За експертними оцінками експорт транспортних послуг (враховуючи їх випереджаюче зростання) до 2020 року може перевищити 20 млрд дол. США [2].

Натомість транзитний потенціал України використовується лише на 60 %. Доходи від транзиту й комплексу пов'язаних з ним послуг складають біля 6 % ВВП. Через неповноцінне використання транзитного потенціалу Україна щорічно недоотримує близько 2,5 млрд дол. США [3].

На сьогоднішній день в усіх розвинутих країнах майже весь обіг зовнішньої торгівлі (імпорт і експорт), а також більша частина внутрішнього товарообігу здійснюється через регіональні логістичні центри. Вони мають важливе значення для підтримки економічного потенціалу країни. Через логістичні центри у країну надходять значні валютні кошти. Податки, що стягуються з таких центрів, зазвичай є вагомим вкладом до бюджету.[4].

Враховуючи прагнення України посісти гідне місце в європейській спільноті та європейській транспортній системі негайного розв'язання потребує проблема створення мережі транспортно-логістичних центрів, яка б забезпечила як внутрішні так і зовнішні потреби країни в логістичному сервісі. Досвід створення таких структур у розвинутих країнах стане в нагоді при розбудові національної мережі транспортно-логістичних центрів.

У Західній Європі цілеспрямований розвиток центрів транспортної логістики почався на початку 80-х років, що було обумовлене високою динамікою зростання вантажних і пасажирських перевезень в умовах глобалізації світових товарних ринків.

За даними Секретаріату Європейської конференції міністрів транспорту, в 42 країнах-членах цієї організації в період з 1970 по 2001 рр. вантажообіг автомобільного транспорту виріс з 513,9 млрд. т-км до 1848,3 млрд. т-км, тобто більше ніж в 3 рази, а пасажирообіг - з 2631,1 млрд. пас. км до 5507,3 млрд. пас. км, або більше ніж у два рази [4].

Враховуючи викладене, у разі пасивної позиції з боку України з даного питання та невживання активних заходів для формування

відповідної інфраструктури по обслуговуванню та забезпеченню транзиту, створення логістичних парків та спеціальних митних зон для складування, перевантажування й експортної переробки транзитних товарів, наша держава ризикує втратити значну долю потенційних прибутків від розгортання нових проектів та зростання масштабів транзиту українською територією. За висновками вітчизняних фахівців, внаслідок розгортання такого сценарію, Україна втратить перспективні робочі місця, що могли б бути створені у разі будівництва логістичної мережі на своїй території, а також недоотримає значну кількість потенційних інвестицій та новітніх систем технологічного й інформаційного обслуговування вантажопотоків; можливість створення конкурентоспроможного комплексу транспортних і логістичних послуг; можливість привернення достатнього масштабу додаткових вантажопотоків на Україну, за рахунок чого вдалося б збільшити обсяг переробки вантажів.

Список використаних джерел

1. Дикань В.Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України / В. Л. Дикань, Н.В.Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 30. – С. 11-16
2. Звіт Всесвітнього Банку „Україна: Оцінка сприяння торгівлі та транзиту” (Ukraine: Trade and Transit Facilitation Assessment). – Режим доступу: <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/ECAEXT/UKRAINEEXTN/0,,contentMDK:22597656~menuPK:328539~pagePK:2865066~piPK:2865079~theSitePK:328533,00.html>
3. Майорова І. М. Україна у міжнародних логістичних системах товароруку / І. М. Майорова // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності: зб. наук. праць. – 2010. – № 2. – С. 69-74. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Traeviv/2010_2/15.pdf
4. Маселко Т.Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції / Т.Є. Маселко, С.Г. Шевченко // Науковий вісник. – 2007. – вип. 17.2. – С. 301-305

УДК 658.7:656.2(477)

СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Панченко Н.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Трансформаційні процеси, що супроводжують розвиток економічних систем, призвели до зміни в структурі світових вантажопотоків та підвищення ролі транзитних перевезень у забезпеченні міжнародного співробітництва. Ці структурні зміни сформували потребу в розбудові якісної транспортно-логістичної інфраструктури, що дозволить реалізувати транзитний потенціал країни та підвищити її конкурентну позицію на євразійському транспортному просторі.

Сучасний стан розвитку транспортно-логістичного комплексу України характеризується критичним рівнем зношеності транспортно-логістичної інфраструктури, низьким рівнем інвестиційного рейтингу інфраструктурних галузей, недосконалістю механізмів управління та регулювання діяльності в транспортно-логістичній сфері, закорумпованістю керівної структури, відсутністю державного фінансування, низьким рівнем якості транспортно-логістичних послуг, додатковим фінансовим навантаженням інфраструктурних галузей у рамках виконання соціальних функцій держави.

Отже, наразі існує термінова потреба у формуванні якісно нових концептуальних положень стратегічного розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, спрямованих на створення умов для інтеграції національної транспортно-логістичної системи до світового транспортного простору. На сьогоднішній день, Міністерство інфраструктури України визначило недосконалість Транспортної стратегії до 2020 року і працює над створенням Національної транспортної стратегії до 2030 року [1], що ґрунтується на виділенні стратегічних напрямків розвитку транспортно-логістичної системи та основних завдань щодо їх досягнення з урахуванням комплексного бачення глобальних пріоритетів трансмодальної політики і використання позитивного світового досвіду реформування транспортно-логістичного комплексу.

Формування якісної транспортно-логістичної інфраструктури України, насамперед, потребує впровадження ефективного державного

управління в транспортно-логістичній сфері. Це передбачає вирішення «одвічних» проблем у роботі керівної ланки транспортної системи за рахунок удосконалення нормативно-правової бази регулювання діяльності транспортно-логістичного комплексу та імплементації законодавства України до європейського транспортного права; покращення прозорості тарифної політики та розподільної системи використання транспортної інфраструктури; дерегуляції та лібералізації транспортно-логістичного комплексу; створення центрального органу виконавчої влади, який виконуватиме регуляторну функцію у сфері залізничного та морського транспорту; завершення трансформаційних процесів в ПАТ «Укрзалізниця»; удосконалення системи підготовки персоналу та розвитку кадрового потенціалу.

Можливість забезпечення якісних транспортно-логістичних послуг та інтеграція національного транспортно-логістичного комплексу в міжнародну транспортну мережу залежить від ефективного використання потенційних можливостей усіх видів транспорту в контексті забезпечення партнерсько-конкурентного співробітництва. У зв'язку з цим заплановано заходи щодо всебічного розвитку транспортної логістики, залізничного, авіаційного, автомобільного, морського транспорту та внутрішніх водних шляхів.

Реалізація інноваційно-технологічних змін у транспортно-логістичній системі потребує забезпечення сталого фінансування транспортно-логістичного комплексу. Це передбачає впровадження довгострокового фінансового планування, забезпечення прозорості фінансових операцій, залучення приватних інвестицій, розробки та удосконалення інноваційних інструментів фінансування; забезпечення цільового фінансування транспортної галузі; створення економічних механізмів оновлення рухомого складу та утримання автомобільних шляхів.

Для підвищення рівня безпеки транспортно-логістичних операцій актуальним є впровадження європейських норм та стандартів у сфері безпеки; формування дієвого механізму державного нагляду і контролю, розслідування, ліцензування та сертифікації рівня безпеки транспортно-логістичного процесу; запровадження сучасних систем управління безпекою на транспорті.

Розвиток регіонального транспортно-логістичного обслуговування формується за рахунок досягнення міської мобільності та регіональної інтеграції транспортно-логістичної системи. Так, забезпечення мобільності та

функціонування сучасного пасажирського транспорту необхідно здійснювати шляхом лібералізації та дерегуляції ринку автомобільних пасажирських перевезень; забезпечення доступності транспортних послуг; використання нових технологій та інтелектуальних транспортних систем для покращення якості послуг.

Досягнення стратегічних орієнтирів та вирішення основних завдань розвитку транспортно-логістичної інфраструктури дозволить подолати основні диспропорції функціонування транспортно-логістичного комплексу, зокрема сформувати ефективну модель фінансування проектів розвитку інфраструктурних галузей; здійснити інноваційно-технологічну модернізацію транспортно-логістичної інфраструктури; забезпечити відновлення транзитного потенціалу країни; посилити конкурентні позиції держави на міжнародному транспортному ринку за рахунок надання якісних транспортно-логістичних послуг.

Список використаних джерел

1 Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс]: затверджено Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174-р. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>. – Назва з екрана.

2 Проект Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/projects/view.php?P=115>. – Назва з екрана.

УДК 330.341.1:656.2

ІНЖИНІРИНГО-МАРКЕТИНГОВИЙ ЦЕНТР ІННОВАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ: ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ

Соломніков І.В., аспірант (УкрДУЗТ)

В сучасних умовах, коли пріоритетними напрямками розвитку в економіці є саме інноваційних розвиток, вирішення проблем щодо забезпечення техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту доцільно досягати за рахунок інтеграції виробництва, науки, науково-технічного потенціалу галузі та країни, забезпечення

трансферту технологій, імплементації нововведень у виробництво, що потребує впровадження інжинірингу та формування організаційно-економічної структури, яка забезпечить взаємодію, координацію діяльності підприємств залізничного транспорту, задіяних в процесі створення та впровадження інноваційних технологій.

Впровадження інжинірингу на ПАТ «Українська залізниця» та підприємствах залізничного транспорту дозволить активізувати інноваційну та інвестиційну діяльність підприємств, створити ефективний механізм розвитку їх інноваційно-інвестиційного потенціалу. Крім того, забезпечення підприємств залізничного транспорту інноваційними технологіями, належним рівнем техніко-технологічного розвитку, оновлення підприємств, на нашу думку, доцільно здійснювати шляхом формування Інжиніринго-маркетингового центру інноваційних технологій (ІМЦІТ), який є інноваційним підприємством та повинен входити до складу ПАТ «Українська залізниця». Основними сферами діяльності центру є розробка на замовлення регіональних філій ПАТ «Українська залізниця», підприємств залізничного транспорту та промислових підприємств транспортного машинобудування оригінальних технологій, обладнання та інноваційних продуктів на основі наявної технологічної бази (базової технології), модернізація підприємств, надання технологічних, інформаційних, консультативних та інших послуг по забезпеченню інноваційно-інвестиційної та господарської діяльності, комерціалізація результатів їх науково-технічної діяльності та післяпродажний супровід інноваційних технологій та продуктів.

Головною метою функціонування ІМЦІТ слід визначити розробку технологічних рішень для залізниць, підприємств залізничного транспорту та інших замовників, на відміну від виробничих проектів, націлених на виробництво і реалізацію кінцевої уніфікованої продукції, до якої належать технічні, технологічні, організаційні та управлінські інновації.

Важливим завданням центру є залучення підприємств залізничного транспорту в процес реалізації інновацій за рахунок об'єднання виробничого і науково-технічного потенціалу, зниження витрат на проведення наукових розробок і досліджень, впровадження передових технологій і устаткування, відповідно до вимог сучасного ринку, комерціалізація проведених розробок і впровадження їх у виробничий процес та виробництво.

Інжинірингово-маркетинговий центр інноваційних технологій об'єднує в собі інтелектуальний, інноваційний потенціал підприємств залізничного транспорту, зайятих в науковій діяльності (Дніпрзалізничпроект, Львівтранспроект, Одеськзалізничпроект, Укрзалізничпроект, філія «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту» та інші), профільні вищі навчальні заклади (Український державний університет залізничного транспорту, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту, професійно-технічні навчальні заклади), науково-дослідні та науково-виробничі підприємства транспортних машинобудування, промислових підприємств суміжних галузей), виробничий потенціал підприємств залізничного транспорту що входять до складу ПАТ «Українська залізниця», вагонобудівних підприємств, промислових підприємств залізничного транспорту (Крюковський вагонобудівний завод, Стахановський вагонобудівний завод, Львівський локомотиворемонтний завод, Тепловозоремонтний завод та інші підприємства).

Технологічним, науковим, дослідницьким ядром інжинірингового центру повинні стати ресурсні центри та лабораторії, які в загальній сукупності сформуєть мережу центрів колективного користування унікальними науковими розробками, обладнанням. Це база, яка визначає інженерні можливості центру, спектр інжинірингових послуг, спрямованих на розробку рішень, які центр надає в процесі виконання інжинірингових замовлень, проектів, завдань.

Координацію та загальне управління центром здійснює дирекція інжинірингового центру. До складу дирекції можуть входити сектор інжинірингових проектів і послуг (займається формуванням замовлень, проектних груп і виконанням інжинірингових проектів), сектор професійної підготовки (здійснює розвиток центру як освітнього майданчика), сектор маркетингу (стимулювання створення інноваційного продукту та його реалізація), сектор інформаційного забезпечення виконання інжинірингових проектів, сектор контролю якості (здійснює контроль якості, сертифікацію продукції) і правової сектор (здійснює юридичний супровід інноваційно-інвестиційної діяльності).

Функціональна структура Центру створюється з урахуванням оптимального забезпечення виконання завдань, реалізованого у

вигляді комплексу пропонованих послуг відповідно до його департаментів.

ІМЦІТ в процесі своєї діяльності виконує наступні функції:

- техніко-економічна експертиза можливих рішень для замовника (технологічний аудит);
- виконання проектно-дослідних робіт, формування технічних умов для інтеграції технологічного рішення в виробничий процес;
- виготовлення дослідно-експериментальних зразків, і доведення їх до стадії промислового освоєння;
- технічне проектування;
- дизайн технологічних процесів;
- створення і управління інтелектуальною власністю;
- управління внутрішнім проектом;
- управління проектом впровадження та запуску в експлуатацію на стороні замовника;
- розробка конструкторської документації.
- організаційно-технологічна підтримка підготовки виробництва при створенні, модернізації виробництв;
- налагодження та освоєння технічних процесів, обґрунтування вибору необхідного обладнання та оснащення, сировини, матеріалів і компонентів;
- комерціалізація інноваційних технологій;
- проведення маркетингових заходів щодо залучення організацій до співпраці та реалізації інноваційних технологій, продуктів;
- підготовка фахівців;
- формуванні інформаційних баз даних;
- контроль якості інноваційного продукту та його сертифікація;
- юридична підтримка інноваційної та інвестиційної діяльності.

Підсумком діяльності Центру є створення готового до впровадження у виробництво технологічного рішення, що відповідає технічним завданням підприємств залізничного транспорту, замовника, підтвердженого наявністю дослідної партії продукту і супроводжуваного повним пакетом технологічної документації. Характерними особливостями ІМЦІТ повинні стати: наявність сильних зв'язків і інтеграції з іноземними партнерами-споживачами на рівні технології; міноритарна участь в капіталі партнерів; висока наукова репутація команди на міжнародному рівні.

Створення Інжинірингово-маркетингового центру інноваційних технологій, діяльність якого направлена на розробку та впровадження

інноваційних технологій, трансферт інновацій, надання технологічних, інформаційних, консультативних послуг дозволить провести модернізацію підприємств залізничного транспорту, забезпечити їх техніко-технологічний розвиток.

УДК 330.341.1(477)

ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ЕКОНОМІКИ КРАЇНИ: КЛАСТЕРНИЙ ПІДХІД

Толстова А.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Постійне зростання впливу науки та нових технологій на соціально-економічний розвиток країн, докорінно і швидко змінюють структуру світової економіки. Неспроможність України здійснити структурну перебудову економіки відповідно до нових вимог міжнародних ринків, до нового технологічного укладу не лише гальмують її розвиток, а й призводять до економічної деградації і відсутності її на периферію світових економічних процесів як сировинної бази.

Розвитку економіки країни, підвищення її конкурентоспроможності потребують нагального вирішення проблем розриву в аспекті технологічного розвитку підприємств та забезпечення їх переходу від третього, четвертого технологічних укладів на п'ятий, шостий уклад. Цього необхідно досягти на основі переходу на інноваційну модель розвитку країни, яка є сукупністю економічних відносин, що базуються на потоці інновацій та постійному технологічному вдосконаленні.

Характерними рисами такої моделі економіки є:

- високий рівень розвитку науки;
- висока інноваційна культура суспільства: адекватне сприйняття нових ідей, знань і технологій та готовність до їх реалізації;
- активізація інноваційної діяльності в різних галузях економіки, що забезпечує інтенсивний економічне зростання;
- наявність розвиненої інноваційної інфраструктури, що сприяє здійсненню ефективної інноваційної діяльності;
- автоматизація та комп'ютеризація всіх сфер економіки;
- наявність налагодженої системи підготовки та перепідготовки кадрів;

- зростання трансакційних витрат;
- значне зростання ролі менеджменту в галузі інтелектуальних ресурсів;
- високу якість життя населення.

Перехід на інноваційний шлях розвитку потребує формування інноваційної інфраструктури та інститутів інноваційного розвитку, до яких відносяться кластери, основною перевагою яких є ефективність і гнучкість.

До переваг кластеризації слід віднести:

- значне спрощення доступу підприємств до різних видів ресурсів;
- зниження фінансових і кредитних ризиків з одного боку, і підвищення стабільності і прогнозованості грошових потоків - з іншого;
- підвищення ефективності збуту за рахунок стійкості логістичних потоків між підприємствами кластера;
- зниження трансакційних витрат, які розглядаються як витрати на організацію бізнесу, отримання інформації, ведення переговорів, пошук постачальників, укладання та оформлення контрактів, забезпечення юридичного захисту, вибудовування взаємин як із зовнішніми контрагентами підприємства, так і з внутрішніми учасниками;
- здійснення якісного стрибка в інноваційному розвитку підприємств, що входять в кластер. Збільшення інноваційної активності учасників кластера пов'язано з тим, що кластер виступає в ролі своєрідного «сховища» знань, навичок і досвіду талановитих людей, які є фахівцями в сфері основної діяльності кластеру. Накопичуючись і концентруючись, нові знання стають загальноприйнятими і підштовхують учасників до генерації нових ідей і створенню нових розробок, що значно прискорює здійснювані в кластері інноваційні процеси;
- формування всередині кластерів не тільки формальних, але і неформальних, особистих взаємозв'язків між його учасниками, що полегшує ведення бізнесу і допомагає більш ефективно координувати зусилля для пристосування до постійно мінливих умов зовнішнього середовища;
- здійснення прогнозування і планування інновацій на основі своєчасного визначення технологічних тенденцій;
- розвиток інформаційних та маркетингових зв'язків між підприємствами кластера на основі сучасних технологій, формування в рамках міжрегіональної економічної інтеграції відсутніх ланок ланцюжка створення вартості, загальних стандартів виробництва, поставок і управління, активний

розвиток кластерних брендів.

Кластерний підхід до інноваційного розвитку економіки країни дає ряд переваг (інституційні, інноваційні, підвищення ефективності виробництва), за рахунок яких можливо домогтися збільшення економічного зростання, зміни структури економіки, залучення прямих іноземних інвестицій, вирішення проблеми зайнятості.

Кластери виступають проміжною ланкою між самостійними організаціями, індустріальними комплексами і галузевими об'єднаннями підприємств. Вони об'єднують в собі риси всіх форм організації діяльності, завдяки чому їх можна розглядати як якісь інтеграційні об'єднання підприємств, які здатні впливати на інноваційний розвиток економіки. З цієї точки зору кластер має функцію синергетичного ефекту, яка здатна розвивати інноваційну діяльність підприємств-учасників кластера (державних, кредитних, промислових, торгових, наукових організацій, суб'єктів малого бізнесу), з огляду на особливості їх діяльності, а також склад учасників і стадії їх розвитку.

Крім того, кластери дозволяють значно підвищити інноваційний потенціал економічних суб'єктів завдяки тісній взаємодії між суміжними галузями і всередині галузей. Їх розвиток сприяє мінімізації витрат і збільшення ефективності діяльності підприємств-учасників кластера, створення нових продуктів, формування капіталу для подальшого інноваційного розвитку в зв'язку з виникненням якісно нових умов діяльності. У середині кластера здійснюється єднання інноваційних ресурсів між усіма учасниками. У свою чергу, це сприяє посиленню взаємодії підприємств з науковим сектором та органами державної влади.

Механізм формування кластерів здійснюється на основі поєднання зусиль і компетенцій між різними сторонами, до яких відносяться промислові підприємства з виробництва та переробки сировини, комерційні організації по збуту і реалізації продукції, сервісні компанії в сфері логістики, фінансів, консалтингу, науково-дослідні та навчально-освітні установи. Розрізнені дії всіх учасників кластера консолідуються в одному напрямку для отримання максимального результату, що забезпечує високий рівень конкурентоспроможності економіки.

Таким чином, інноваційний розвиток економіки країни на основі кластеризації

дозволить:

- активізувати інноваційну діяльність за рахунок накопичення знань в кластері і передачі цих знань, досвіду і навичок, дифузії ноу-хау в результаті міграції в кластері висококваліфікованих кадрів;

- вдосконалити методи вирішення складних завдань;

- забезпечити гнучкість і швидкість розвитку інновацій;

- досягти внутрішньої спеціалізації і стандартизації, в зв'язку з наявністю в кластері гнучких бізнес - структур малого бізнесу, що представляють інноваційні точки зростання;

- скоротити витрат на впровадження інновацій; придбання нововведень в рамках міжнародного технологічного співробітництва;

- забезпечити розвиток малого та середнього підприємництва;

- залучити іноземних інвестицій через мережеве співробітництво суб'єктів кластера із зарубіжними постачальниками і інвесторами;

- розширити експорт в результаті спільних маркетингових програм, а також організаційної підтримки експортерів країни.

Список використаних джерел

1. Березюк О.А. Кластерная политика как элемент инновационной экономики [Электронный ресурс] / О.А. Березюк. - Режим доступа: http://cyberleninka.ru/article/.../klaster_naya-politika-kak-element-innovatsionnoy-ekonomiki.p

2. Горбач Л.А. Формирование новых отраслевых структур как ключевая характеристика инновационной экономики [Электронный ресурс] / Л. А . Горбач. - Режим доступа: <http://cyberleninka.ru> > Научные статьи > Экономика и экономические науки

3. Никулина О.В. Становление инновационных кластеров как фактор ускорения инновационного развития [Электронный ресурс] / О.В. Никулина. - Режим доступа: http://innclub.info/wp-content/uploads/2011/02/Никулина_6_конк_рег_0.doc

4. Инновационное развитие экономики [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://stepup.press/social/item/512-innovatsionnoe-razvitiie-ekonomiki>

5. Инновационное развитие: почему отсутствует политическая воля и вводятся исполнительная и финансовая блокады?.. [Электронный ресурс]. -Режим доступа: <http://www.golos.com.ua/rus/article/272892>

Секція

«МІЖНАРОДНА ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ - д.е.н., професор І.В.Токмакова

УДК 656.027(477)

**СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ
РОЗВИТКУ ВИСОКОШВИДКІСНОГО
РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ
ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ**

Астахов В. М., к.т.н., доцент (УкрДУЗТ)

Створення високошвидкісного залізничного сполучення в Україні відноситься до числа небагатьох проєктів національного масштабу, результати яких визначають історичний розвиток держави. Будівництво розгалуженої інфраструктури високошвидкісного залізничного транспорту змінює традиційні уявлення про простір, консолідує націю і, в кінцевому підсумку, є запорукою успіху країни в майбутньому.

Ефективне функціонування залізничного транспорту відіграє важливу роль у створенні умов для модернізації, переходу на інноваційний шлях розвитку і стійкого зростання національної економіки, сприяє створенню умов для забезпечення лідерства України у глобальних рейтингах конкурентоспроможності.

Від стану і якості роботи залізничного транспорту залежать не тільки перспективи подальшого соціально-економічного розвитку, але також можливості держави ефективно виконувати такі найважливіші функції, як захист національного суверенітету і безпеки країни, забезпечення потреби громадян у перевезеннях, створення умов для вирівнювання соціально-економічного розвитку регіонів. [1]

Крім того, процеси глобалізації, зміни традиційних світових господарських зв'язків ставлять перед нашою державою завдання раціонального використання потенціалу економіко-географічного положення країни, ефективна реалізація якого дозволить не тільки отримати економічний ефект від участі в міжнародних перевезеннях, а й створить нові інструменти впливу на світові економічні процеси (формування нових зон економічного зростання, встановлення довгострокових економічних зв'язків).

На сьогоднішній день в світі розвиток

високошвидкісного руху обумовлює розвиток регіону, який виражається в створенні нових робочих місць, освоєнні інноваційних технологій, загальній задоволеності населення якістю і безпекою транспортного процесу, збільшення пасажирообороту і вантажообігу всередині країни і за її межами.

Загальна довжина високошвидкісних магістралей в світі сьогодні становить близько 17 тис. км. Найбільшу протяжність мають високошвидкісні магістралі Китаю (понад 6 тис. км), Японії (2664 км), Іспанії (2656 км), Франції (2036 км), Німеччини (1334 км), Італії (923 км) (дані на момент 2016 року). На різних стадіях спорудження високошвидкісних магістралей таких країн Австралії, Ірану, Саудівської Аравії, Індії, Швеції, Таїланді, Лаосі, Канаді. США близькі до будівництва декількох високошвидкісних ліній (зокрема, в Каліфорнії, Техасі та у Флориді): на програму грантів для досліджень в області високошвидкісного руху адміністрація президента США виділила \$ 8 млрд. Особливу увагу питанню розвитку швидкісного руху приділяє Китай. Загальна довжина побудованих і реконструйованих високошвидкісних магістралей за останні три роки становить 7531 км. У планах уряду країни до 2020 р на розвиток залізничного транспорту направити \$ 292 млрд.[2]

Українська залізниця поки знаходиться на досить відсталому рівні від японських, європейських і китайських швидкісних залізниць (більше 200 км / год.). Адже вони можливі тільки на виділених пасажирських шляхах, які не мають перетинів, обов'язково обособлені і технологія їх конструкції зовсім інша (включаючи технології управління та роботи систем безпеки), а рухомий склад високошвидкісних поїздів - спеціальний, а не адаптований.

На сьогоднішній день швидкісний і високошвидкісний рух - перспективний напрямок розвитку залізничного транспорту. Уряди багатьох країн визнають його стратегічним, вкладаючи величезні державні інвестиції в будівництво інфраструктури. В Україні ж динаміка розвитку швидкісного руху поки залишається на низькому рівні.

Однак, незважаючи на успіхи структурної реформи залізничного транспорту в

ПАТ «Укрзалізниця», її заходи і результати виявилися недостатніми для того, щоб в короткі терміни створити ефективні джерела розвитку, що дозволяють забезпечити масштабне залучення коштів у розвиток галузі та її модернізацію, сформувати умови для її довготривалого стійкого зростання і підвищення конкурентоспроможності на світовому ринку.

Аналіз проблем, що виникли в сфері залізничного транспорту, дозволив виявити наступні ключові моменти, які є критичними для подальшого соціально-економічного зростання країни:

— необхідність прискореного оновлення основних фондів залізничного транспорту;

— подолання технічного і технологічного відставання України від передових країн світу за рівнем залізничної техніки;

— необхідність зниження територіальних диспропорцій у розвитку інфраструктури залізничного транспорту, поліпшення транспортної забезпеченості регіонів і розвитку пропускної спроможності залізничних ліній;

— необхідність зняття обмежень для зростання обсягів транзитних вантажних перевезень;

— необхідність підвищення безпеки функціонування залізничного транспорту;

— нестача інвестиційних ресурсів.[3]

Стратегічні напрямки розвитку повинні забезпечити вирішення завдання ефективної реалізації унікального географічного потенціалу країни на базі комплексного розвитку всіх видів транспорту та зв'язку в частині, що стосується українських залізниць.

Необхідність довгострокового планування процесів розвитку залізничного транспорту зумовлена при визначенні шляхів вирішення завдань розвитку залізничного транспорту в Україні можливо уособити в наступному:

— необхідність забезпечення випереджаючого розвитку мережі залізниць як основи довгострокового розвитку галузей економіки та регіонів;

— значною тривалістю (близько 20 років) періоду проектування, будівництва, введення в експлуатацію, виходу на проектну потужність і початку окупності об'єктів залізничної інфраструктури;

— масштабністю робіт по докорінній модернізації залізничного машинобудування, необхідністю виходу українських підприємств на відповідність світовому рівню залізничної техніки, що забезпечує ефективність і конкурентоспроможність українського залізничного транспорту.

Отже підводячи підсумок можна сказати, що стратегічні орієнтири розвитку високошвидкісного руху та в цілому стабільного функціонування залізничного транспорту повинні стати основою і ефективним інструментом об'єднання зусиль держави і галузі в напрямку реалізації перспективних проектів розвитку залізничного транспорту, використання яких дозволить забезпечити покращення якості транспортних послуг, та активізацію економічних процесів в країні.

Список використаних джерел

1. Дикань В.Л. Економічний пояс шовкового шляху в контексті стратегічних пріоритетів розвитку економіки України / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2015. — №50. — С. 4-6.

2. Токмакова І.В. Стратегічні орієнтири інноваційного розвитку залізничного транспорту України/ І.В. Токмакова, О.В. Хомотюк, Р.О. Новіков // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2016. - № 55. - С. 73-79.

3. Зубенко В.О. Стратегічне управління як основа ефективного розвитку залізничного транспорту на етапі його реформування. / В.О. Зубенко // VIII міжнародна науково-практичної конференції "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи". — 2012. — С. 28.

УДК 330.322:656.2

ИНВЕСТИЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Гараев М., аспирант (УкрГУЖТ)

Стратегическими направлениями развития отечественного железнодорожного транспорта являются: формирование

инфраструктурных возможностей для оказания комплекса логистических услуг высокого уровня качества, что потребует создания системы современных терминально-логистических комплексов по всей сети отечественных железных дорог; строительство новых и оптимизация существующих терминально-складских активов железнодорожного транспорта, а также организация предоставления на их базе услуг, необходимых широкому кругу клиентов (развитие бизнеса в области терминального оперирования); создание дополнительного "интерфейса" с пользователями транспортных услуг посредством развития контрактной логистики и выхода на рынок комплексных клиентоориентированных логистических услуг. Решение поставленных заданий требует привлечения частных инвестиций и средств пользователей в развитие инфраструктуры, стимулирование инвестиционной активности железнодорожных предприятий.

Вопросами активизации инвестиционной деятельности на предприятиях железнодорожного транспорта занимаются такие ученые как Дикань В.Л., Зубенко В.А. [1], Кальчева Н.Е. [82], Пашенко Ю.С., Коринь М.В. [3], Токмакова И.В. [4] и другие. При этом проблемы привлечения инвестиций для реализации инфраструктурных проектов железнодорожного транспорта остаются открытыми для дальнейших исследований.

Государственно-частное партнерство на рынке железнодорожных услуг осуществляется по трем направлениям: долевое финансирование строительства и реконструкции железнодорожной инфраструктуры, в том числе и с использованием средств Инвестфондов; привлечение пользователей железнодорожных услуг к участию в проектах по строительству и реконструкции железнодорожных объектов; государственное стимулирование инвестиционной активности железнодорожных предприятий.

Инновационным инструментом государственно-частного партнерства выступает инфраструктурное финансирование, реализуемое посредством выпуска инфраструктурных облигаций. Данный инструмент является абсолютно новым для Украины, его внедрению препятствуют отсутствие соответствующего опыта и изъясны в порядке и механизме предоставления государственных гарантий по нему.

Потенциальными инвесторами в данном случае выступают коммерческие банки и различные фонды, ориентированные на консервативную стратегию инвестирования. Возможность привлечения средств большого количества инвесторов по сравнительно невысокой стоимости делает инфраструктурные облигации одной из наиболее перспективных форм и для частного финансирования железнодорожной инфраструктуры.

Учитывая различные виды инфраструктурных облигаций, возможна реализация следующих вариантов:

1. При наличии ограниченных финансовых возможностей местных, региональных и государственных бюджетов возможны выпуски облигаций для реализации проектов с высоким потенциалом доходности.

2. При низкой потенциальной доходности проектов, а также при их социальной направленности следует использовать облигации частных компаний с гарантийным покрытием.

Механизм выпуска облигаций, обеспеченных денежными требованиями, наиболее оптимален для инвестиционных проектов, в которых заранее определен потребитель услуг. Таких как, например, концессионный договор, когда получение будущих платежей с потребителей товаров, работ, услуг исходя из установленных (согласованных) тарифов позволит определить объем генерируемого дохода, который будет являться обеспечением, исходя из объема предполагаемых денежных требований.

Поэтапная схема инфраструктурного облигационного займа, соответственно, может быть представлена следующим образом:

- создание специального юридического лица с целью участия в конкурсе на заключение концессионного соглашения;
- участие в конкурсе на заключение концессионного соглашения;
- заключение концессионного соглашения;
- размещение инфраструктурных облигаций со сроком обращения не менее срока строительства и последующего периода окупаемости проекта;
- направление денежных средств, полученных от размещения инфраструктурных облигаций, на строительство, реконструкцию инфраструктурного объекта;
- государственная приемка

інфраструктурного проекту;

- збір платежів від користувачів реконструйованого або закінченого будівництва об'єкта та направлення грошових коштів на виплати облігодателям по гашенню номінальної вартості та накопленого купонного доходу по облігодателям.

Привлечення фінансування шляхом випуску інфраструктурних облігодатів, погашуваних за рахунок доходів від проекту та/або податкових та неподаткових надходжень, дозволить усунювати знос основних фондів та модернізувати інфраструктуру залізничного транспорту. Це, в свою чергу, дозволить сприяти не тільки збільшенню якості перевезень, але й збільшенню випуску промислової продукції, забезпечить економічний ріст регіонів та країни.

Для інвесторів інфраструктурні облігодативні – це востребований інструмент вкладання грошових коштів з відносно низьким рівнем ризику та високим рівнем ліквідності, який дозволить стимулювати їх консервативний сегмент до більш активної діяльності.

Перелік використаних джерел

1. Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

2. Каличева Н. Є. Організація управління на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах / Н. Є. Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – Вип. 45. – С. 167-170.

3. Пащенко Ю.Є. Державно-приватне партнерство як механізм фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізниць / Ю.Є. Пащенко, М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2015. – № 49. – С. 74-79.

4. Токмакова І.В. Сутність та підходи до формування інвестиційної стратегії на підприємствах залізничного транспорту / І.В. Токмакова, О.О. Дараган // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – №43. – С. 189-193.

УДК 656.2.003

МЕХАНИЗМ ВИДЕЛЕНИЯ ТАРИФНЫХ СОСТАВЛЯЮЩИХ В ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДАХ И СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

*Гизатуллина В.Г., к.э.н., профессор,
Здановская Н.А., младший научный
сотрудник НИЛ (БелГУТ)*

Железнодорожный транспорт Республики Беларусь по праву занимает одно из ведущих мест в транспортном комплексе страны. Он является важной составляющей социально-экономического развития страны, мобильности населения, укрепления экономического суверенитета и национальной безопасности Республики Беларусь, а также повышения конкурентоспособности национальной экономики.

Своевременное решение проблемы совершенствования функционирования железнодорожного комплекса в соответствии с требованиями мирового уровня будет благоприятствовать активному международному сотрудничеству, стабильному росту экономической и политической активности, равноправному партнерству в долгосрочных международных проектах.

Произошедшие изменения в области железнодорожного транспорта в мире не могли не оказать влияние на функционирование Белорусской железной дороги. Это связано с разделением крупных железнодорожных компаний, осуществлявших перевозки, на более мелкие, специализирующиеся на ограниченной группе услуг (компании по организации грузовых перевозок, пассажирских перевозок, компании-операторы инфраструктуры, вагонные компании, локомотивные, компании по ремонту вагонов, локомотивов и т.д.), и появлением их на международной арене. Особым и самым главным фактором, влияющим на формирование «нового» рынка железнодорожных услуг, стало проникновение различных форм собственности, в том числе и частной в отрасль железнодорожного транспорта.

Для полноценного функционирования на международном рынке железнодорожных услуг Белорусской железной дороге необходимо учесть

мировые тенденции развития железнодорожного транспорта и совершенствовать направления своего развития с учетом сложившихся условий, что позволит повысить эффективность ее хозяйствования: сохраняя сотрудничество с прежними клиентами, будет способствовать созданию условий к привлечению новых. Сегодня перед Белорусской железной дорогой ставится задача оказания нового для нее вида услуг – услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта, тяги и услуг по обеспечению вагонами, что обуславливает потребность определения их себестоимости. Существующие методики учета затрат и калькулирования себестоимости услуг, предоставляемых Белорусской железной дорогой не позволяют в настоящее время определить себестоимость новых услуг железнодорожного транспорта.

Недостаточная исследованность проблемы вследствие ее новизны для железнодорожной отрасли Республики Беларусь свидетельствует об отсутствии комплексных исследований по совершенствованию методологических и практических аспектов учета затрат и калькулирования себестоимости новых услуг железнодорожного транспорта Республики Беларусь.

Оказание услуг инфраструктуры и других появляющихся услуг железнодорожного транспорта не является технологическим новым видом услуг, представляя собой часть единого технологического процесса перевозки, требует получения своевременной, достоверной и полной

экономической информации о затратах осуществляемого технологического процесса.

Оказание новых видов услуг – услуг инфраструктуры, тяги и услуг по обеспечению вагонами – вызывает потребность иметь соответствующие группировки информации о затратах: как для целей тарифообразования, так и для целей эффективного управления организацией, что обуславливает необходимость совершенствования системы отчетности Белорусской железной дороги.

Затраты на оказание услуг инфраструктуры, тяги и услуг по обеспечению вагонами и соответствующие показатели себестоимости, как показал процесс выделения из общей совокупности операций единого технологического процесса перевозок, операций связанных отдельно с каждой новой выделяемой услугой, будут частью эксплуатационных затрат, связанных с перевозками, а соответственно и себестоимости перевозок.

Выделение трех составляющих в эксплуатационных расходах потребует изменить подходы к методике учета затрат по основному виду деятельности – железнодорожным перевозкам.

В результате выделения трех составляющих, рассчитываемый показатель себестоимости перевозок будет равен сумме показателей себестоимости услуг инфраструктуры, тяги и услуг по обеспечению вагонами в расчете на единицу перевозок: 1 тонно-километр, 1 пассажиро-километр (рисунок 1).

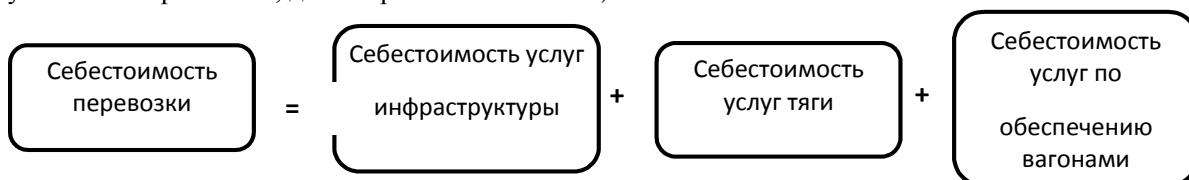


Рис. 1. Формирование себестоимости услуг железнодорожного транспорта

Главным определяющим фактором, который позволит из общей величины

эксплуатационных расходов выделить три группы, в соответствии с тарифными составляющими, является перегруппировка операций, формирующих единый технологический процесс перевозки, на три составляющие и выделение операций, относящихся к каждому новому виду услуг (услуги инфраструктуры, услуги тяги, услуги по обеспечению вагонами).

Характерные особенности оказываемой услуги позволят сформировать технологию выполнения процессов каждой выделяемой

услуги в неразрывной взаимозависимости осуществления единого технологического процессе перевозки и последующее выделение из общей величины эксплуатационных расходов соответствующей их части, определяющей затраты по каждой новой услуге.

Каждая из выделяемых групп услуг: услуг инфраструктуры, услуг по обеспечению вагонами и услуг тяги, представляет собой комплекс технологических операций и определенных видов работ, формирующих ту или иную услугу. Оказание перечисленных услуг влечет за собой образование соответствующих расходов, для покрытия которых требуется

установление тарифов необходимого уровня.

Так как для перегруппировки и выделения операций, осуществляемых на железной дороге по трем составляющим, был принят наиболее оптимальный с точки зрения полноты учета всех операций подход, а именно, использование технологических операций в разрезе отраслевых хозяйств на основании Номенклатуры расходов, то перегруппировка и последующее выделение из общей величины эксплуатационных расходов трех частей не вызывает методических трудностей.

В действующей Номенклатуре расходов Белорусской железной дороги, построенной в соответствии с технологией выполнения процесса перевозок, каждой операции или работе, выполняемой отраслевым хозяйством (его предприятием) присваивается соответствующая статья расходов. Выделенные и сформированные ранее технологические процессы каждой выделяемой услуги, позволяют установить и выделить внутри каждого хозяйства, те статьи затрат, которые позволяют определить состав эксплуатационных расходов по каждой тарифной составляющей: инфраструктуре, тяге, обеспечению вагонами.

Оказание новых видов услуг и, прежде всего, услуг инфраструктуры, вызывает потребность в определении соответствующего показателя себестоимости. Появление показателя себестоимости услуг инфраструктуры обуславливается требованиями, формирующимися новыми условиями функционирования экономики, в том числе и экономики железнодорожного транспорта, необходимостью нового подхода к ценообразованию, а также для определения эффективности установленного тарифа и его обоснования.

При формировании тарифа на услуги, как правило, применяются различные теории тарифообразования, имеющие в своей основе себестоимость выполняемых услуг, либо базирующихся на других небесспорных факторах. По нашему мнению, независимо от подходов к ценообразованию, показатель себестоимости является его неотъемлемой частью, так как позволяет оценить эффективность установленного тарифа, а также проводить обоснованную гибкую ценовую политику.

Особое значение показатель себестоимости имеет для Белорусской железной дороги, являющейся монополистом в сфере оказания железнодорожных услуг, тарифы на

которые устанавливаются и регулируются государством. В сложившейся практике показатель себестоимости видов услуг выступает обоснованием при установлении тарифов, а также при повышении их уровня.

Новый показатель себестоимости, а именно себестоимость услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта должен рассчитываться на уровне Управления железной дороги. Это объясняется тем, что Республика Беларусь обладает сравнительно небольшой протяженностью и большая часть перевозок происходит по территории нескольких отделений, кроме регионального сообщения и городских линий. Кроме этого, в оказании услуг инфраструктуры задействованы все хозяйства железной дороги. Поэтому полная себестоимость услуг инфраструктуры должна быть определена по железной дороге в целом и использована для целей тарифообразования.

На уровне отделений железной дороги следует определять производственную себестоимость услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта. Полученная информация может быть использована для целей управления затратами, так как каждое отделение имеет свои технические, технологические и экономические особенности.

Услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта представляют собой часть единого технологического процесса перевозки, поэтому методика калькулирования себестоимости услуг является частью методики калькулирования себестоимости железнодорожных перевозок, в которой находят отражение общие подходы и приемы. Исключение в методике составляют показатели, используемые для распределения косвенных расходов. Методика калькулирования себестоимости железнодорожных перевозок будет включать в себя методику калькулирования услуг инфраструктуры, а также прочих услуг, необходимых для организации единого технологического процесса перевозки. Следовательно, рассчитываемый показатель себестоимости перевозок будет равен сумме показателей себестоимости услуг инфраструктуры и прочих услуг в расчете на единицу перевозок: 1 тонно-километр, 1-пассажиро-километр.

Развитие методики калькулирования себестоимости услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта основано на двух условиях:

первое – технология оказания услуг инфраструктуры составляет часть единого технологического процесса перевозки;

второе – одновременно с услугами инфраструктуры будут оказываться услуги перевозки.

Применение предложенной методики калькулирования себестоимости услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта позволит использовать полученную информацию для целей формирования и обоснования тарифов, а также для принятия эффективных управленческих решений.

Список использованных источников

1. Гизатуллина, В. Г. Методологические подходы к формированию расходов и себестоимости услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта : [монография] / В. Г. Гизатуллина, Н. В. Здановская. – Гомель : БелГУТ, 2014. – 233 с.

2. Номенклатура расходов Белорусской железной дороги : утв. приказом от 23.12.2015 №395Н / Белорусская железная дорога. – Минск, 2015. – 197 с.

УДК 656.078.8+656.025.4(100)

ПРОБЛЕМИ ТА ДЕТЕРМІНАНТИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ КРАЇНИ В КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Головкова Л.С., д.е.н, професор (ДНУЗТ)

Україна завдяки унікальному географічному положенню та потенціалу розвитку транзитної інфраструктури має ключове значення для ефективного використання міжнародних транспортних коридорів (МТК) та є складовою частиною транспортного ланцюжка, що об'єднує найбільший світовий ринок споживачів товарів, виробників та постачальників.

Так, за коефіцієнтом транзитності Україна займає перше місце в Європі (Ктр. України - 3,75, Польщі - 2,92), але рівень використання транспортної інфраструктури на теперішній час є досить низьким. Формування

міжнародних транспортних коридорів відповідно Транспортній стратегії визнано пріоритетним напрямом розвитку транспортного комплексу України.

Найпривабливішим серед існуючих варіантів розвитку співробітництва України з Європою та КНР в інфраструктурній сфері є міжнародний транспортний коридор TRACECA (TRANSPORT CORRIDOR EUROPE CAUCAS ASIA, тобто «Великий Шовковий шлях XXI сторіччя»). Сьогодні МТК TRACECA є одним з найкоротших маршрутів, які забезпечують транспортне сполучення між Європою та Азією, і який прямує територією України.

Проект «Шовковий шлях» об'єднує Великий євразійський багатомірний простір, включаючи Китай, Центральну Азію, Східну і Західну Європу, з населенням в 4,4 млрд. чоловік (63% населення Землі) з величезним споживчим ринком і значним ринковим потенціалом. Проект реалізується на основі багатовимірного підходу («п'яти з'єднань»), що включають політичні зв'язки, транспортні комунікації, вільну торгівлю, грошовий обіг і спільні прагнення народів та має величезний потенціал регіонального розвитку та взаємодії. Багатовимірна інноваційна модель регіонального співробітництва дозволить країнам Євразії розширити гео економічний простір для розвитку шляхом формування наступних напрямків (коридорів): транспортний, енергетичний, торговий, інформаційний коридори, науково-технічного співробітництва, аграрного освоєння, туристичного розвитку, безпеки і політичної взаємодії. «Шовковий шлях» є геополітичним і гео економічним проектом не тільки Китаю, але і напрямом багатополярного і відкритого процесу співпраці.

Зазначимо, що Міністерство інфраструктури України відзначило важливість участі китайських компаній у перевезенні вантажів через порт Іллічівськ по території країн - учасниць Шовкового шляху: Грузія, Азербайджан і Казахстан. В межах спільної реалізації ініціативи по створенню «Економічного поясу Великого Шовкового шляху» Україна повинна вжити заходів щодо оптимізації тарифів на мультимодальні перевезення по маршруту Китай - Україна - Європейський союз.

Важливими напрямками підвищення конкурентоспроможності є: розробка механізму державно-приватного партнерства для інфраструктурних проектів в Україні; прискорення проходження вантажів через митні

кордони, усунення багатьох адміністративних бар'єрів; визначення найбільш ефективних мультимодальних видів транспорту; реалізація принципу «єдиного квитка» на пунктах пропуску; вирішення завдань п'яти «С»: швидкість, сервіс, вартість, стабільність і безпека при мультимодальних транспортних перевезеннях. Залучення висококваліфікованих працівників також є дуже важливим аспектом підвищення конкурентоспроможності мультимодальних транспортних перевезень. Україна також має вирішити важливі питання: створення ефективного мультимодального ланцюга для МТК «Шовковий шлях», підвищення якості рухомого складу; формування інфраструктури для виробництва та просування експорту товарів; залучення додаткового транзитного вантажопотоку; розгортання логістичних вузлів зі складів, навколо яких концентрувались би різні види виробництва. Актуальними питаннями є також розвиток нормативно-правової бази і підвищення рівня інвестиційного потенціалу ТДК; оновлення технічних засобів, покращення їх структура, забезпечення належної безпеки руху, зменшення негативного впливу діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини.

Слід відзначити ще ряд суттєвих факторів, які ускладнюють рух в межах МТК «Шовковий шлях» через територію України: багаторазове оформлення транспортних документів для супроводу мультимодальних вантажів; велика кількість завантажувально-розвантажувальних операцій на території України; затримка вантажів у зв'язку з дуже високим рівнем бюрократії та впливу корупційних факторів, що суттєво підвищує вартість мультимодальних перевезень; розходження у ширині залізничної колії в Україні та Європейських країнах; відсутність реальної оцінки ринкового потенціалу та конкурентоспроможності різних логістичних ланцюгів мультимодального транспорту як в Україні, так і в інших країнах транспортного ланцюга.

Тому, для вирішення проблеми підвищення рівня конкурентоспроможності транспортних перевезень актуальним є визначення сукупності видів висококонкурентного мультимодального транспорту, який буде задіяний в реалізації концепції «Шовкового шляху».

Аналіз рівня конкурентоспроможності

мультимодальних транспортних перевезень доцільно проводити шляхом визначення наступних елементів транспортного процесу: маршрутизація транспортних засобів (визначення життєздатних варіантів транспортування); оцінка транспортних витрат; терміни поставки; визначення транспортних обмежень; якість транспортних умов; можливість моніторингу контейнерів; безпека перевезення; необхідна транспортна документація (рівень інтеграції); конкурентна позиція транспортних операторів, що надають послуги тощо; оцінка ринкового потенціалу, представленого новими залізничними та іншими сполученнями. Результати аналізу визначених елементів транспортного процесу сприятиме підтримки стратегічних рішень країн-учасниць МТК з питань розширення інфраструктури, впровадження новаторських технічних рішень стосовно нової структури мультимодальних транспортних коридорів; визначення індексу ефективності.

Таким чином, усунення негативного впливу вище зазначених факторів та наукове обґрунтування рівня конкурентоспроможності різних видів і ланцюгів мультимодального транспорту, а також визначення ринкового потенціалу МТК сприятиме підвищенню якості і конкурентоспроможності мультимодальних транспортних перевезень як на території України так і на усіх етапах транспортного сполучення «Великий Шовковий шлях».

УДК 656.073(4)

СКЛАДОВІ ФОРМУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)
Олексин М.Т., начальник відділу забезпечення
транскордонного співробітництва
(Регіональна філія Львівської залізниці ПАТ
«Укрзалізниця»)*

Незважаючи на зусилля ряду країн, що здійснюються з метою оптимального використання особливостей кожного виду транспорту, можливості по спільному функціонуванню часто залишаються не реалізованими. Причини, що не дозволяють реалізовувати переваги окремих видів

транспорт, мають різний характер. До них відносяться специфічний характер їхнього розвитку в минулому, правові, організаційні і технологіям бар'єри, що перешкоджають здійсненню концепції спільного використання переваг окремих видів транспорту.

Прагнення домогтися оптимального використання можливостей окремих видів транспорту з метою підвищити ефективність всієї транспортної системи змушує прийняти концепцію міжвидового підходу при рішенні транспортних проблем. Відповідно до цієї концепції цілі і задачі стають скоріше перед транспортом у цілому, ніж перед його окремими видами.

Одним з перших кроків застосування міжвидового підходу є визначення можливих варіантів використання різних видів транспорту, ефективних для даного транспортного коридору з обліком технологічних, географічних і правових факторів, що впливають на формування перевізного процесу.

Мається на увазі, що види транспорту є елементами транспортного коридору, здатні замінити один одного при виникненні додаткових потреб у перевезеннях, а також при зміні технічних, економічних чи правових умов перевезень усередині коридору внаслідок впровадження досягнень науково-технічного прогресу чи інших причин.

Таке розуміння транспортного коридору дозволяє при розгляді того чи іншого транспортного напрямку охопити системними дослідженнями усі види транспорту, зайняті в перевезеннях на цьому напрямку незалежно від географічної сфери їхньої діяльності (наземні повітряні, водні і спеціалізовані). Транспортні магістралі окремих видів транспорту, що входять до транспортного коридору, іноді розташовуються на значній відстані одна від одної (наприклад, повітряні і водні шляхи сполучення).

Дослідження міжнародних транспортних коридорів дає можливість оцінювати доцільність нових інвестицій шляхом порівняння їх з витратами по створенню умов для більш повного використання резервів провізної спроможності інших видів транспорту.

Здійснення капіталовкладень у розвиток міжнародних транспортних коридорів пов'язано з національними і міжнародними потребами в перевезеннях у розглянутому регіоні. У залежності від погребі в перевезеннях

виробляється розподіл капіталовкладень між інвесторами.

При дослідженні транспортних коридорів вивчаються можливості підвищення ефективності транспортних операцій у коридорі і використання переваг природного транспортного потенціалу країни (заток, каботажного плавання, внутрішніх водних шляхів - ін.) і недорогих, але ефективних видів транспорту. Визначається, які види транспорту конкуруючими на розглянутому напрямку, а які відіграють власну роль у транспортному коридорі і служать для задоволення тієї частини попиту на перевезення, що залежить від його технічних можливостей.

УДК 656.027(477)

ФОРМУВАННЯ ПРИНЦИПІВ УПРАВЛІННЯ ПРОДУКТИВНИМИ СИЛАМИ В УМОВАХ ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ

Каграманян А.О., к.т.н., доцент (УкрДУЗТ)

Транспорт – специфічна комунікаційна інфраструктурна галузь матеріального виробництва і сфери обслуговування, яка забезпечує потреби виробників, господарників та населення з усіх видів перевезень. Це матеріальна основа розвитку виробничо-технологічних внутрішніх і зовнішніх зв'язків країни. Транспорт є необхідною умовою територіального поділу праці, спеціалізації районів, їх комплексного розвитку.

Транспортний чинник здійснює вплив на розміщення і галузеву структуру виробництва, без його врахування не можна досягти раціонального розміщення продуктивних сил. Слід відмітити, що густота сітки залізничних колій в Україні коливається від 40 до 80 км / 100 км кв. цей показник досить високий для світових масштабів.

Забезпечення території розвинутою транспортною системою – важливий критерій високого рівня її освоєння, фактор залучення населення і виробництва та розвитку інтегральних процесів.

Таким чином транспорт виконує важливу функцію у розміщенні продуктивних сил держави. При цьому слід згадати, що продуктивні сили – це сукупність трудових

ресурсів і засобів виробництва.

Перспективи розвитку залізничного транспорту пов'язані з удосконаленням технічних засобів транспорту, електрифікацією залізниць, продовженням будівництва нових залізниць, підвищенням їхнього вантажообігу, активним його інтегруванням в європейську транспортну систему.

Впровадження високошвидкісного руху є об'єктивною вимогою для збереження переваг залізничного транспорту. Аналіз закордонного досвіду розвитку транспортної галузі (в першу чергу пасажирських перевезень) визначає, що при зменшенні пасажиропотоку та падінні конкурентоспроможності пасажирських перевезень пріоритетним напрямом розвитку пасажирських сполучень стає швидкісний та високошвидкісний пасажирський рух. Це показав опит залізниць Америки, Японії та країн Європи.

Перехід України до ринкової економіки з усією гостротою поставив проблему оптимізації структури економіки та шляхів її перетворення. Вдосконалення структури виробництва – дуже складна і багатопланова проблема. Вона включає в себе в першу чергу соціально-економічну структуру економіки, яка характеризується формами власності на засоби виробництва. Другими важливим елементом є організаційно-економічна будова економіки, що визначається співвідношенням різних форм організації виробництва. Існує також виробничо-технологічна структура економіки, яка виражає внутрішню організацію продуктивних сил, тобто співвідношення матеріального виробництва та сфери послуг, промисловості й сільського господарства, виробництва засобів виробництва та предметів споживання, видобувних та обробних галузей господарства. Вона характеризується питомою вагою на-укомістких та високоекономічних галузей економіки - галузей з повільним обігом капіталу (суднобудування, ракетно-космічна техніка тощо) та галузей зі швидким обігом капіталу (виробництво товарів широкого вжитку, пріоритетні галузі агропромислового комплексу, сфери побуту й торгівлі).

Методологічною базою формування принципів управління продуктивними силами лежать соціальні функції праці. До основних соціальних функцій праці відносяться:

1) соціально-економічна (репродуктивна) функція полягає в дії суб'єктів праці на об'єкти і елементи природного середовища з метою їх перетворення в предмети задоволення потреби

членів суспільства в матеріальні блага і послуги;

2) продуктивна (творча, креативна) функція праці полягає в тій частині трудової діяльності, яка задовольняє потреби людей в творчості і самовираженні;

3) соціально-структуруюча (інтеграційна), функція полягає в диференціації і кооперації зусиль людей, що беруть участь в трудовому процесі. Дві сторони праці - розділення і кооперація - породжують особливу соціальну структуру, що сполучає людей разом з іншими видами соціальних зв'язків;

4) соціально-контролююча функція праці обумовлена тим, що праця як діяльність, організована в інтересах суспільства, є соціальним інститутом, тобто складну систему соціальних стосунків, регульованих за допомогою цінностей, норм поведінки, стандартів діяльності і санкцій. Тому усі учасники трудової діяльності знаходяться у сфері дії відповідної системи соціального контролю. До неї відносяться, зокрема, офіційне трудове законодавство, економічні і технічні трудові нормативи, статuti трудових організацій, посадові інструкції, а також неформальні трудові норми, ґрунтовані на певних цінностях і традиціях, і звичаї, пов'язані важко;

5) соціалізуюча функція трудової діяльності проявляється на індивідуально-особовому рівні. Завдяки участі в ній істотно розширюється і збагачується склад соціальних ролей, зразків поведінки, соціальних норм і цінностей індивідів - працівників. Вони стають активнішими і повноправнішими учасниками громадського життя;

6) соціально-розвиваюча функція праці проявляється в результатах дії змісту трудової діяльності на її суб'єктів (працівники, трудові колективи, суспільство в цілому). Принципове значення має процес розширення творчих компонентів праці. Цей процес в промислово розвинених країнах став особливо інтенсивним в останні десятиліття, пред'являючи усі зростаючі вимоги до значень, загального кругозору і кваліфікації працівників, зміни місць додатка праці. Виникає мотивація підвищення рівня знань і розширення круга професійних навичок;

7) соціально-стратифікаційна (дезінтеграційна) функція є похідною від тієї, що соціально-структурує. Результати різних видів праці по-різному винагороджуються і оцінюються суспільством. Відповідно одні види трудової діяльності признаються більше, а інші - менш важливими і престижними. При цьому

використовується не лише економічні критерії оцінки, але і соціально-культурні, що залежить від конкретних історичних зобов'язань і особливостей розвитку цього суспільства. Таким чином, трудова діяльність разом з домінуючою системою цінностей виконує функцію соціального ранжирування, розміщуючи людей, зайнятих різними за своєю громадською значимістю видами праці, по рангах - східцях стратифікаційної піраміди і сходів престижу.

Високошвидкісний рух активізує перераховані соціальні функції праці, а саме він:

- потребує від працівників галузі якісно нових знань, стимулює їх постійну самоосвіту та підвищення кваліфікації;

- поглиблює розподіл праці й виводить стосунки між працівниками на новий рівень;

- скорочує час отримання послуги, тобто дає змогу поширити спектр бажаних послуг;

- створює можливість швидкісного залізничного сполучення практично між всіма державами Європи.

В першу чергу високошвидкісний рух впливає на розміщення продуктивних сил. Слід вказати, що на розміщення продуктивних сил впливає багато факторів: природно-географічних, геополітичних, демографічних, соціально-економічні та техніко-економічні. Високошвидкісний рух проявляє себе саме у демографічно-економічних факторах (через мобільність громадян), у соціально-економічних факторах (через взаємодію міських і сільських поселень), техніко-економічних факторах (через науково-технічний прогрес у залізничній галузі та екологію транспортного виробництва).

До основних принципів управління продуктивними силами в умовах високошвидкісного залізничного транспорту можна віднести:

- 1) дотримання екологічних вимог розміщення продуктивних сил, збереження просторової цілісності природних систем у процесі їх господарського використання; освоєння та застосування природо- і ресурсозберігаючих, маловідходних та безвідходних технологій; виробництво екологічно чистих видів продукції;

- 2) врахування потреб та інтересів населення в соціально-економічному розвитку території, екологобезпечному проживанні в певному регіоні, розширенні мережі соціально-культурних закладів та сфери послуг, достатній забезпеченості робочими місцями, створенні територіальних центрів соціальної допомоги.

Більш активному розвитку високошвидкісного руху в Україні заперечують деякі моменти, а саме: застарілість основних фондів, низькі показники електрифікації залізничних колій, низька середня швидкість перевезення поїздів, низький сервіс обслуговування пасажирів на вокзалах та поїздах.

Сьогодні підґрунтям конкурентоспроможності залізничного транспорту повинні стати не тимчасові конкурентні переваги, отримані на основі державної підтримки, а стійкі конкурентні переваги, які є результатом зваженої економічної політики, спрямованої на забезпечення якості ресурсів, що використовуються і їх стійкості до зовнішніх загроз.

УДК 338.47:656.025.4(477)

МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ ВІДНОСИНИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНИ ЯК ТРАНЗИТНОЇ ДЕРЖАВИ

Кірдіна О.Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Розвиток глобальної економіки та функціонування світового ринку загалом були б неможливими без розвинутого транспорту й системи комунікацій. Саме бурхливий розвиток транспорту в ХХ столітті спричинив поглиблення міжнародного поділу праці й набуття світовим ринком сучасних специфічних рис, коли географічна віддаленість виробника і споживача вже перестала бути вагомим чинником, що перешкоджає економічним зв'язкам. Ринок транспортних перевезень у сучасних умовах трансформувалася в ринок логістичних послуг, що є, без сумніву, основною тенденцією його сучасного розвитку.

Транспорт, як галузь народного господарства, характеризується тим, що в процесі його діяльності безпосередньо не створюється кінцевий продукт. Його продукція – це транспортні послуги (з переміщення в просторі та в часі пасажирів і вантажів), що використовуються споживачем лише в момент їх виконання.

Економічною основою сучасного всесвітнього господарства служить інтернаціоналізація виробництва – розвиток

таких організаційно-економічних зв'язків, що з'єднують виробництво одних країн із споживанням його результатів в інших країнах. Сучасний етап інтернаціоналізації виробництва породжений науково-технічною революцією, що розгорнулася, у технологіях, джерелах енергії, обчислювальній і комп'ютерній техніці.

Транспорт є однією із стратегічно важливих галузей економіки України, ефективне функціонування якої є неодмінною умовою структурних перетворень економіки, активізації зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у вантажних та пасажирських перевезеннях. Унікальність транспорту полягає у тому, що, представляючи сферу матеріального виробництва, він одночасно виконує допоміжну функцію інфраструктури обслуговування.

З початком проголошення курсу на формування ринкових відносин в Україні роль транспорту зростає, проте матеріально-технічний стан його та масштаби інвестицій залишалися далеко не оптимальними по відношенню до поточних і особливо перспективних потреб економіки та населення. Причому помітне відставання спостерігалось в усіх видах магістрального транспорту. Досвід ринково розвинутих країн переконує, що транспортні галузі повинні не тільки розвиватися адекватно зростаючим потребам суспільства, але навіть випереджувати їх, тобто мати певний запас резервної потужності на випадок непередбачених потреб, що можуть виникати в екстремальних умовах.

Завдяки своєму географічному положенню Україна впродовж цілого тисячоліття є містком між Європою й Азією, між Північчю і Півднем.

Проте перспективи інтеграції нашої країни у світове господарство і посилення транзитних функцій державі вимагають високої якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів, зростання швидкості та зменшення вартості доставки, тобто високого рівня функціонування українського транспортного комплексу, який за обсягами і тоннажем пасажирських і вантажних перевезень, оформленням транзитних вантажів, а також за наявністю великих магістральних газо- і нафтопроводів, міжнародних енергосистем є одним з провідних у Європі.

У транспортній системі Української держави, у виконанні нею транзитної ролі

важливе значення мають усі складові її транспортного комплексу: автомобільний, залізничний, трубопровідний, водний і повітряний види транспорту. За обсягом транзиту першим є трубопровідний транспорт. За ним йдуть автомобільний, залізничний, морський і повітряний. Кожен з них переживає труднощі перехідного періоду, з більшою або меншою ефективністю долаючи їх. На вантажні перевезення автомобільним транспортом припадає 15% їх загального обсягу. Автомобільний транспорт домінує у вантажних перевезеннях на короткі відстані «від дверей до дверей» (середня відстань перевезення 1 т вантажів – близько 20 км). Він здатний значно диверсифікувати прикордонні перевезення, посилити транзитність держави, забезпечуючи практично повну гарантію щодо збереження вантажу, а також терміновість і надійність перевезень.

З інтеграцією України у світове господарство, з розвитком торговельно-економічних зв'язків з іншими країнами значно зростуть надходження платежів за перевезення вантажів різними видами транспорту, за обслуговування і ремонт рухомого складу, а також від різних зборів. При цьому абсолютного зростання витрат, пов'язаних з транспортуванням іноземних вантажів територією України, слід очікувати як у результаті збільшення фізичного обсягу експорту, імпорту і транзиту, так і внаслідок підвищення тарифів і ставок. Істотно вплине на рівень транспортних витрат у міждержавній торгівлі також стан кон'юнктури ринків транспортних послуг (і насамперед – ціни на перевезення вантажів).

УДК 34:656.025.4(100)

ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ ТРАНЗИТНИХ КОРИДОРІВ

*Колісников А.В., ст. викладач,
Крут'юк І.М., ст. викладач (УкрДУЗТ)*

Сучасний стан розвитку транспортних транзитних коридорів є одним з стратегічних напрямків економічної політики Української держави. Завдяки розвитку цього напрямку

Україна може на протязі 10 найближчих років значно поповнити свій економічний, геополітичний потенціал, внести у життя суспільства деяку економічну стабільність.

Фактична реалізація залежить від держави. Але в країні існують внутрішні дестабілізуючі фактори, такі як: неурегульованість з допомогою права відносин, що виникають у зв'язку такою реалізацією; низький рівень гарантованості прав суб'єктів господарювання (іноземних, вітчизняних), інвесторів; проблемні суди; значний рівень корупції, військові дії.

Україна, отримавши незалежність, почала розбудовувати власну державу. Політичний режим часів незалежності взяв на мету розвиток різноманітних галузей економіки. Вигідне географічне положення та наявність транспортної інфраструктури обумовили розвиток, як стратегічно важливого напрямку - транспортних коридорів.

Прийнята низька законів: «Про транспорт»; «Про залізничний транспорт»; «Про автомобільний транспорт»; «Про трубопровідний транспорт»; «Про транспортно – експедиційну діяльність»; «Про морські порти України».

Суттєве значення, на нашу думку, для розвитку транзиту має прийнятий 20 жовтня 1999 року N 1172-XIV Закон України "Про транзит вантажів", який окреслює принципи організації та здійснення транзиту вантажів авіаційним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом через територію України, а також створює необхідне правове поле у сфері транзиту, сприяючи посиленню ролі нашої держави як транзитної.

Законодавство про транзит вантажів складається з Закону України «Про транзит вантажів», Митного кодексу України, міжнародних договорів України та інших нормативно-правових актів про транзит вантажів.

Згідно Ст. 2 Закону України «Про транзит вантажів», його дія не поширюється на транзит пошти, багажу, зброї, наркотичних засобів, психотропних речовин, небезпечних і шкідливих відходів, продукції подвійного призначення, експорт та імпорт товарів, переміщення товарів з використанням трубопровідного транспорту та ліній електропередачі.

Також у даному Законі визначено терміни та встановлено основні засади

регулювання відносин по транзитним перевезенням.

Відповідно до Ст. 10 Закону України «Про транзит вантажів», регулювання діяльності спеціально уповноважених органів виконавчої влади, що проводять контроль транзитних вантажів, здійснює Кабінет Міністрів України, який визначає заходи щодо вдосконалення цього контролю відповідно до міжнародних стандартів та сприяння нарощуванню обсягів транзитних вантажів. Координацію діяльності учасників транзиту здійснює Міністерство транспорту та інфраструктури України.

Програмою створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, прийнята ПКМУ від 20 березня 1998р. N 346 закріплено, що розроблення правових актів здійснюватиметься відповідно до затверджених графіків з визначенням пріоритетності найважливіших та першочергових правових актів. Контроль за розробленням правових актів, їх державна реєстрація та введення в дію є одним з основних завдань державного регулювання розбудови транспортних коридорів.

Передбачається використання можливостей спільного розроблення нормативних документів з відповідними зарубіжними або міжнародними організаціями.

Розвиток транспортних транзитних коридорів є дуже важливою, необхідною та невід'ємною складовою транзитних перевезень територією України. За допомогою цих коридорів вирішується ряд складних питань щодо забезпечення транзитних перевезень територією України: інтеграція Української держави до ЄС, гармонізація законодавства України та ЄС, запровадження комплексного правового регулювання питань транзиту, удосконалення податкової, тарифно-цінової та митної політики держави, техніко-технологічна модернізація логістичних систем та технологій, створення системи стимулювання розвитку транзитних перевезень тощо.

Широке коло питань, при створенні та функціонуванні транспортних транзитних коридорів на цей час не врегульовано, що впливає на повільний розвиток цього елементу транспортної інфраструктури. Необхідно терміново, враховуючі різноманітні фактори (як позитивні, як негативні) для врегулювання вказаних відносин, на протязі декількох років забезпечити повне або максимально повне

правове забезпечення такого економічного явища як транзитних транспортних коридорів.

УДК 656.61:338.47

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ В СТРАТЕГИИ УСТОЙЧИВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

*Примачев Н.Т., д.э.н, профессор
(НУ «ОМА»)*

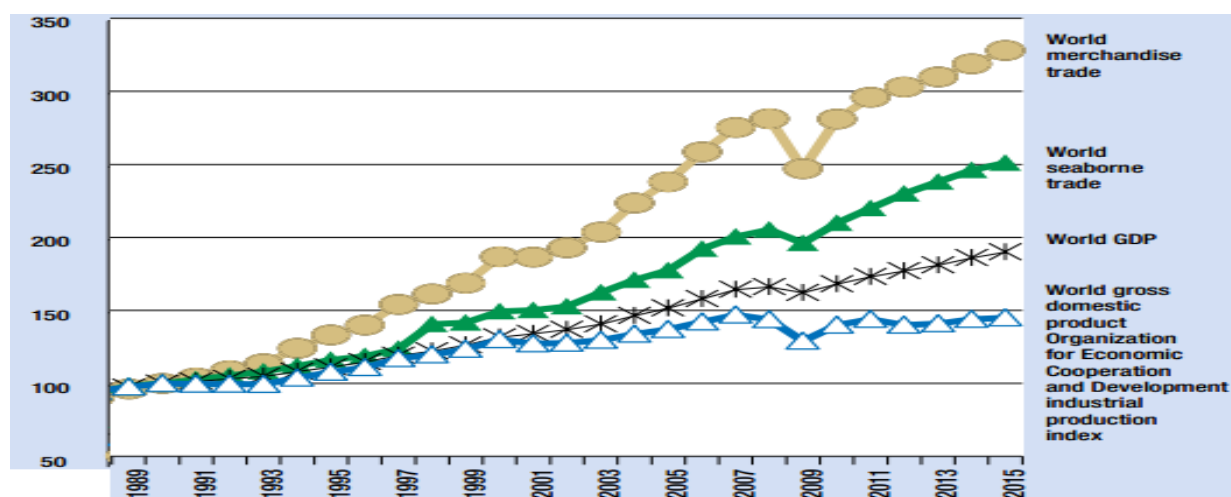
Стратегии развития подразделений морского транспорта в глобальной экономике жестко обусловлены характером изменения позиции отдельных экономических союзов и государств в международном разделении труда. В теории устойчивого развития принципиальное значение приобретают стратегии рационального использования природного потенциала и инновационного опережения удовлетворения текущих потребностей. Усиление роли транспортно-экономических связей в структуре международных экономических отношений предопределяет задачи участия национальных производственных подсистем в интеграционных программах.

При этом сложившаяся асимметрия внешнеэкономических отношений Восток –

Запад ставит принципиально новые задачи дифференциации маршрутов доставки грузов. Возникает конфликт интересов, так называемых традиционных морских держав и государств, интенсивно наращивающих провозную способность национального торгового флота. Одновременно с ростом грузопотоков возникает проблем выбора маршрутов доставки грузов с переоценкой роли критериев времени и цены доставки.

Но в условиях турбулентности рынка энергетических ресурсов проблемными становятся направления выбора системной безопасности инвестиционных и хозяйственных потребностей. Это касается соотношения использования и технологии доставки нефти, газа, сланцевых технологий и каменного угля. При этом недостаточно четко прогнозируется и структура производства по регионам мира, обуславливающая соотношение между технологической и энергетической частями отдельных видов энергоресурсов. То есть на производство стали и химической продукции и на производство электроэнергии.

Особая значимость торгового судоходства в обеспечении экономической безопасности делает целесообразной структурную перестройку даже на основе дефицита бюджета. В данном случае государственные инвестиции обеспечивают создание новых рабочих мест и формирование дополнительного потока иностранной валюты.



Источник: *Review of Maritime Transport, 2016.*

Рис.1. Характер сбалансированности основных глобальных показателей

Сопоставление темпов изменения объема производства, внешней торговли и работы морского транспорта отражает возрастающую

роль транспортно-экономических связей. Именно поэтому рассматривается альтернативность и многообразие маршрутов и транспортных

коридоров доставки грузов.

Закон снижающейся отдачи в морской транспортной индустрии проявляется с расширением масштабов инвестирования вследствие реализации в первую очередь высокоэффективных вариантов развития. На следующих этапах роста в проектирование вовлекаются решения с более низкой прибыльностью, как по техническим, так и по природным факторам размещения производственного потенциала.

Вследствие реализации принципов устойчивого экономического развития по критериям системной безопасности отдельные морские державы корректируют свою государственную морскую политику. Например, Великобритания сформировала совокупность мер по максимизации потенциала по стратегии активности морской державы. В соответствии с подходом группы Maritime UK – крупнейшего объединения морской отрасли Британии, формирующей годовую прибыль в объеме 17 млрд. долларов и объединяющей 113 тысяч человек, разработана концепция максимизации дедефта флота под национальным флагом. Учитывается, что в последние годы по экономическим условиям из под флага страны вышли многие судоходные компании. В структуре стратегий развития национальной морской транспортной индустрии выделяется наряду с активизацией инвестиционной деятельности и отношении к удобным флагам. Важно совместно с правительственными структурами и предпринимательским сегментом выбрать оптимальные условия регистрации флота под национальным флагом.

В этом отношении усугубляются проблемы инвестиционного обеспечения развития морского транспортного комплекса Украины. Среди конкурентных рисков для позиционирования украинских портов в транзитных грузопотоках особое место занимают стратегии опережающего развития портов Румынии и Балтии. Об этом свидетельствует стремление порта Клайпеды перейти в статус хаба. Порт осуществляет целевое углубление акватории и подходного канала до 17 м. Контейнерные терминалы развивают глобальные операторы – MSC, Maersk. Контейнерным хабом становится Гамбург, способный принимать суда вместимостью до 18 тысяч TEU. Именно это и ограничивает использование украинской части потенциала Транскаспийского маршрута Восток – Запад.

Украинские порты развиваются несистемно на основе отдельных проектов частных инвесторов. При этом не соблюдается ни принцип специализации, ни концентрации мощностей.

В основе развития региональных морских транспортных подсистем лежит целесообразность обеспечения транспортной независимости, участия в транзитных грузопотоках и ориентация на положения транспортной политики стратегических партнеров. Именно в этом аспекте следует рассматривать позиционирование транспортного потенциала в грузопотоках Китай – Европа.

Провозглашенный Украиной «Новый Шелковый путь» не учитывает то обстоятельство, что Россия и Китай – стратегические партнеры и решают транспортные задачи развитием проекта «экономический пояс – Шелковый путь», в реализации которого участвуют тесно связанные с Россией Беларусь и Казахстан. Поэтому они могут участвовать в украинском проекте лишь дополнительно, а не вопреки.

Конкурентоспособность маршрута, включающего торговые порты, зависит не только от уровня портовых сборов, но, прежде всего, от привлекательности национальных транспортных подсистем для грузопотоков мировой торговли. Главным становится минимизация времени и средних затрат доставки товарной массы. Сюда же входят и оправданность таможенных процедур. Азербайджан и Грузия приоритетно на Транскаспийский маршрут смотрят через призму транзита по железной дороге, построенной на Карс.

УДК 65.012.34:63

АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ СУЧАСНОЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ АГРОСЕКТОРУ

*Семерягіна М. М., ст. викладач,
Рибалко Н.М., студентка,
Карабцова С.О., студентка (НАУ)*

Сьогодні експорт сільськогосподарської продукції став невід'ємним елементом зовнішньоторговельної діяльності України: так наша держава займає одне з провідних місць за експортом зернових вже впродовж декількох

років. Враховуючи, що за останній час ціни на зернові впали [1], українським аграріям варто задуматися над створенням конкурентної переваги у вартості за рахунок грамотної організації логістики. Однак, на сьогоднішній день ефективність логістики в Україні як загалом, так і відповідно в аграрному бізнесі, оцінюється надзвичайно низько Світовим банком і від дослідження 2014 року до дослідження 2016 року тільки погіршилась, так в 2014 році Україна займала 61 місце за загальним LPI, в той час як в 2016 році – 80 місце [2].

Також, Світовим банком наведена інформація щодо логістичних витрат саме в зерновому бізнесі: так в Україні вони складають 50-55 доларів США на тонну зерна, у той час як в США - 34 долари США на тонну, а у Франції та Німеччині – в середньому лише 30 доларів США на тонну [3]. Отже, із-за перевищення у вартості логістичних витрат в порівнянні з європейськими компаніями агровиробники недоотримують дохід за свою продукцію, так як його з'їдають логістичні витрати, в які входять витрати, що пов'язані з перевезенням, складуванням, зберіганням, очищенням, сушінням вантажів, вантажно-розвантажувальними операціями, оформленням документів, упаковкою, забезпеченням безпеки, а також оплатою будь-яких комісійних, тарифів і зборів у зв'язку з експортом зерна [4].

В принципі, сьогоднішні логістичні потужності переробки та зберігання агропродукції є достатніми, наприклад: для зернових вони з приблизно 7 млн. тон на рік в 1998/1999 роках зросли до 47,1 млн. тон на рік в 2012/2013 роках та складають на середину 2016 року, за власними оцінками авторів, побудованими на основі джерел [5, 6, 7], 48,9 млн. тон на рік. Так, треба зазначити найбільші іноземні інвестиції в логістичну інфраструктуру агросектору [7]:

1. В червні 2016 році виробничо-перевантажувальний комплекс, в який інвестовано 180 млн. доларів США, запустила Bunge у м. Миколаїв, таким чином річна перевалка вантажів зросла на 750 тис. тон по зерну, на 500 тис. тон - по шроту та на 500 тис. тон з рослинної олії.

2. Наступним найбільшим інвестором є американська компанія Cargill, яка в лютому 2016 року підписала з компанією «М.В. Карго» інвестиційний договір на суму 100 млн. доларів США щодо розбудови морського торговельного порту «Південний», де частина коштів буде

спрямована саме на будівництво зернового терміналу, який має бути запущений навесні 2018 року згідно до графіку.

3. Логістичний комплекс обладнаний двома зернохвищами та терміналом потужністю 2 млн т на рік відкрили в травні 2016 року на базі причалів №1 і 2 Миколаївського морського порту. У терміналі є станції для розвантаження автомобілів і залізничного транспорту, які можуть прийняти до 10 тис. тон продукції на добу. Головний акціонер групи компаній Cofco Agri – державна китайська компанія та міжнародний зернотрейдер Cofco Corrogation. Загалом інвестиції склали 75 млн. доларів США.

4. Побудова зернового терміналу в Іллічівському морському порту, до складу якого входить склад на 30 тис. тон одночасного зберігання зерна із пропускною здатністю у 700 тис. тон на рік. Силосний корпус складається з 13 силосів загальною ємністю 85 тис. тон одноразового зберігання зерна. Планується в подальшому будівництво ще 9 силосів на 125 000 т зі станцією вивантаження залізничних вагонів.

Однак з огляду на майбутнє та зростання виробництва, варто задуматись вже сьогодні не тільки про збільшення інфраструктурних потужностей, а, також, про розвиток транспортних коридорів, адже згідно до останніх досліджень більшість перевезень агропродукції здійснюється залізничним транспортом: так, наприклад, доставка зернових до морських портів здійснюється у 2/3 випадків, автомобільним – у 1/3 випадків і річковим перевозиться лише 3% поставок. Так, одним з найбільших інвесторів в транспортну логістику аграрного сектору є ЄБРР, яка наприклад надала частину коштів (220 млн. євро) на розвиток власної логістичної інфраструктури компанії «Нібулон», яка інвестувала вже майже 1,65 млрд. доларів США в перевантажувальні термінали та власний річковий флот, що складається з самохідних та несамохідних суден та може перевезти майже 2 млн. тон вантажів [8].

Крім недостачі річкового флоту для перевезення агропродукції, також треба виділити значну застарілість залізничного парку, наприклад: вагонів-зерновозів. А також, монополію Укрзалізниці, що надає можливість встановлювати завищені тарифи (на думку багатьох логістичних експертів).

Загалом, саме дані проблеми вказані Світовим банком в своєму дослідженні в 2015 році [4], а, також, недостатньо чітка нормативно-

правова база і недостатньо ефективного управління державним майном, що створює перешкоди для приватних інвестицій.

Загалом, треба відзначити, що уряд врахував вище наведені зауваження в своєму проекті комплексної стратегії на 2015-2020 роки [3, стор. 55-56]: визначивши за пріоритети в логістиці агросектору необхідність покращення регуляторного середовища на залізничному транспорті та створенні конкурентного середовища на річковому транспорті за рахунок лібералізації системи дозволів для іноземних компаній. Загалом, на нашу думку, останнє є, також, важливою складовою і для залізничного транспорту, при цьому не тільки в агросекторі, а загалом стосовно всіх перевезень, адже монополія надає можливість встановлювати, при бажанні, непрозорі тарифи. Хоча треба зазначити, що уряд зобов'язується забезпечити інвестиційно-привабливі залізничні тарифи для будівництва та експлуатації приватних вагонів, а також залучення інвестицій у потужності для зберігання і обробки зерна та обслуговуючу інфраструктуру, створення національної збутової інфраструктури агропродовольчого ринку, а також створення інформаційної інфраструктури.

Хотілось би зазначити, що дані кроки, особливо стосовно інвестиційної привабливості, зможуть принести результати, перш за все, за рахунок справжніх кроків уряду щодо удосконалення нормативно-правової бази, що стосується транспортно-логістичних проблем агросектору.

На нашу думку, враховуючи, що Україна є однією з небагатьох країн, яка володіє такими чорноземами, не можна нехтувати розвитком транспортно-логістичної інфраструктури агросектору, адже попит на агропродукцію буде лише зростати і, відповідно, приносити все більший і більший дохід країні і, приділена увага розвитку інфраструктури створить конкурентну перевагу в порівнянні з іншими.

Список використаних джерел

1. Логістика зернових в Україні: бар'єри для росту експорту [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://ukr.lb.ua/economics/2016/08/15/342521_logistika_zernovih_ukraini.html.

2. Country Score Card: Ukraine 2016 [Electronic resource]: Access mode – <http://ipi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/UKR/2016#chartarea>.

3. Єдина комплексна стратегія та план

дій розвитку сільського господарства та сільських територій в Україні на 2015-2020 роки (проект) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://minagro.gov.ua/system/files/Єдина%20комплексна%20стратегія%20розвитку%20сільського>

4. Ускорение доставки грузов: рекомендации по совершенствованию системы зерновой логистики на Украине [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.vsemirnyjbank.org/ru/news/feature/2015/09/15/shifting-into-higher-gear-recommendations-for-improved-grain-logistics-in-ukraine>

5. Country report: Ukraine March 2015 [Electronic resource]: Access mode – http://www.agricistrade.eu/wp-content/uploads/2015/06/Agricistrade_Ukraine.pdf.

6. Крупнейшие инвестиции и интересы иностранных инвесторов в агросекторе Украины [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://inventure.com.ua/news/ukraine/kрупnejshie-investicii-i-interesy-inostrannyh-investorov-v-agro-sektore-ukrainy#sthash.NGLkxqUK.dpuf>.

7. Логістика та інфраструктура — гострі питання українського АПК — Рутицька [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://agropolit.com/news/928-logistika-ta-infrastruktura--gostri-pitannya-ukrayinskogo-apk--rutitska>.

8. Нібулон: 25 лет достижений и успеха! [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.nibulon.com/uploads/files/up_1.pdf.

УДК 656.078.8

СТРАТЕГІЧНІ ЗАВДАННЯ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОЇ МЕРЕЖІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ, ЯК ІНТЕГРАТОРА ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ УКРАЇНИ

*Соляник К.В., к.е.н., заступник директора
Департаменту міжнародного
співробітництва (Міністерство
інфраструктури України)*

Створення ефективних, безпечних і надійних міжнародних транспортних коридорів (МТК), що забезпечують стійке економічне зростання і потреби суспільства у перевезенні

пасажирів, рух товарів, підвищення конкурентоспроможності національних транспортних систем і національної економіки в цілому, є пріоритетним напрямком транспортної політики держави. Зазначене пояснює актуальність дослідження стратегічних завдань розвитку вітчизняної мережі міжнародних транспортних коридорів.

Питаннями розвитку міжнародних транспортних коридорів займаються такі вітчизняні вчені як Данько М.І., Дикань В.Л., Корінь М.В., Полякова О.В. [1-4] та багато інших. Вони всебічно вивчають чинники, що впливають на розбудову вітчизняної мережі МТК і пропонують шляхи подолання існуючих перешкод. Проте питання розвитку та функціонування міжнародних транспортних коридорів потребують подальшого дослідження з урахуванням стратегічного контексту вирішення проблем вітчизняної транспортної інфраструктури.

Стратегічна роль МТК для України полягає в такому:

- підвищення ролі України у формуванні транзитних вантажо- і пасажиропотоків, що пов'язують Європу з країнами Азіатсько-тихоокеанського регіону, Близького і Середнього Сходу, країни Азії з Північною Америкою;

- формування транспортної інфраструктури, яка об'єднує вітчизняний економічний простір і сприяє розвитку економіки регіонів і диверсифікації виробництва;

- розвиток міжрегіональних ринків і залучення додаткових інвестицій в економіку.

Формування системи залізничних МТК, що забезпечує світогосподарські економічні зв'язки, значною мірою визначає не тільки перспективи розвитку транспорту, але і умови регіонального розвитку.

Зважаючи на значимість МТК для розвитку економіки України до стратегічних завдань формування основних міжнародних систем транспортних коридорів слід віднести:

- створення умов по переорієнтації частини транзитних вантажопотоків з трансокеанських маршрутів на сухопутні залізничні маршрути;

- формування системи залізничних магістралей (коридорів), здатних забезпечити стабільний сухопутний зв'язок між найбільшими світовими центрами економічної активності;

- формування цілісної залізничної

інфраструктури міжнародних транспортних коридорів шляхом забезпечення збалансованого розвитку національних ділянок даних коридорів і пунктів стиковки залізничних систем різної ширини колії;

- забезпечення максимальної гнучкості тарифів і більш широке застосування наскрізних тарифних ставок при здійсненні комбінованих і мультимодальних перевезень вантажів;

- здійснення сумісної з прикордонними, митними та іншими контролюючими службами діяльності по спрощенню процедур і технології перетину кордонів, а також вдосконаленню технічного оснащення митних прикордонних пунктів з метою скорочення часу перевезень вантажів і пасажирів;

- формування на напрямках міжнародних транспортних коридорів логістичної інфраструктури, у тому числі мультимодальних термінальних комплексів в ключових транспортних вузлах (в пунктах взаємодії різних видів транспорту);

- підвищення рівня кооперації між партнерами при функціонуванні логістичних ланцюжків перевезень вантажів і створення нової лінійки транспортних продуктів підвищеної якості в сегменті вантажних інтермодальних перевезень.

Основними підходами до забезпечення ефективного функціонування залізничних МТК є: формування злагодженої тарифної політики; єдина нормативно-правова база забезпечення перевезень; розвиток інформаційного забезпечення перевезень; упровадження сучасних технологій міжнародних перевезень; підвищення рівня взаємодії і кооперації з зарубіжними партнерами.

Стратегічні завдання розвитку МТК повинні бути безпосередньо пов'язані з планами стратегічного розвитку промислових і соціальних об'єктів регіонів, опорної логістичної інфраструктури та ін.

При вирішенні стратегічних завдань розвитку МТК слід враховувати, що ефективність їх формування забезпечується на основі використання наступних принципів:

- збалансований розвиток окремих ділянок транспортних коридорів, включаючи сумісність технічних стандартів, відсутність «вузьких місць» по пропускних спроможностях;

- концентрація ресурсів на найефективніших напрямках з усуненням, по можливості, деструктивної конкуренції між окремими міжнародними напрямками;

– підвищення рівня транспортного обслуговування за рахунок розвитку транспортно-логістичної та інформаційної інфраструктури;

– прийнятні терміни проходження вантажів від виробника до споживача продукції порівняно з конкурентними маршрутами;

– належна якість перевезень: своєчасність доставки, збереження вантажів, повнота інформації про стан вантажу і його місцеположення у будь-який момент часу та ін.

Стратегічне управління розвитком МТК повинне здійснюватися через дотримання правил, які складають чотири групи. Першу групу правил складають критерії оцінки результатів функціонування МТК та їх впливу на економічну і соціальну сфери територій тяжіння (регіонів) а також критерії оцінки результатів діяльності економічних суб'єктів регіонів та їх впливу на результативність діяльності МТК. Регулювання відносин системи залізничного транспорту з іншими галузями (системами), а також принципи державного регулювання, принципи і механізми досягнення конкурентних переваг щодо інших видів транспорту визначають другу групу правил. Правила третьої групи регулюють відносини, що складаються між органами управління, бізнес-структурами, споживачами транспортних послуг в рамках залізничної галузі як системи. Четверта група включає правила, які є органам управління базою для ухвалення оперативних рішень, що діють на довгострокові і середньострокові напрями розвитку залізничного транспорту.

Стратегія розвитку МТК повинна охоплювати як найближчу, так і довготривалу мету. Визначити цю мету без загальнодержавних і регіональних орієнтирів та цілісних уявлень про перспективи соціально-економічного розвитку регіону неможливо. У зв'язку з цим стратегія розвитку МТК повинна формуватися в тісній ув'язці зі стратегією регіонального соціально-економічного розвитку. При цьому повинні розв'язуватися задачі ефективного використання транзитного потенціалу України, розповсюдження інновацій територією країни, розвитку форм організації виробництва – концентрації, спеціалізації і кооперації, розвитку виробничого комплексування і економічної кластеризації, розвитку зв'язків територій з функціями так званих локомотивів регіонального розвитку, полюсів зростання з

іншими територіями, розвитку місцевих ринків і їх зв'язків із зовнішніми ринками, підвищення конкурентоспроможності регіону і країни в цілому.

Список використаних джерел

1. Данько М. І. Транспортно-логістична система в межах міжнародних транспортних коридорів та її вплив на транзитні можливості України // М.І. Данько // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. — № 34. – С. 15-16.

2. Дикань В. Л. Перспективи розвитку економіки України в умовах формування міжнародних транспортних коридорів в системі мирової глобалізації економіки / В. Л. Дикань // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – 2013. – №. 42. – С. 144-149.

3. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів / В.Л. Дикань, М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2012. - № 38. – С. 156-162.

4. Полякова О. М. Формування інтермодальної транспортної системи в Україні на базі вантажних транспортно-розподільчих комплексів: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.07.04 «Економіка транспорту і зв'язку» / О. М. Полякова. – Х., 2005. – 20 с.

УДК 338.47:656.02

УКРАЇНСЬКІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ НА ШЛЯХУ ІНТЕГРАЦІЇ ДО МІЖНАРОДНОЇ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНОЇ МЕРЕЖІ

Степанський Г.Є., президент

(АТ «Українські транспортні коридори»)

Одним із головних напрямків реалізації транспортної політики в світі останнім часом є організація функціонування і розвитку транспортних коридорів та залучення їх до міжнародної транспортної мережі. Це обумовлено факторами глобалізації, нової науково-технічної революції, світовими інтеграційними процесами.

Вигідне географічне розташування України на шляху основних транзитних потоків між Європою і Азією та розгалужена залізнична мережа разом із наявністю незамерзаючих чорноморських портів та системи автомобільних доріг створюють необхідні передумови для збільшення транзитних перевезень вантажів і пасажирів у напрямках «Північ – Південь» та «Захід – Схід», а також подальшої інтеграції України до транспортної системи «Європа – Азія» і нарощування обсягів експортно-імпорتنних перевезень згідно з потребами зовнішньої торгівлі. Питання інтеграції транспортних систем набуває особливого значення в умовах зростання товарообігу між ЄС та країнами Південної Азії і Близького Сходу (насамперед, з Китаєм та Індією), а також перспектив розширення зовнішньоторговельних відносин України із зазначеними країнами та країнами ЄС. Залучити частку цього транзитного вантажопотоку, обсяги якого і надалі зростатимуть, є стратегічним завданням для України.

Територією України проходить центральна вісь, у межах якої визначено основні залізничні та автомобільні маршрути, що в цілому відповідають напрямкам Критських міжнародних транспортних коридорів (МТК) – № 3, 5, 7, 9 і нових європейських транспортних коридорів мережі TEN-T № 1, 2, 3 і 9, включаючи водну вісь, яка з'єднує зону Чорного моря із Середземним, Балтійським, Баренцовим, Червоним морями та Суецьким каналом і включає внутрішні водні шляхи: Білорусь – Київ (по р. Дніпро) з виходом до Одеського та Іллічівського портів. МТК ТРАСЕКА (Transport Corridor Europe Caucasus Asia), який прямує територією України, є одним із найкоротших маршрутів між Європою та Азією на вісі «Захід – Схід».

Відповідно до Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 рр. створення МТК та їх входження до міжнародної транспортної системи було визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку ТДК [1]. Її основою була інтеграція транспортної системи України до транс'європейської транспортної мережі шляхом приведення її у відповідність до норм і стандартів ЄС, ефективного транспортного забезпечення зовнішньо-економічних зв'язків, залучення транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України. Проте

залишились невиконані основні завдання Програми щодо будівництва нових автомобільних шляхів на умовах концесії, реконструкції значної кількості автомагістралей, розбудови морських торговельних портів, будівництва та реконструкції глибоководних причалів у річкових портах, реконструкції судноплавних шлюзів та хвилезахисних споруд на р. Дніпро, та інші. Тобто, національна транспортна система України залишається не інтегрованою з транс'європейською транспортною системою, а лише об'єднаною з нею на основі необхідності забезпечення єдиного перевізного процесу. При цьому досить важно порівняти темпи і масштаби розбудови транспортної інфраструктури України з подібними процесами, що відбуваються у країнах Азії та Сходу.

Пасивна роль України в плані прийняття повноцінної участі у транспортно-інтеграційних процесах може призвести до суттєвих економічних втрат, у тому числі грантових та інвестиційних коштів. У комплексі це містить ознаки загрози національній безпеці України, зокрема у плані гальмування ефективного розвитку та світової гармонізації національної транспортної галузі. У цьому контексті Україна втратить можливість покращення свого світового іміджу як надійного та ефективного партнера з транзиту на континенті, що вкрай негативно позначиться на перспективах нашої держави.

Зважаючи на вищезазначене потребують термінового вирішення такі інтеграційні завдання: сприяння реструктуризації та оновленню українського транспортного сектора; поступова гармонізація діючих стандартів та політики до існуючих у Євросоюзі (acquis communautaire); покращення руху товарів та пасажирів за рахунок усунення адміністративних, технічних та інших перешкод; співробітництво, що включає заходи, спрямовані на покращення перетину кордону. До особливих пріоритетів належить співробітництво з метою розширення транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), транспортних вісей, у межах якого Україна визначатиме та виділятиме ресурси на фінансування трансконтинентальних транспортних коридорів (зокрема транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА), «морських магістралей» та Чорноморської транспортної зони (Black Sea PETrA) згідно з процедурами забезпечення чіткого

впровадження та ефективного виконання міжнародних транспортних угод і конвенцій. Складовими співробітництва є також забезпечення експлуатаційної сумісності (інтероперабельності) та підтримка інтермодальності транспортних мереж, співпраця у використанні космічних транспортних систем у рамках «Угоди про співробітництво щодо цивільної глобальної навігаційної супутникової системи (ГНСС) між Європейським Співтовариством, його державами-членами та Україною», підписаної у 2005 р [2-3].

Потребують невідкладного здійснення заходи модернізації транзитної транспортної інфраструктури, в тому числі розбудова швидкісних магістралей та мережі логістичних центрів. Поряд з цим першочерговими заходами дорожньої карти процесу інтеграції українських транспортних коридорів слід визначити: 1) техніко-технологічну модернізацію інфраструктури прикордонних переходів і обґрунтоване скорочення часу контрольних процедур, спрощення механізмів контролю у пунктах пропуску через державний кордон України; 2) прискорений розвиток контейнерного сервісу відповідно до технології ICD-транзит; 3) впровадження багатофункціональної комплексної системи «Електронна митниця»: митно-інформаційного електронного документообігу інфраструктури перевезень (у т. ч. транзитних) та її інтеграція у міжнародні митні бази даних; 4) вдосконалення системи збору та розповсюдження митної статистики, що дозволить створити систему моніторингу та прогнозування міжнародного транзиту вантажів.

Таким чином інтеграція національної транспортної інфраструктури в єдину транснаціональну мережу має стати державним пріоритетом, адже прогресивна трансформація транспортних комунікацій в Україні сприятиме вирішенню найважливіших завдань сьогодення щодо розвитку зовнішньоторговельних операцій і дозволить збільшити обсяги міжнародних перевезень та сприятиме зростанню вітчизняної економіки.

Список використаних джерел

1. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналіт. доп. / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова; за заг. ред. Я. А. Жаліла. – К. : НІСД, 2012. – 112 с.

2. Садловська І. П. Розвиток національної транспортної мережі України та її інтеграція до пріоритетних транспортних мереж ЄС / І. Садловська // Зб. наук пр. Держ. екон.-техн. ун-ту трансп. — 2015. — № 31. — С. 16–26.

3. Загальна інформація щодо Східного партнерства // Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/content/shidne-partnerstvo.html>

УДК 656.02

РОЗВИТОК І КОМПЛЕКСНА МОДЕРНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК ПЕРЕДУМОВА ВІДРОДЖЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

*Токмакова І.В., д.е.н., професор (УкрДУЗТ),
Торопов В.С., магістр (НЮУ ім. Я.Мудрого)*

В умовах ускладнення глобального ланцюжка поставок товарів і послуг та розширення системи світогосподарських зв'язків підвищується актуальність розгляду транзитного потенціалу як механізму включення країни у світову економіку і додаткового джерела економічного зростання, що стимулюють підвищення рівня добробуту населення, забезпечення конкурентоспроможності національних промислових підприємств і економічних регіонів країни. Геостратегічне розташування України дозволяє їй бути вигідним мостом для транзитних перевезень товарів і пасажирів між державами Європи, Азії і Близького Сходу. Проте в умовах недостатньої розвиненості транспортної і логістичної інфраструктури продуктивність і ефективність транспортного комплексу країни знижується, а тому розвиток транспортно-логістичної інфраструктури є необхідною умовою інтеграції України у світове господарство.

На даний час транспортна галузь нашої країни задовольняє тільки базові потреби економіки і населення у перевезенні. Не відповідає сучасним вимогам і рівень безпеки, енергоефективність, якість перевезень,

техногенне навантаження на навколишнє середовище [1]. У зв'язку з цим необхідно вирішити багато проблемних питань, які перешкоджають ринковим перетворенням, підвищенню рівня конкурентоспроможності вітчизняних послуг у транспортно-логістичній сфері, налагодженню тісного економічного співробітництва, а також знижують темпи інтеграції України до ЄС.

Транспортна система України потребує істотного вдосконалення та модернізації, що в свою чергу дасть змогу підвищити якість транспортних послуг і, в першу чергу, в частині міжнародного сполучення. Національна транспортна мережа повинна пройти ряд перетворень для того, щоб відповідати світовим стандартам комплексного транспортно-експедиційного обслуговування міжнародних перевезень.

Сучасний етап розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури пов'язаний з формуванням єдиного європейського транспортного простору в рамках виконання регіональних програм щодо: створення Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T); оцінки потреб транспортної інфраструктури (TINA); вивчення транспортної інфраструктури (TIRS); створення Пан'європейських транспортних коридорів (PEC); створення Пан'європейських транспортних зон (PETGA).

Основою комунікаційного або транспортно-логістичного каркасу Європи визначила програма створення Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), якою передбачено формування сучасної транспортно-логістичної мережі в країнах Європейського Союзу з метою забезпечення територіальної єдності та вільного руху товарів і населення в межах європейських країн, посилення процесів інтеграції на європейському просторі.

Визначальним фактором стимулювання розвитку об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури стало формування в 1991 році Європлатформи – Європейської асоціації «вантажних сіл» (транспортно-логістичних центрів). Основна мета створення Європлатформи полягала в просуванні і розширенні концепції створення транспортно-логістичних центрів на європейському просторі і у всьому світі, а також у формуванні й розвитку вільних взаємовідносин з транспортно-логістичними системами інших регіонів та

країн. Цією програмою було визначено необхідність спорудження 38 сучасних потужних логістичних центрів, здатних швидко переробити тисячі тон різноманітних вантажів, а її реалізація забезпечила успішне впровадження логістичних технологій в обслуговування міжнародних вантажів та ефективне функціонування ряду транспортно-логістичних центрів [2].

Сьогочасні транспортно-логістичні центри Європи – це спеціалізовані вузлові логістичні підприємства, які виконують функцію перетину комунікаційних потоків та забезпечують надання широко спектру транспортно-логістичних послуг, пов'язаних: з координацією роботи різних видів транспорту; з обслуговуванням вантажів (виконує навантажувально-розвантажувальні роботи, перевалювання вантажів, їх складування, вантажопереробку та зберігання); з експедируванням та переадресацією вантажів; з оформленням митної та перевізної документації; з наданням повного комплексу сервісних і комерційно-ділових послуг, в тому числі банківське, інформаційне, консалтингове та аналітичне обслуговування тощо. Вони розташовуються на основних каналах товароруху вздовж МТК і являються, з одного боку, місцем концентрації та розподілу вантажопотоків, а з іншого – виконують важливі функції транспортно-логістичного сервісу, забезпечуючи не тільки скорочення логістичних витрат та оптимізацію маршрутів слідування вантажів, але й сприяючи зростанню бюджетних платежів та активізації економічних процесів в країні.

Основними новітніми системоутворюючими компонентами територіальної структури транспортно-логістичної системи України мають стати наступні вузлові та лінійні об'єкти, які формують опорний каркас країни:

- транспортно-логістичні лінії: міжнародні транспортні коридори, які можуть співпадати з магістральними, регіональними й локальними шляхами сполучення;

- транспортні вузли магістральної інфраструктури, в яких формуються транспортно-логістичні центри або мультимодальні термінальні комплекси (до складу яких входять оптові бази і товарні склади, контейнерні та вантажопереробні термінали залізничного, автомобільного, морського, річкового і повітряного транспорту).

Діяльність транспортно-логістичних центрів повинна будуватися на пропозиції максимально повного переліку транспортних і супутніх послуг на основі договірних відносин із кожним учасником логістичного ланцюга (формування банку даних логістичних ланцюгів); організації комплексного транспортного обслуговування; стандартизації, уніфікації перевізних та інших документів, необхідних для виконання перевезення, єдиній маркетинговій стратегії й тактиці учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг, географічному розподілі структурних підрозділів транспортно-логістичного центру з метою максимального охоплення ринку транспортних послуг; організації співробітництва з українськими і міжнародними організаціями, що займаються питаннями транспортної логістики; побудові роботи на основі світових стандартів і міжнародних договорів, угод, конвенцій; інтеграції з міжнародними логістичними центрами і забезпеченні інформаційного обміну з ними тощо.

Необхідною умовою створення та функціонування транспортно-логістичних центрів є організація інформаційної підтримки, яка повинна повністю забезпечити взаємодію клієнтів і партнерів логістичних центрів, а також розрахунок оптимального маршруту перевезень та контроль графіка постачання, ведення розрахунків з усіма учасниками перевезення та виконання інших встановлених функцій транспортно-логістичних центрів.

Для покращення іміджу України на світовому логістичному ринку, необхідно невідкладно вирішити питання розбудови і модернізації транспортно-логістичної інфраструктури (залучення потужностей приватних інвесторів, реалізація разом з Євросоюзом спільних транспортно-транзитних проектів) та підвищення якості роботи митних органів: зменшення кількості необхідних дозволів та документів при перетині кордону, консолідація та, в разі можливості, об'єднання контролюючих установ, введення електронного документообігу, впровадження Рамкових Стандартів ВМО, приєднання до передових міжнародних норм та конвенцій, які спрощують процедуру перетину кордону, впровадження новітніх технологій в сфері контролю доставки та відстеження переміщення вантажів.

Сучасна транспортно-логістична інфраструктура країни повинна забезпечити

узгоджений розвиток і функціонування всіх видів транспорту з метою максимального задоволення транспортно-логістичних потреб при мінімальних витратах.

Список використаних джерел

1. Дикань В. Л. Маркетингово-логістичний підхід щодо розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств залізничного транспорту / В. Л. Дикань, А. В. Кузьменко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2015. - Вип. 51. - С. 9-16.

2. Дикань В. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластера / В. Дикань // Українські залізниці : міжнар. техніко-екоп. журн.- 2014 -С. 22-26.

УДК 339.9:658.286

ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ТРАНСГРАНИЧНІЙ ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНА-ПОЛЬЩА

Токмакова І.В., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Інтеграція України в Європейське співтовариство сприяє збільшенню вантажопотоків та пасажиропотоків у напрямку Україна-Польща, а тому в українсько-польському економічному й транскордонному співробітництві все більшу роль відіграє розвиток транспортно-логістичної інфраструктури та її поступова інтеграція з міжнародною транспортно-логістичною системою вантажо- та товароруху.

Транспортно-логістична інфраструктура являє собою сукупність галузей, підприємств і організацій, що входять у ці галузі, а також видів їх діяльності, які забезпечують організаційно-економічну взаємодію в рамках логістичного процесу, здійснюваного господарюючими суб'єктами на основі принципів економічної ефективності як національної економіки в цілому, так і її економічних суб'єктів в умовах кон'юнктурних коливань ринку. Загальний склад транспортно-логістичної інфраструктури можна визначити виходячи з набору відповідних розділів логістики, а саме таких складових, як:

транспортна, термінально-складська, інформаційно-мережева і супроводжуюча інфраструктура.

Особливе місце в транспортно-логістичній інфраструктурі займають транспортно-логістичні центри, які формуються, як правило, на базі мультимодальних термінальних комплексів, що забезпечує інтеграцію товарно-матеріальних, інформаційних, сервісних і фінансових потоків у рамках об'єднаної організаційно-економічної структури, створеної на комерційній корпоративній основі [1].

Вантажні і пасажирські мультимодальні транспортно-логістичні центри є основними функціональними елементами регіональних і міжнародних транспортно-логістичних систем, що забезпечують скоординовану взаємодію учасників просування та обслуговування пасажирських і товарно-матеріальних потоків.

Важливою передумовою розбудови мультимодальних транспортно-логістичних центрів на транскордонній території Україна-Польща є те, що з метою забезпечення мінімальної відстані перевезень з Польщі, Скандинавських і Прибалтійських країн в порти Чорного моря, Україна і Польща погодили створення додаткового міжнародного транспортного коридора "Балтійське море (Гданськ) – Чорне море (Одеса)" та альтернативного коридора Європа-Азія, з використанням коридорів № 5 і 3, і далі від Фастова по маршруту Знамянка - Дніпропетровськ - Донецьк - Червона Могила, через Волгоград, Астрахань, Магат, Бейнеу, в Туркменістан та Іран, що скоротить відстань перевезення вантажів з Європи на 700-1300 км, в порівнянні з північним напрямом – коридором № 2 (через Оренбург, Арісь).

Рішення про безвіз для українців сприятиме збільшенню пасажиропотоку між Україною та Польщею. Прогресивним кроком в даному напрямку є організація рейсу міжнародного поїзда Інтерсіті+ сполученням Київ—Львів—Перемишль. Відтепер пасажирів, які їдуть до Польщі, прикордонний та митний контроль проходять під час руху потяга. Тож сьогодні зі столиці України до Перемишля можна доїхати за 7,5 год, а коштує поїздка трохи більше 15 євро.

Основними завданнями формування пасажирських і вантажних мультимодальних транспортно-логістичних центрів на транскордонній території Україна-Польща є: 1)

покращення якості транспортних послуг через розвиток інтегрованих транспортних систем, що ґрунтуються на передових технологічних досягненнях та гарантують більшу безпеку й захист довкілля; 2) покращення функціонування єдиного ринку для забезпечення ефективності, справедливих конкурентних умов та задоволення потреб у транспортних послугах і вимог споживачів таких послуг, зберігаючи одночасно високі стандарти соціального захисту працівників транспортної сфери; 3) покращення якості міжнародних транспортних зв'язків.

Розбудова мультимодальних транспортно-логістичних центрів міжнародних транспортних коридорів на транскордонній території Україна-Польща має стратегічне значення, так як сприятиме розвитку міждержавного співробітництва між Україною і Республікою Польща, активізації транскордонної співпраці, інтеграції цих держав у систему світогосподарських зв'язків.

Список використаних джерел

1. Дикань В.Л. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластера / В.Л. Дикань // Міжнародний техніко-економічний журнал «Українські залізниці», 2014. - № 9 (15). - С.23-26.

УДК 656.078.8+656.025.4(100)

ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ АСПЕКТИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ ТА МЕРЕЖІ ЗАЛІЗНИЧНИХ МТК

Уткіна Ю.М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

На сучасному етапі розвитку економіки України однією з основних категорій, яка визначає інтенсивний розвиток наукомістких галузей і машинобудування, розвиток транспортної системи та міжнародних транспортних коридорів, що особливо актуально в умовах прискорення глобалізаційних процесів, є конкурентоспроможність.

Транспорт є системоутворюючою галуззю, яка забезпечує не тільки переміщення вантажів і перевезення пасажирів, але поряд з цим служить каталізатором для промислового

зростання, створюючи попит на високотехнологічну продукцію народного господарства.

В теперішній час гостро постає питання конкурентоспроможності транспортної системи України. За критеріями якості послуг, швидкості перевезень вона відстає від транспортних систем розвинених країн.

Поряд з географічним положенням і природними ресурсами інфраструктурні можливості транспортної системи визначають конкурентні переваги України. Експорт транспортних послуг є найважливішою складовою ВВП. Завдяки транспорту відбувається також структуризація ринкової економіки, формується єдиний економічний простір. Розвиток національної транспортної системи в сучасних умовах передбачає розробку стратегії підвищення конкурентоспроможності транспортних компаній на світовому ринку транспортних послуг, тобто орієнтацію на світові стандарти, основні цілі досягнення яких наступні:

- зростання мобільності вантажів і пасажирів за рахунок інноваційних систем управління, формування національних та регіональних транспортно-логістичних центрів, розвитку громадського пасажирського транспорту;

- модернізація транспортної мережі, насамперед, розвиток автомагістралей, швидкісного транспорту за міжнародними стандартами, оптимізація маршрутної мережі;

- інтеграція вітчизняного транспорту в міжнародну структуру, розширення експорту транспортних послуг та інші стратегічні орієнтири.

Досягти поставлених цілей можливо тільки за умови активного застосування інноваційних технологічних, економічних та правових рішень.

Для створення ефективної конкурентоспроможної транспортної системи України необхідні дві основні складові: конкурентоспроможні (високоякісні) транспортні послуги та високопродуктивна безпечна транспортна інфраструктура. Необхідно підвищення конкурентоспроможності транспортної системи по всьому спектру транспортних послуг. Першочерговим заходом є створення умов для розвитку як внутрішньої конкуренції між перевізниками та видами транспорту, так і зовнішньої конкуренції з міжнародними

транзитними системами. При цьому за умови створення механізму відповідності ціни і якості транспортних послуг внутрішня конкуренція забезпечить підвищення ритмічності і прискорення руху товару, зниження транспортних витрат, підвищення доступності транспортних послуг, поліпшення інвестиційного клімату і розвиток ринкових відносин. Це, у свою чергу при сприятливих нормативно-правових умовах для вільного переміщення інвестицій та інтелектуальної власності в галузі розвитку транспорту матиме позитивний вплив на зовнішню конкурентоспроможність з міжнародними транзитними системами і реалізацію транзитного потенціалу України.

УДК 338.47:656.2(477)

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ У РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ КРАЇНИ

Шраменко О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В умовах глобалізації світової економіки відбувається значна активізація міждержавних зв'язків. В той же час спостерігається зміна геоекономічних трендів розвитку ринків в бік країн Азії. Це сприяє зростанню ролі транспорту та інфраструктури, що забезпечує його функціонування.

Транспортна система являє собою одну з найбільш значущих складових інфраструктурно-економічного середовища. Створюючи умови для переміщення товарів, а також мобільності населення і факторів виробництва, транспортна система виступає такою ланкою світової економіки, яка забезпечує її цілісність та єдність.

Саме розвиток транспортної інфраструктури став передумовою для формування глобального світового господарства.

Необхідність розвитку міжнародної транспортної інфраструктури обумовлена:

- попитом на високу якість міжнародних транспортних перевезень;
- попитом на високу швидкість міжнародних транспортних перевезень;
- попитом на низьку вартість міжнародних транспортних перевезень.

Чим вищий рівень розвитку інфраструктури, тим вищі темпи галузевого та регіонального притоку інвестицій, робочої сили, прискорення економічного розвитку та поліпшення життя людей.

Незважаючи на активний розвиток транспортного ринку та глобалізаційні тенденції у світовій економіці, транспортна інфраструктура України не відповідає світовим вимогам. За даними звіту The Global Competitiveness Report 2015—2016 за якістю автомобільних доріг Україна займає 132 місце в світі, залізничної інфраструктури – 28 місце, портової інфраструктури – 108 місце, інфраструктури авіаційного транспорту – 97 місце.

Тривалий час зберігаються системні проблеми у розвитку транспортної інфраструктури країни: відсутність необхідної комплексності в управлінні розвитком та функціонуванням транспортної інфраструктури; незавершеність структурних перетворень; нерівномірність використання виробничих потужностей діючих інфраструктурних об'єктів та значний ступінь їх зносу; регіональна невідповідність у розвитку транспортної інфраструктури; відставання у використанні сучасних транспортних технологій, а також інформатизації транспорту.

Основними критеріями результативності транспортної інфраструктури виступають динамічне і якісне задоволення транспортних потреб матеріального виробництва країни, її невиробничої сфери та населення, а також ліквідація розривів в стані інфраструктури країни та міжнародної транспортної

інфраструктури взагалі.

Основними елементами транспортної інфраструктури є міжнародні транспортні коридори. Для України, яка має вигідне геополітичне та гео економічне положення та є мостом між Європою та Азією, Півднем та Північчю, участь у створенні високошвидкісного міжнародного транспортного коридору між Європою та Азією є одним із стратегічно важливих пріоритетів, який дозволить збільшити обсяги транзиту через країну у 5,4 рази, забезпечити 3 млрд дол. доходу державному бюджету, сприятиме новій високотехнологічній індустріалізації країни, що дозволить відтворити промисловий сектор економіки країни.

В зв'язку з цим основними факторами, які забезпечують ефективність функціонування транспортної інфраструктури країни є:

- підвищення рівня міжгалузевої та міжрегіональної координації у розвитку транспортної інфраструктури;
- використання сучасних логістичних технологій організації транспортного процесу;
- створення відповідного інституційного середовища, що визначає взаємодію органів державного регулювання та транспортних підприємств різних форм власності, які формують основу державно-приватного партнерства.

Отже, для динамічнішого розвитку економіки країни необхідною умовою є створення та розвиток транспортної інфраструктури, яка відповідає специфічним особливостям даної країни, а також міжнародним вимогам.

Секція
«КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.т.н., професор Д.В. Ломотько

УДК 658.7:656.2

**РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ДЛЯ
УМЕНЬШЕНИЯ ВЛИЯНИЯ РИСКОВ
В РАБОТЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ЦЕПИ
В ПРЕДЕЛАХ РЕГИОНАЛЬНЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ**

*Алешинский Е.С., д.т.н., профессор,
Мещераков В.В., аспирант (УкрГУЖТ)*

В условиях глобализации и растущей международной конкуренции устойчивость экономики во многом зависит от способности каждого региона успешно конкурировать на мировом рынке. Поэтому одной из ключевых задач современного транспорта является изыскание и разработка новых подходов к развитию регионов [1].

В качестве одного из таких подходов к управлению транспортно-логистической составляющей региона в современной литературе выдвигается кластерный подход, согласно которому конкурентоспособность региона зависит от наличия на его территории кластера взаимосвязанных отраслей. Как правило, кластерный подход противопоставляется отраслевому и представляет собой альтернативный взгляд на понятие конкуренции [2].

В традиционной конкурентной среде выигрыш одного из участников эквивалентен проигрышу другого. Кластерный подход изменяет традиционную логику конкуренции, предоставляя возможность достижения выгоды каждому из субъектов. В отраслевом подходе каждая отрасль имеет свои независимые стратегии, в то время как кластерная политика направлена на комплекс мероприятий, связывающих отрасли [3].

Суть кластерного подхода заключается в управлении развитием территории с позиций выстраивания на ней максимально высокой плотности деятельности и максимально длинной цепочки добавленной стоимости. Таким образом, максимизируется экономический эффект и прибыль, которая остается на этой территории и идет на развитие инфраструктуры, тем самым снижая её стоимость для каждого

участника кластера [4].

Таким образом, исходя из сути кластерного подхода, возникает тенденция к максимально допустимому использованию существующих материальных и информационных средств. объект исследования – процесс функционирования логистической цепи в пределах региональной транспортной системы. Предмет исследования – рационализация работы звеньев цепи с наименьшими показателями надежности.

Основными требованиями, предъявляемыми потребителями к услугам транспорта при выполнении перевозочного процесса, являются:

1. Надежность перевозок.
2. Оптимальные сроки доставки (точно в срок).
3. Регулярность доставки груза.
4. Безопасность перевозок.
5. Сохранность груза при доставке.
6. Удобства по приему и сдаче грузов.
7. Приспособляемость к требованиям клиентов (гибкость обслуживания).
8. Надлежащее документальное обеспечение.
9. Надлежащее сопровождение груза.
10. Доставки груза «от двери до двери».
11. Приемлемая (соразмерная) стоимость услуг.
12. Возможность таможенной очистки.
13. Возможность получения достоверной информации о тарифах, условиях перевозки и местоположении груза.
14. Наличие необходимой транспортной тары.
15. Наличие перегрузочного оборудования в пунктах перевалки.
16. Отсутствие промежуточных перегрузочных операций.
17. Функциональная пригодность транспортного средства.
18. Возможность специализированных перевозок.
19. Эксплуатационная готовность перевозчика.

Основным недостатком является показатель качества транспортной услуги –

количественная характеристика одного или нескольких потребительских свойств услуги, составляющих ее качество. Качество перевозок оценивается по совокупности характеристик, определяющих их пригодность удовлетворять потребности грузоотправителей или грузополучателей в соответствующих перевозках. Данный недостаток связан с низкими функциональными показателями транспорта, такими как: маневренность, низкая скорость, удобство по приему и сдаче грузов, замкнутость системы обслуживания, приспособляемость к требованиям клиента.

Любой хозяйствующий субъект в экономической деятельности сталкивается с риском. Результат эффективного управления рисками предопределяет получение экономического эффекта для всех участников логистической цепи. В практической реализации логистика, от процесса движения грузов до процессов перемещения заказов в рыночном пространстве, охватывает большое количество различных аспектов, работа которых находится под воздействием различных факторов и сопряжена с определенными рисками. Надежность является одним из принципов логистики. Основная цель – минимизация затрат. Поэтому необходимо уделять должное внимание управлению рисками, поскольку возникновение этих проблем ведет к потере значительной части ресурсов, времени и конкурентоспособности.

Риск в логистической системе – это неблагоприятное событие, которое может привести в ходе логистической деятельности к отклонению фактических параметров логистических потоков на выходе от запланированных.

Оценка рисков – это процесс систематизированного изучения и обобщения профессиональных суждений о вероятности наступления неблагоприятных условий и (или) событий.

Неопределенность может рассматриваться как совокупность ситуаций, которые можно предвидеть заранее, но при этом нельзя определить, как сильно они повлияют на результат логистической деятельности. Противодействие – это намеренное сопротивление участников логистического процесса сложившимся обстоятельствам.

Основные причины возникновения неопределенности и риска в логистических процессах:

1. Случайность, т. е. будущее событие, которое в сходных условиях происходит неодинаково.

2. «Информационный разрыв» – незнание или неполное знание (неизвестность, недостоверность, недостаточность, расплывчатость знаний) сведений об окружающей внешней среде, связанных с ее нестабильностью.

3. «Разрыв в компетенции» – влияние субъективных факторов на результаты проводимых анализов: отсутствие полных знаний ситуации экономическими субъектами [5].

Как известно, реализация риска ведет к материальным потерям, которые отражаются на отношениях между грузовладельцем и транспортом. Результаты влияния рисков клиентов становятся увеличением расходов либо же уменьшение дохода в следствии порчи, утраты, несвоевременной доставки груза и пр. Минимизация рисков при выполнении перевозочного процесса приводит к увеличению надежности перевозчика, как следствие к установлению прочных экономических связей между участниками.

Для того, чтобы выбрать надежное транспортное предприятие предлагается ввести критерий, который характеризует надежность перевозчика. Данный критерий складывается из возможностей транспорта, условий, при которых осуществляется перевозка, цены, которую он запрашивает. В случае наличия высокого количества различных транспортных предприятий данный критерий может оказаться эффективным инструментом.

Перечень использованных источников

1. Waters, D. Logistics: An Introduction to Supply Chain Management [Text] / D. Waters. – Palgrave Macmillan, 2003. – 364 p.

2. Мещеряков, В. В. Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта за счет создания транспортно-логистических кластеров [Текст] / В. В. Мещеряков. Е. С. Альшинский, Е. И. Рябовол, И. А. Лапушкин // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – Харьков, 2013. – № 5 (65).

3. Kuei, C. Supply Chain – Logistics Management 20021 Bowersox, D.J., Closs, D.J. and Cooper, M.B.. Supply Chain – Logistics Management . Irwin/McGraw- Hill, 2002. 656 pp., ISBN: ISBN 0- 07- 235100- 4 [Text] / C. Kuei // International Journal of Quality & Reliability Management. – 2002. – Vol. 19, № 6. – P. 802–803.

4. Porter, M. E. On Competition [Text] / M. E. Porter. – Harvard Business School Press, 1998. – 485 p.
5. Управление логистическими рисками в цепях поставок. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://diplomba.ru/work/16389>

УДК 658.7:656.2

ВПРОВАДЖЕННЯ КЛАСТЕРНОГО ПІДХОДУ ЩОДО РОЗБУДОВИ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

*Альошинський Є.С., д.т.н., професор,
Балака Є.І., к.е.н., доцент,
Варидова В.С., магістр (УкрДУЗТ)*

Напрямки співробітництва України та ЄС у сфері транспорту фокусують увагу на ефективності методик вибору видів транспорту при перевезеннях, мультимодальності, поліпшенні роботи пунктів пропуску на митному кордоні та включають усі компоненти інтегрованих транспортних мереж [1].

Досвід багатьох розвинутих країн (таких як Франція, Німеччина, Італія, Іспанія та ін.) довів, що використання логістичних систем дозволяє зменшити загальні логістичні витрати до 35%, транспортні витрати до 20%, витрати на

навантажувально-розвантажувальні роботи і збереження матеріального потоку до 20-30%, прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20-40%. Як свідчить світова практика, формування різнопрофільної та багатофункціональної інтегрованої транспортно-логістичної системи починається з місцевих та регіональних рівнів з послідувочою інтеграцією в транснаціональні системи.

Формування транспортно-логістичної системи країни спроможне забезпечувати взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху матеріальних потоків, а також дає змогу зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг. На жаль, за даними всесвітнього форуму, за глобальним індексом конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index — GCI) сьогодні Україна посідає лише 79 місце з 140 країн світу (дані за 2015–2016 рр. (рис. 1)), що є регресом на шість позицій порівняно з 2011 роком [2]. Не найкращі рейтинги України й за показником ефективності логістики, що підтверджує всесвітній банківський форум (Logistics Performance Index — LPI) [3]. У 2016 році Україна посідає 80 місце (рис. 2), що на сім позицій нижче, ніж в 2011 році.

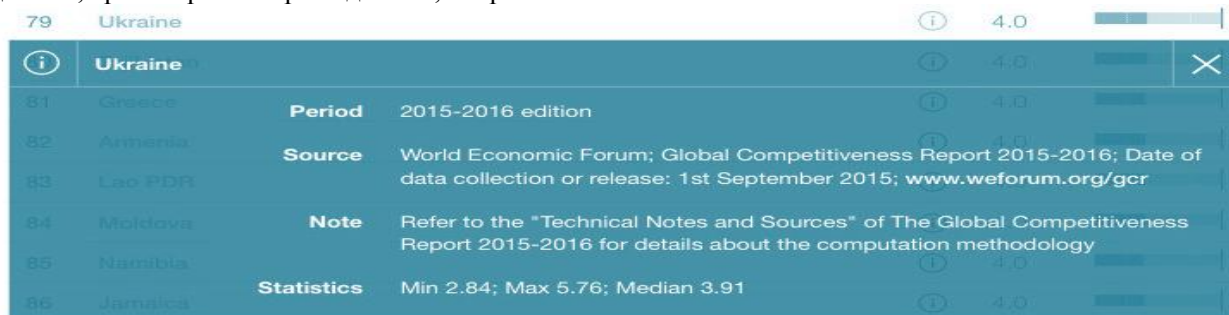


Рис.1. Глобальний індекс конкурентоспроможності (GCI) України

Country	Year	LPI Rank	LPI Score	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
Kazakhstan	2016	77	2.75	2.52	2.76	2.75	2.57	2.86	3.06
Bahamas, The	2016	78	2.75	2.65	2.72	2.80	2.74	2.64	2.93
Namibia	2016	79	2.74	2.65	2.76	2.69	2.63	2.52	3.19
Ukraine	2016	80	2.74	2.30	2.49	2.59	2.55	2.96	3.51

Рисунок 2. Рейтинг показника ефективності логістики в Україні

За умов низького рівня конкурентоспроможності логістичної системи України доцільно згадати економічний закон про середню норму прибутку. Суть його полягає в тому, що якщо в наслідок конкуренції норма прибутку знижується до рівня нижче середнього, то підприємець оперативно переводить капітал в іншу галузь з більш високим рівнем рентабельності. Цей процес в теперішній час підпадає під поняття «диверсифікація». Одним з напрямів диверсифікації діяльності транспортної галузі може стати процес кластеризації в логістиці.

Саме формування та функціонування транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) може стати ефективним інструментом забезпечення конкурентоспроможності національної транспортної системи України та дозволить підвищити ефективність діяльності транспортно-логістичних підприємств за рахунок зниження витрат у сфері транспорту й логістики [4]. Формування ТЛК є новим етапом розвитку транспортної системи України на принципах добровільного об'єднання економічно незалежних підприємств та організацій логістики. Усе це зумовлює актуальність дослідження питання впровадження кластерного підходу щодо розбудови транспортної галузі України та розробки механізму кластеризації транспортно-логістичних підприємств [5].

Як правило, кластерний підхід протиставляється галузевому і являє собою альтернативний погляд на поняття конкуренції [6]. У традиційному конкурентному середовищі вииграш одного з учасників еквівалентний програшу іншого. Кластерний підхід змінює традиційну логіку конкуренції, надаючи можливість досягнення вигоди кожному з суб'єктів. В галузевому підході кожна галузь має свої незалежні стратегії, в той час як кластерна політика спрямована на комплекс заходів, що зв'язують галузі [7]. Таким чином, максимізується економічний ефект і прибуток, що залишається на цій території і йде на розвиток інфраструктури, тим самим знижуючи її вартість для кожного учасника кластеру.

Список використаних джерел

1. Альошинський, Є.С. Рационалізація роботи транспортних підприємств за рахунок створення логістичних кластерів [Текст] / Є.С. Альошинський, М.С. Мішина // Українська залізниця, 2016. – № 10 (40). - С. 54-57.
2. World economic forum. [Електронний ресурс]. — Режим доступу :

<http://reports.weforum.org> (дата звернення 20.07.2016).

3. The world bank [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://ipi.worldbank.org> (дата звернення 20.07.2016).

4. Гриценко С. И. Транспортно-логистические кластеры в Украине: пути становления и развития : монография / С. И. Гриценко. — СПб. : Изд-во СПбГУЭФ. — 2009. — 218 с.

5. Alyoshinsky E. Methodological aspect of logistics technologies formation in reforming process on the railways / D. Lomotko, E. Alyoshinsky, G. Zambrybor // Transportation Research Procedia. — Warsaw, Poland, volume 14, 2016, page 2762-2766, ISSN 2352-1465. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://dx.doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.482>.

6. Алёшинский, Е. С. Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта за счет создания транспортно-логистических кластеров [Текст] / Е. С. Алешинский, В. В. Мещеряков, И. А. Лапушкин, Е. И. Рябовол // ВосточноЕвропейский журнал передовых технологий. — 2013. — № 5/3 (65). — С. 39–45. — Режим доступа: \www/URL: <http://journals.uran.ua/eejet/article/view/18500>.

7. Kuei, C. Supply Chain — Logistics Management 2002 / Bowersox, D.J., Closs, D.J. and Cooper, M.B.. Supply Chain — Logistics Management. Irwin/McGrawHill, 2002. 656 pp., ISBN: ISBN 0072351004 [Text] / С. Kuei // International Journal of Quality & Reliability Management. — 2002. — Vol. 19, № 6. — P. 802–803. doi:10.1108/ijqrm.2002.19.6.802.1

УДК 658.6:656.2

НАПРЯМКИ РАЦІОНАЛІЗАЦІЇ ТЕХНОЛОГІЇ ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Альошинський Є.С., д.т.н., професор,
Гончарова А.М., магістр,
Гриценко О.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Перевезення пасажирів здійснюються автомобільним, залізничним, водним (морським, річковим), повітряним, міським електричним, спеціальними видами пасажирського транспорту та спеціальними видами транспорту, які складають єдину транспортну сітку.

Ринок транспортних послуг представлений міськими, приміськими, міжміськими та міжнародними видами пасажирських перевезень. Приміські перевезення займають друге місце по масовості після міських і представлені залізничним, автобусним, а також особистим автотранспортом. На вибір населенням певного виду транспорту, впливають надійність і зручність розкладу [2], а також ціна на перевезення. Населення приміської зони, у більшості випадків, надає перевагу залізничному транспорту через його високу провізну здатність, надійність та регулярність руху, що майже не залежить від погодних умов. Залізниця обслуговує транспортні потреби міського та сільського населення, забезпечуючи масові перевезення пасажирів.

Пасажирами електропоїздів є і люди, що проживають в передмістях та кожного дня приїждять до міст на роботу і навчання. Також пасажирами даного виду перевезень можуть бути жителі міст, що мають дачні ділянки або родичів у передмісті, або люди, що просто подорожують до місць масового відпочинку. Кожен із цих пасажирів має свої вимоги до сервісу. Через нездатність задовольнити вимоги різних категорій пасажирів залізниця не може змагатися в приміських перевезеннях з приватними автомобільними перевізниками. Це призводить до скорочення пасажиропотоку в електропоїздах. При цьому, на інші види транспорту в першу чергу переходять найвимогливіші і найбільш платоспроможні пасажири, залишаючи залізницям перевезення пільговиків і неплатоспроможних пасажирів [1].

На сьогоднішній день пасажирські перевезення в приміському сполученні є збитковими, оскільки й досі мають соціальну спрямованість. Причинами такої збитковості може бути наступне:

- використання економічно не обґрунтованих тарифів на перевезення пасажирів в приміському сполученні. Тарифна політика України щодо перевезення пасажирів у приміському сполученні побудована на базі тарифів, розроблених ще за часів СРСР в умовах дії регульованої економіки, і залишається незмінною [4] вже протягом 25 років.

- неповне відшкодування витрат на перевезення пільгових категорій громадян, що повинні компенсуватися із державного або місцевого бюджетів. Недоотримання компенсації збитків з боку органів місцевої влади створює суттєві перешкоди для придбання запасних частин у необхідному обсязі та робить неможливим модернізацію й ремонт рухомого

складу. У разі не вирішення питання з відшкодування збитків залізниця буде вимушена зменшувати розмір руху приміських поїздів [3];

- відсутність статистичних даних дійсної кількості перевезених пасажирів у приміському сполученні на окремих напрямках руху через те, що немає чіткого контролю за придбанням квитків пасажирами;

- неповна оплата проїзду деякими пасажирами через те, що вони купують квиток на меншу тарифну відстань;

- значна кількість безквиткового проїзду пасажирів;

- значні експлуатаційні витрати на утримання застарілого рухомого складу та інфраструктури.

Пропонуються наступні шляхи удосконалення технології приміських перевезень та вирішення проблеми їх збитковості:

- розробка нових принципів побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні;

- підвищення вартості проїзду;

- встановлення турнікетних систем, тобто організації перонного контролю на зупиночних пунктах;

- перевірка інспекторами наявності проїзних документів у пасажирів та робота роз'їзних квиткових касирів і провідників (кількість залежить від кількості вагонів у складі поїзда), що реалізують проїзні документи [1];

- монетизація пільг;

- підвищення привабливості залізничного транспорту за рахунок: оновлення рухомого складу, підвищення швидкості руху рухомого складу завдяки оптимізації та удосконаленню розкладу руху поїздів, тобто скорочення часу поїздки, підвищення комфортності перевезень пасажирів, забезпечення контролю дотримання правил поведінки пасажирів під час перевезень, використання квитководрукувальних автоматів самообслуговування.

Список використаних джерел

1. Особливості організації сучасних приміських перевезень європейських країн / Г.І. Нестеренко, О.О. Зерова, П.О. Яновський // Транспортні системи та технології перевезень — 2012. — № 4. — Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/osoblivosti-organizatsiyi-suchasnih-primiskih-perevezen-evropeyskih-krayin>

2. Анализ состояния пригородных перевозок на железнодорожном транспорте Украины / Р.Г. Коробьева, Н.В. Руденко, Е.Ю. Киреева // Транспортные системы и технологии

перевозок — 2011. — № 2. — Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/analiz-sostoyaniya-prigorodnyh-perevozk-na-zheleznodorozhnom-transporte-ukrainy>

3. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/> (дата звернення 8.04.2017)

4. Підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в умовах реформування залізничної галузі / Пінчук О.П. — К: Видавництво Маковецький Ю.В., 2014 – 21с.

УДК 658.7:656.2

ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ РЕГІОНІВ ЗА РАХУНОК ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ (ТЛК)

*Альошинський Є.С., д.т.н., професор,
Катуніна Т.Е., магістр,
Виничук С.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Формування логістичної системи з високими параметрами надійності, функціональності, доступності стає все більш актуальною проблемою. Використання світового досвіду в напрямках реформування перевізного процесу на транспорті довело високу ефективність впровадження логістичних підходів, що базуються на принципах кластеризації.

Аналіз останніх досліджень довів, що кластери виконують роль точок росту внутрішнього ринку. За першим кластером найчастіше утворюються нові кластери, у результаті відбувається підвищення конкурентоспроможності регіону [1; 2]. Це спрямовує проблему підвищення конкурентоспроможності регіонів України в напрямку формування транспортно-логістичних кластерів (ТЛК). Також постають задачі в розробці пропозицій щодо нетрадиційних для України підходів до подальшого розвитку економіки, а також підвищення майбутньої ролі залізничного транспорту в процесах інтеграції транспортних систем на ринку перевезень.

Для реалізації цієї програми, перш за все доцільно розглянути основні напрямки розвитку транспортних систем і логістичних процесів, що відбуваються в Україні та зокрема в Харківському регіоні. Харківська область - є одним з регіонів, в якому вже активно

впроваджуються принципи логістичної кластеризації. Цей регіон історично мав вигідне стратегічне положення, де розподілялися потоки Європа-Азія, Північ-Південь. Високий рівень розвитку промислово-індустріального комплексу, розвинена мережа транспортних комунікацій виділяють Харків як регіон дуже перспективний для формування транспортно-логістичного кластеру по обслуговуванню внутрішніх та міжнародних транзитних транспортних потоків.

З цією метою протягом останніх років в Харківській області було розроблено та затверджено «Стратегію розвитку регіональної транспортної системи на базі формування транспортно-логістичного кластеру» [3].

Мета Стратегії - формування ТЛК Харківського регіону для підвищення внутрішньої та міжнародної конкурентоздатності його членів за рахунок комерційного і некомерційного співробітництва, використання ефектів синергії, наукових досліджень та інновації, освіти, навчання і заходів політики підтримки.

В перспективі в основу створюваної моделі ТЛК лягає прагнення зниження транспортно-логістичних витрат за рахунок впровадження комплексного підходу обслуговування за принципом «від дверей до дверей» за участю всіх видів транспорту з будівництвом термінальних комплексів, міжнародних і регіональних логістичних центрів із створенням структури нового типу (логістичного оператора) для обслуговування цієї системи.

При визначенні схеми ТЛК Харківської області повинні бути враховані наступні аспекти [4]:

1. ТЛК Харківської області в рамках єдиного транспортного комплексу країни має позиціонуватися як комплекс міжнародного рівня Сходу України з повним спектром логістичних послуг на основі транзитних та регіональних потоків.

2. В перспективі створення ТЛК Харківської області спрямоване на комплексний розвиток його інфраструктури, що з часом включатиме:

- реконструкцію та модернізацію існуючих об'єктів залізничної, автомобільної та авіаційної інфраструктури;
- оптимізацію розміщення пунктів митного оформлення і митних складів;
- будівництво великих розподільних центрів для створення сучасної системи зберігання та дистрибуції товарів;
- удосконалення системи транспортних

перевезень та логістичних схем обслуговування замовників.

Універсальний характер Стратегії формування ТЛК (яка внаслідку була взята як зразок для інших областей України) надав можливість використовувати основні її положення для підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі в усіх регіонах України.

Список використаних джерел

1. Alyoshinsky E. Methodological aspect of logistics technologies formation in reforming process on the railways / D. Lomotko, E. Alyoshinsky, G. Zambrybor // *Transportation Research Procedia*. — Warsaw, Poland, volume 14, 2016, page 2762-2766, ISSN 2352-1465. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://dx.doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.482>.

2. Альошинський Є. С. Розробка пропозицій щодо створення транспортно-логістичного кластера Харківської області / Є. С. Альошинський, К. В. Білан // *Восточно-Европейский журнал передовых технологий*. — Харьков, 2013. — № 3/3 (63). — С. 29–33.

3. Alyoshinsky, E.S. (2012). *Strategija rozvitku regional'noi transportnoi systemy na bazi formuвання TLK Harkivs'koi oblasti*. Harkiv: Departament innovatsijnogo rozvytku promyslovosti i transportnoi infrastruktury, 17 s.

4. Aleshinkiy, E. Розвиток регіональних транспортних систем на базі формування транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) // *First seminar on multimodal transport and logistics* (2013, June 4-5). — Kyiv, 2013.

УДК 625.1

МІСЦЕ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ НА РИНКУ МІЖРЕГІОНАЛЬНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Балака Є.І., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Аналіз даних за 2004-2014 роки свідчить про загальні тенденції зменшення обсягів пасажирських перевезень всіма видами транспорту. Щорічна кількість перевезених пасажирів залізничним транспортом за цей період зменшилась на 8%, або на 36 млн. пасажирів, середньорічний темп зниження склав 0,9%. Щорічна кількість пасажирів, перевезених

автомобільним транспортом, зменшилась на 10,1%, або на 376 млн. пасажирів, середньорічний темп зниження склав 1,2%. Середньорічна кількість пасажирів, перевезених водними видами транспорту, зменшилась на 46,2%, або на 5 млн. пасажирів, середньорічний темп зниження склав 6,6%. Проте, кількість пасажирів, перевезених повітряним транспортом щорічно, збільшилась в 2,67 рази або на 5 млн. пасажирів, середньорічний темп збільшення цього показника дорівнює 11,5%.

Аналіз даних про обсяг пасажирських перевезень залізничним транспортом в поїздах дальнього (прямого та місцевого) сполучення в 2004-2014 роках показує, що середньорічна величина пасажирообороту в перевезеннях поїздами дальнього сполучення склала більш ніж 32269 млн. пас-км.

За означений період часу цей показник коливався від 31054,6 млн. пас-км. в 2004 році до 35222,6 — в 2008 р. Після 2008 р. спостерігається деяке зниження пасажирообороту через скорочення реальних доходів населення в наслідок економічної кризи, а в 2014 році він скоротився більш ніж на 26% в порівнянні з 2013 р. через зменшення поїздок до Криму та у деякі райони Донецької та Луганської областей.

В прямому залізничному сполученні середньорічний пасажирооборот склав 28172 млн. пас-км., змінюючись від 31083,7 млн. пас-км. (2007 рік) до 27026,1 млн. пас-км. (2009 рік). В 2014 році цей показник зменшився до 17492,9 млн. пас-км. або на 38,5% в порівнянні з 2013 роком. В місцевому сполученні середньорічний розмір пасажирообороту склав 4096,2 млн. пас-км., досягнувши максимального показника в 2011 році (4698,2 млн. пас-км.), а мінімального — в 2014 р. (3101,3 млн. пас-км.)

Щорічна кількість перевезених пасажирів коливалась в межах від 64146 тис. пас. (2011 р.) до 41066 тис. пас. (2014 р.), середньорічний рівень цього показника склав 57920,1 тис. пас. В прямому сполученні середньорічний показник перевезення пасажирів склав 38712,4 тис. пас., змінюючись від 42473,1 тис. пас. (2006 р.) до 26942 тис. пас. (2014 р.). В місцевому сполученні середньорічна кількість перевезених пасажирів склала 19207,7 тис. пас., змінюючись від 23603,3 тис. пас. (2011 р.) до 14124 тис. пас. (2014 р.).

Наведені дані дозволяють визначити середню відстань поїздки одного пасажирів в дальніх залізничних перевезеннях. Розрахунки показують, що середня відстань поїздок в прямому та місцевому сполученнях за вибраний

період склала 557,1 км., змінюючись з часом від 579,4 км. (2004 р.) до 501,5 км. (2014 р.). При цьому, середня відстань поїздок в прямому сполученні складає 727,7 км., коливаючись в межах від 745 км. (2007 р.) до 649,3 км. (2014 р.). Середня відстань поїздок в місцевому сполученні складала 213,3 км., змінюючись за вибраний період часу від 222 км. (2005 р.) до 202,2 км. (2010 р.). Для порівняння визначено середню відстань перевезення пасажирів автомобільним, водним і повітряним видами транспорту в 2004 – 2014 р.р. Середня відстань перевезень пасажирів автомобільним транспортом зменшилась з 359,8 км. в 2004 р. до 261,1 км. в 2014 р.; цей показник для водного виду транспорту не перевищує 10 км., а для повітряного транспорту коливається в межах від 1525 км. до 2175 км.

Наведені данні про середню відстань перевезення пасажирів дозволяють оцінити місце залізничного транспорту на ринку пасажирських перевезень. Отже, пасажирський залізничний транспорт займає монопольне положення в міжрегіональних перевезеннях (пряме та місцеве сполучення), а автомобільний пасажирський транспорт займає лідируюче місце в приміських перевезеннях на відносно невеликій відстані.

Таким чином, проведений аналіз переконливо показує, що залізничний транспорт має провідне значення в сегменті міжрегіональних пасажирських перевезень та така його роль збережеться і в майбутньому.

Список використаних джерел

1. Довідник основних показників роботи залізниць України (2004-2014р.р.). Київ, 2015.- 59с.
2. Україна в цифрах 2014. Державна служба статистики України. К.: -2015. с.329

УДК 004:656.2(477)

КОРПОРАТИВНІ ІНФОРМАЦІЙНО-КЕРУЮЧОЇ СИСТЕМИ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Блиндюк В.С., д.т.н., професор (УкрДУЗТ)

Інформаційні системи автоматизації роботи підприємств залізничного транспорту з'явилися порівняно недавно, проте за останні

кілька років процес розвитку комп'ютерної техніки, а з ним і прикладного програмного забезпечення швидко розвивається. Сьогодні комп'ютерна техніка стала невід'ємною частиною трудового процесу, оскільки допомагає ефективно обробляти необхідну інформацію, наприклад, про надання послуг, кількість клієнтів, реалізацію товарів тощо. Створення і функціонування інформаційних систем в управлінні тісно пов'язане з розвитком інформаційної технології – головною складовою частини інформаційної системи. Розвиток інформаційних систем відбувається настільки швидкими темпами, що будь-який напрям економічної роботи, що використовує такі системи, не може ефективно функціонувати без використання відповідних технічних засобів. Таким чином, питання розвитку комп'ютерних технологій в умовах розвитку сучасних інформаційних систем потребує належної уваги і на сьогоднішній день є досить актуальним.

Автоматизована система є базовим інструментом для автоматизації всіх процесів, яка дає змогу істотно поліпшити якість перевезення вантажів і скоротити витрати на перевезення за рахунок підвищення ефективності роботи працівників підприємств залізничного транспорту. Сучасні підходи до автоматизованого вирішення задачі передбачають такі функції:

- здатність вести базу клієнтів, які можуть бути потрібні під час обслуговування клієнтів, а також базу договорів на обслуговування,

- здатність приймати замовлення на обслуговування і стежити за виконанням замовлення та ін.

Створення та використання комп'ютерної автоматизованої інформаційно-керуючої системи взаємодії залізниці з клієнтами сприяє не тільки прискоренню процесу обробки інформації на підприємствах, але й суттєвому покращенню його організації. Такі можливості зумовлені тим, що комп'ютерний спосіб обробки інформації вимагає формального та чіткого опису облікових процедур у вигляді алгоритмів, що призводить до впорядкування системи виконання обов'язків працівників підприємств залізничного транспорту.

Впровадження інформаційної системи дозволяє переходити на нові методи управління, на якісно новий рівень менеджменту і ведення обліку та є стратегічно важливим для будь-якого підприємства.

Корпоративна інформаційно-керуюча

система повинна охоплювати всі функції і всі управлінські процеси підприємств залізничного транспорту. Її ефективність забезпечується взаємодією масових і добре організованих процесів швидкодіючими засобами сучасних інформаційних і телекомунікаційних технологій високого науково-технічного рівня.

При формуванні ефективної корпоративної інформаційно-керуючої системи слід враховувати, що підприємства залізничного транспорту мають високий рівень організації і спеціалізації виробничої та адміністративної діяльності, значну розгалуженість підрозділів, високий рівень регламентації внутрішніх управлінських документів і процесів, тобто розвинуту інформаційно-технологічну базу.

Особливостями корпоративної інформаційно-керуючої системи являються:

- комплексність охоплення функцій управління;
- підвищена послідовність процесів управління;
- ефективність використання комп'ютерно-телекомунікаційного обладнання і програмного забезпечення;
- адаптивність функціональної та інструментальної структури системи до особливостей керованого об'єкта;
- можливість розвитку системи після впровадження її на підприємствах залізничного транспорту;
- підтримка розподілу баз даних для забезпечення інформаційної взаємодії мережеских корпорацій і територіально віддалених підрозділів;
- прискорена підготовка системних адміністраторів експлуатації системи та ін..

Важливе значення при формуванні корпоративної інформаційно-керованої системи необхідно приділити увагу організаційній структурі управління. Особливості організаційної структури управління підприємствами залізничного транспортом є те, що управління здійснюється на основі поєднання територіального, галузевого та функціонального принципів управління.

На сьогоднішній день корпоративні інформаційно-керуючі системи стали потужними інструментами для створення конкурентоздатних підприємств залізничного транспорту.

До переваг, які отримує підприємство від впровадження інформаційно-керуючої системи взаємодії залізниці з клієнтами можна віднести: економію оборотних засобів; зниження виробничого браку; скорочення витрат на

адміністративно-управлінський апарат; зростання ефективності виробничих потужностей; зниження транспортних витрат; зниження страхових запасів на складах; зменшення витрат часу на здійснення господарських операцій. На сучасному етапі розвитку економіки користь від інформаційних технологій є очевидною, проте, незважаючи на це, існує ще досить багато проблем щодо автоматизації діяльності підприємств та їх облікових підрозділів.

УДК 656:658.7;681.518.5

СВЯЗЬ ТРАНСПОРТНОЙ ДИАГНОСТИКИ С КОРПОРАТИВНОЙ ЛОГИСТИКОЙ ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ БИЗНЕС- СИМУЛЯТОРА THE FRESH CONNECTION

*Горяинов А.Н., к.т.н., доцент
(ХНТУСХ имени Петра Василенко)*

Развитие экономических отношений и появление новых форм подготовки специалистов (особенно интенсивно развиваются дистанционные формы получения образования – например, [1]) дают толчок к развитию новых подходов в научной, практической и образовательной сферах. Дистанционные формы обучения набирают обороты. Получение новых знаний и опыта становится все более доступным не только для молодого поколения, но и для среднего и старшего поколения.

Корпоративная логистика получает новый источник своей оптимизации и развития, прежде всего, за счет более качественного повышения квалификации персонала корпораций. На этом фоне гармонично развивается такое новое направление в области транспорта (транспортных технологий), как «транспортная диагностика» (например, [2]). Данное направление позволяет на новом качественном уровне производить анализ ситуаций, связанных с работой транспорта. Поэтому можно считать, что транспортная диагностика может быть дополнительным инструментом в руках специалистов по логистике, в том числе по корпоративной логистике.

В данной работе будем отталкиваться от

следующего толкования корпоративной логистики [3]: «Корпоративная логистика представляет собой корпоративное управление логистикой – интегрированным потоком и логистической инфраструктурой корпорации». Одним из наилучших реализаций корпоративной логистики на уровне бизнес-обучения можно назвать бизнес-симулятор The Fresh Connection. Согласно мнению одного из ведущих специалистов в области логистики (Ташбаев Ы.) [4]: «TheFreshConnection – самая лучшая деловая игра по логистике и управлению цепями поставок в мире. Надо ее ввести как обязательный курс во все программы обучения и повышения квалификации по логистике...». К сожалению, на сегодняшний день данный бизнес-симулятор не получил широкого распространения в образовательной среде Украины. Небольшое количество информации представлено об игре в Интернете на украинском и русском языках. Одной из немногих публикаций можно отметить работу автора [5].

Не внедрение передовых технологий изучения производственных (логистических) систем в виртуальной среде сдерживает интеграционные процессы национального образования в мировую систему подготовки и переподготовки кадров.

В данной работе остановимся на рассмотрении отдельных вопросов использования бизнес-симулятора The Fresh Connection (<https://www.thefreshconnection.biz/>) и возможностях применения теории транспортной диагностики в рамках корпоративной логистики.

Информация, которая излагается в рамках данной работы, базируется на основании опыта автора. В период обучения на

дистанционных курсах Массачусетского технологического института, была использована возможность участвовать в обучающем турнире бизнес-симулятора The Fresh Connection (было проведено 4-ре раунда). Особенностью этого турнира было самостоятельное принятие решений по всем четырем блокам - «Purchasing (Закупки)», «Supply Chain management (Управление цепью поставок)», «Operations (Производство)», «Sales (Продажи)».

По результатам обучающего турнира автору было предложено участвовать в отборочном турнире («The Fresh Connection Global Professional Challenge») в составе команды из четырех человек (больше информации про результаты обучающего турнира – [5]). Отборочный турнир стартовал 24.04.2017. Окончание турнира – 02.06.2017. Общее количество раундов – 3. Состав команды получился интернациональный – Украина (Харьков, 42 года, преподаватель), Россия (Москва, 31 год, менеджер отдела логистики), Чехия (Ческа-Липа, 38 лет, Supplier Development Engineer), Польша (Варшава, 38 лет, IT Leader for Supply Chain Planning). Состав команды формировался организаторами турнира и базировался по критерию месторасположения и языковым особенностям участников.

Отметим, что основной акцент в плане образовательного обеспечения участников игры делается на формирование и развитие команды. Приведено большое количество видеоматериалов с примерами из практики, а также обучающие кейсы с тестами (рис. 1, 2). Это свидетельствует о том, что основной проблемой в таких играх является командная работа.

Training course	Planning	Time spent	Progression	Go to training
Launch The Fresh Connection	No time limit	0 sec.	N/A	
Build your team	No time limit	4 h 46 min.	80%	
Understanding your supply chain	No time limit	11 min.	100%	
Introduction to The Fresh Connection	No time limit	15 min.	100%	

Рис. 1. Фрагмент из аккаунта отборочного турнира бизнес-симулятора «The Fresh Connection»

Модель бизнес-симулятора The Fresh Connection охватывает вопросы поставок сырья на склад производственного предприятия (производятся соки – рис. 3.), процессы непосредственного производства продукции и ее реализацию. В отборочном турнире рассматриваются такие виды

сырья: Pack 1L, PET, Orange, Mango, Vitamin C, Açai, и следующие виды продукции: Fressie Orange PET, Fressie Orange/Mango PET, Fressie Orange 1 liter, Fressie Orange/Mango 1 liter, Fressie Orange/Mango+C 1L, Fressie Orange/Açai PET.

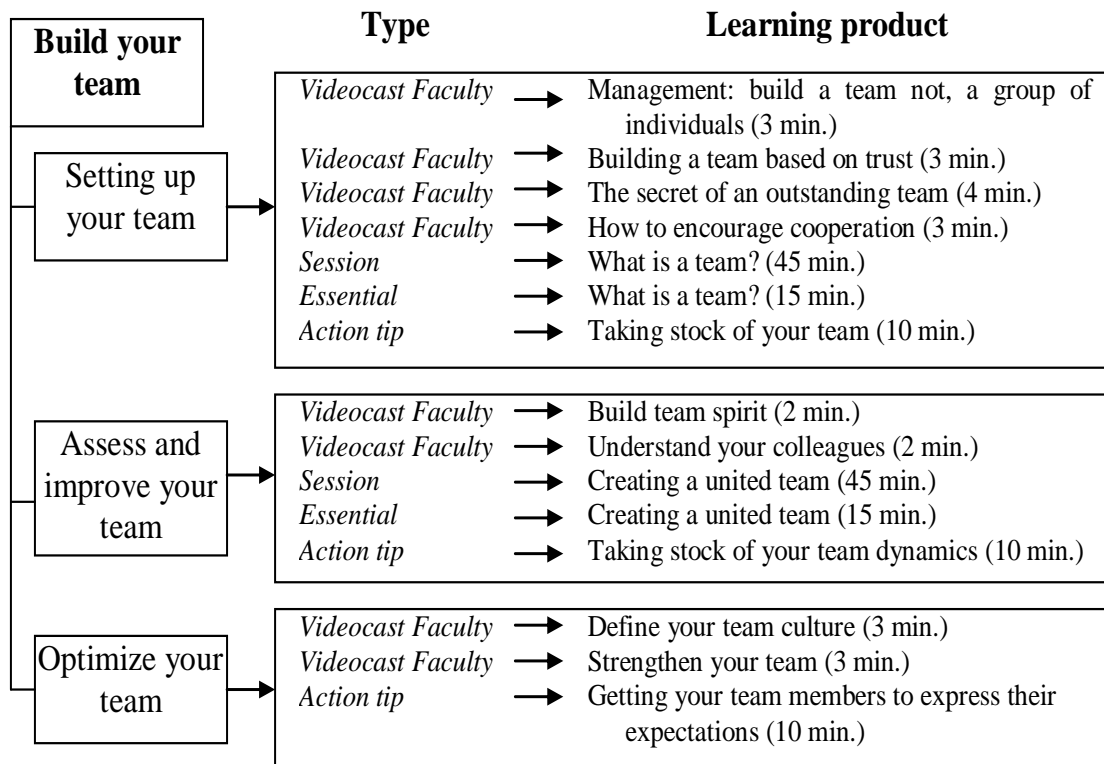
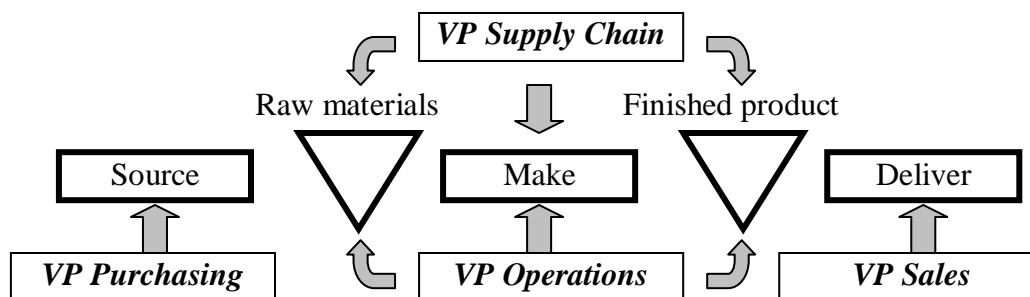


Рис. 2. Структура обучающего раздела по командообразованию



Рис. 3 – Ассортимент выпускаемой продукции

Закрепление ролей (функций) за игроками команды осуществляется по такой схеме – рис. 4. Схематично логистическую сеть можно представить следующим образом – рис.5.



VP - Vice president

Рис. 4. Закрепление ролей в деловой игре

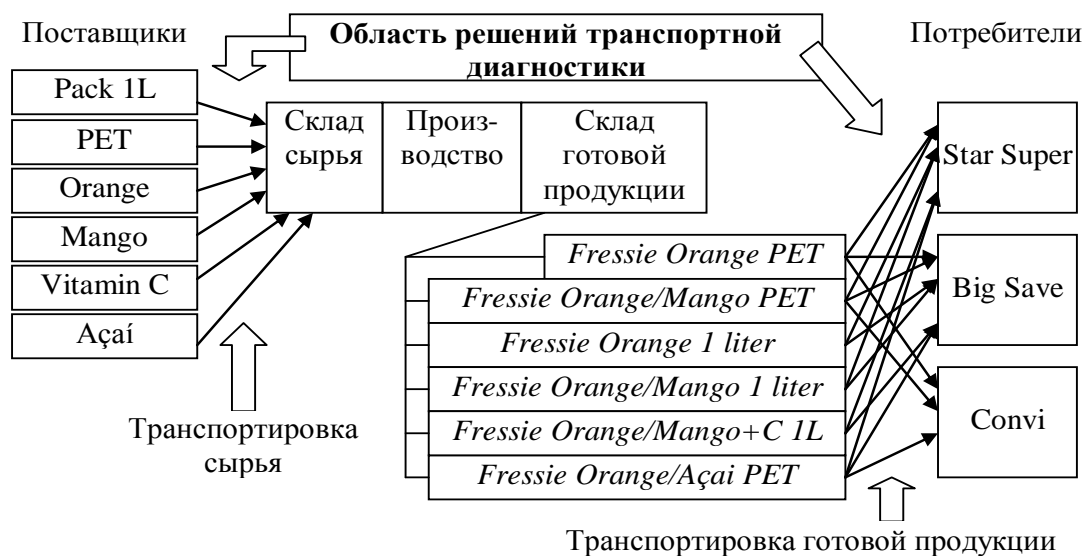


Рис. 5. Логистическая сеть в бизнес-симуляторе The Fresh Connection с выделением зоны ответственности транспортной диагностики

В бизнес-симуляторе завуалированы вопросы транспортировки сырья и готовой продукции. Вопросы конкретных транспортных технологий не рассматриваются. Это характерно не только для данной деловой игры.

Существующие подходы к организации транспорта, представленные в зарубежных изданиях, не отражают такого разнообразия реализации транспортных технологий, как в странах бывшего Советского Союза. В то же время сама транспортная диагностика является эволюционным скрещением наработок в области диагностики и транспортных технологий.

Поэтому можно говорить о том, что диагностика работы транспорта (в технологическом аспекте) может способствовать более точным прогнозам затрат в части транспортного обслуживания материальных потоков в логистической системе. В случае рассматриваемой игры, объектами для транспортной диагностики должны выступать такие участки логистической цепи: транспортировка сырья, транспортировка готовой продукции (рис. 5).

Основными показателями, которые отражают сущность работы транспорта в деловой игре, являются следующие – табл. 1.

Таблица 1

Характеристики транспортировки сырья

Component	Supplier	Country	Характеристики				
			Lead time (days)	Agreed delivery reliability (%)	Cost shipment, euro	Transport cost per pallet (drum, IBC), euro	Transport cost per FTL (tanks), euro
Pack 1L	Vredenburgh	The Netherlands	5	95,0	160	27	675
PET	LuPet	Luxembourg	5	98,0	160	27	675
Orange	Everglade Oranges	United States	25	97,0	200	55	1375
Mango	Toro Amarillo Mango	Spain	10	98,0	170	38	950
Vitamin C	TM Additives	India	30	95,0	160	75	1875
Açaí	Amazon Berry	Brazil	47	95,0	200	30	750

В табл. 1 указаны: время доставки (Lead time), оговоренная надежность доставки (Agreed delivery reliability), затраты за отгрузку (cost per

shipment), затраты на транспортировку поддона (бочки, еврокуба (кубический контейнер)) (pallet, drum, IBC (Intermediate Bulk Container)), затраты на

транспортировку полностью груженого транспортного средства (поддонами) (FTL (full truck load)) или за транспортировку цистерны (tank).

Какой либо информации непосредственно связанной с транспортной технологией (водитель, маршрут, транспортное средство) не указано. Еще более скудной является информация про транспортировку готовой продукции – известно,

что доставка одного поддона – 31 euro (и возможны скидки от объема).

В деловой игре представлен широкий перечень KPIs (Key Performance Indicators) для анализа ситуации. Общий список таких показателей составляет 69. Для каждого блока (для каждого участника) есть возможность выбрать любые три. По умолчанию, заданы такие показатели – табл. 2.

Таблица 2

Ключевые показатели эффективности

Участник игры	Key Performance Indicators
VP Supply Chain	1. Stock costs (%) 2. Availability components (%) 3. Stock products (weeks)
VP Purchasing	1. Raw material costs (%) 2. Rejection components (%) 3. Delivery reliability suppliers (%)
VP Operations	1. Cube utilization raw materials warehouse (%) 2. Production plan adherence (%) 3. OEE (Overall Equipment Effectiveness)
VP Sales	1. Obsolete products (%) 2. Gross margin (customer) 3. Service level outbound order lines (%)

Для этапов транспортировки в явном виде KPIs не заданы.

1. Развитие корпоративной логистики подкреплено сильным развивающимся инструментом в виде бизнес-симулятора *The Fresh Connection*. Использование данной деловой игры способствует повышению квалификации и профессиональной культуры специалистов по логистике. 2. Видится перспективным внедрять в образовательный процесс данный бизнес-симулятор при подготовке специалистов в области логистики и транспорта на Украине. 3. Анализ структуры деловой игры позволяет говорить о недостаточном акцентировании внимания на транспортной составляющей в рамках корпоративного управления материальными потоками. 4. Существующий подход к оценке функционирования транспорта не позволяет проводить анализ на уровне транспортных технологий. 5. Транспортная диагностика должна способствовать развитию профессиональной образованности и культуры проведения анализа состояний подсистем транспорта, в том числе и разработке соответствующих ключевых показателей эффективности (KPIs).

Перечень использованных источников

1. Горяинов, А.Н. Использование дистанционных курсов мировых университетов для повышения квалификации специалистов по логистике [Текст] / А.Н. Горяинов // Актуальні проблеми розвитку галузевої економіки та логістики: матер. V міжн. наук.-практ. конф. з міжн. участю 20-21 квітня 2017 р. / ред. кол.: О.В. Посилкіна, О.В. Літвінова, Я.Г. Онищенко. – Х.: Вид-во НФаУ, 2017. – С. 320-322 (521 с.) -

http://www.logistics-gr.com/index.php?option=com_content&view=article&id=23947&catid=47&Itemid=69

2. Горяинов, А.Н. Транспортная диагностика. Книга 1. Научные основы транспортной диагностики (диагностический подход в системах транспорта) [Текст]: монография / А.Н. Горяинов. – Харьков: НТМТ, 2014. – 291 с. - http://www.logistics-gr.com/index.php?option=com_content&view=article&id=20294&catid=84&Itemid=197

3. Гвилия, Н. А. Функционал логистики в вертикально интегрированных корпорациях [Электронный ресурс] / Н. А. Гвилия // Вестн. Астраханского госуд. техн. ун-та. – 2014. – №3. – С. 104-108 – режим доступа - <http://cyberleninka.ru/article/n/funktsional-logistiki-v-vertikalno-integrirovannyh-korporatsiyah> - 04.05.2017

4. Дарима С. Бизнес-симулятор TheFreshConnection - инструмент повышения эффективности обучения управлению цепями поставок – режим доступа [Электронный ресурс] - <http://www.logistics.ru/tashbaev/tashbaev-10> - 04.05.2017

5. Горяинов, А.Н. Использование современных дистанционных имитационных игр в подготовке специалистов в области логистики и транспорта [Электронный ресурс] / А.Н. Горяинов // Матер. V-ої міжн. наук.-практ. інтернет-конф. «Проблеми і перспективи розвитку автомобільного транспорту», 13-14 квітня 2017 року: зб. наук. праць. – Вінниця: ВНТУ, 2017. – С. 30-36 (137 с.) - www.logistics-gr.com/index.php?option=com_content&view=article&id=23924&catid=47&Itemid=69

УДК 338.656.

ЕКОЛОГІСТИКА ЯК ПЕРСПЕКТИВНИЙ НАПРЯМОК РОЗВИТКУ РІЧКОВИХ ПОРТІВ

*Гришина Н.В., к.е.н., викладач,
Власов Я.В., студент
(НУК ім. адм.Макарова)*

Екологічний підхід до діяльності водного господарства є важливою передумовою формування засад сталого розвитку сучасної економіки. Внутрішній водний транспорт є одним із найдешевших в наданні транспортних послуг, екологічно чистим видом транспорту та має порівняно низьку собівартість перевезень. Однак, вплив фінансово-економічної кризи, відсутність державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту України негативно вплинули на рівень використання його потенціалу. Одним із напрямів розвитку водної інфраструктури, зокрема, річкових портів, має стати впровадження екологістики, як комплексу заходів щодо річкових перевезень, які спрямовані на мінімальне забруднення навколишнього середовища.

Досліджуючи літературні джерела з цього питання, було виявлено, що дослідженням різних аспектів розвитку екологістики присвячені праці провідних вітчизняних та зарубіжних науковців, зокрема, таких як Є. В. Крикавський, Р. Р. Ларіна, А. Г. Кальченко, О.М. Котлубай, Г. Баумгартен, Д. Вебер, Д. Джонсон.

З урахуванням сучасної логістики, стратегічні орієнтири розвитку річкових портів України повинні бути зосереджені на збереженні навколишнього середовища з використанням екологістики: будівництва «зелених» терміналів (енергозберігаючі технології), «зелених» технологій доставки вантажів (контейнеризація з використанням річкового транспорту) та «зелених» технологій обробки вантажів (новітнє автоматизоване технічне обладнання). «Зелений» порт повинен дотримуватися визначених норм поведінки, стандартів та цінностей тощо, формуючи політику стратегії розвитку [1].

Екологістика має багато різних обґрунтувань та визначень. Найчастіше зустрічається поняття «екологістика» надано вітчизняною вченою Григорак М.Ю., яка підкреслює, що це : « система заходів, яка передбачає застосування енерго- і ресурсозберігаючих технологій логістики та

сучасного устаткування у всіх ланках ланцюга поставок товарів з метою мінімізації негативного впливу на навколишнє середовище та підвищення сукупної споживчої цінності продукції для споживачів» [2].

Екологістика передбачає комплекс заходів щодо річкових перевезень, які спрямовані на мінімальне забруднення навколишнього середовища.

Транспортний потенціал внутрішніх водних шляхів України становить: перевезення зерна – понад 10 млн тонн; перевезення інших вантажів – понад 50 млн тонн; це дасть змогу зменшити навантаження на автомобільні дороги на 2,5 млн вантажівок та відповідно заощадити близько 47,4 млрд грн бюджетних коштів на ремонті дорожнього покриття.

Міністерство інфраструктури України підтверджує висновком: «В масштабах держави існують дві серйозні економічні переваги від переміщення вантажів з автомобільних доріг на річку: зниження витрат на відновлення доріг і зниження викидів у навколишнє середовище. Кожен мільйон тонн вантажів, перенесених на річку, заощаджує 790 млн грн на ремонті дорожнього покриття. Більше того, коли цей же мільйон тонн вантажу перевозить річковий транспорт, а не автомобільний, економія палива становить понад 2 500 тонн (70 %), а викиди в атмосферу зменшуються на 8 200 тонн (на 70 %)» [4].

Внесок підприємства ТОВ СП «Нібулон» у розбудову внутрішнього водного транспорту України складає: збудовано 8 річкових перевантажувальних терміналів у 6 областях; збудовано понад 2 км річкових причалів; з українського металу, за українським проектом, під технічним наглядом реєстра судноплавства України збудовано понад 50 вантажних суден загальною водотоннажністю понад 153 тис. тонн, загальна довжина яких перевищує 3,2 км; створено 350 нових робочих місць тільки на річковому транспорті; у розвиток річкового транспорту інвестовано близько 100 млн дол. США; підвищення транспортного потенціалу України в 4 рази [3].

Переорієнтація України на річкові перевезення дасть змогу завантажити роботою всю суднобудівну промисловість нашої країни та забезпечити роботою населення.

Відсутність державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту України та застаріле управління, негативно вплинули на його розвиток.

Річковий транспорт вже сьогодні генерує достатньо надходжень до державного

бюджету для забезпечення належного утримання інфраструктури внутрішнього водного транспорту загального користування.

На сьогоднішній день розроблено законопроект про «Внутрішній водний транспорт», де чітко визначена його головна ціль - це переорієнтація вантажопотоків на екологічний та економічний річковий транспорт, що спонукатиме розвитку на конкурентних засадах ринку послуг у сфері вантажоперевезень [5].

Держава гостро ставить питання перед перевізниками та річковими портами щодо зменшення навантаження на навколишнє середовище. І якщо в інших галузях вже помітна тенденція до зниження емісії шкідливих речовин, то на транспорті її обсяги зростають у

зв'язку з глобалізацією торгівлі.

Отже, потрібно визначити стратегічні напрями розвитку річкових портів України, що призведе до залучення річкового транспорту та створення нових вантажопотоків (рис.1.).

Спираючись на загальні орієнтири стратегічного розвитку річкових портів призведе до ефективного стратегічного планування та підвищенню конкурентоспроможності річкових портів України шляхом активної підтримки з боку держави [6].

Керівництву порту необхідно підтримувати та координувати свою інформаційно-рекламну діяльність, зорієнтовану на потенційного клієнта, а також зацікавлювати нових інвесторів у розвитку припортової інфраструктури.



Рис. 1. Стратегічні орієнтири розвитку річкових портів України з використанням екологічних аспектів

Необхідно спрямовувати зусилля держави на тісну співпрацю з інвесторами для забезпечення сприятливого клімату та залучення приватного капіталу до річкових портів. Співфінансування інвестиційних проєктів характеризується тим, що держава бере на себе частину зобов'язань з фінансування об'єкту через різні способи фінансової підтримки.

Також, одним із найважливіших елементів механізму залучення іноземних інвестицій є введення системи пільгового оподаткування [7].

Держава може надавати окремі податкові пільги на постійній основі. Такі методи застосовуються з метою стимулювання збільшення фінансування інвесторів.

В кінцевому підсумку всі заходи державної підтримки зводяться до зменшення витрат інвесторів. Таким чином, держава для залучення інвестицій повинна не створювати видимість формування сприятливого

економічного середовища, а взяти на себе частину реальних витрат.

Для забезпечення розвитку річкового транспорту та портів на внутрішніх водних шляхах України, необхідно створювати потужну технологічну та економічну базу з використанням екологічних технологій. Це допоможе залучити закордонні інвестиції, а також буде сприяти підвищенню рейтингу України на міжнародній арені.

Список використаних джерел

1. Джеймс Р. Сток, Дуглас М. Ламберт Стратегічне управління логістикою / Инфра-М-2005
2. Григорак М.Ю. Логістична інфраструктура: навч. посібник / М.Ю.Григорак, Л.В.Костюченко, О.Є.Соколова. – К.: Логос. 2013. – 400 с.

3. Офіційний сайт: ТОВ «Нібулон» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nibulon.com/>

4. Офіційний сайт міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/>

5. Проект ЗУ «Про внутрішній водний транспорт» [Електронний ресурс] // Міністерство інфраструктури України. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/51199.html.

6. Современная логистика / [Джонсон С. Д., Вуд Д. Ф., Вордлоу Д. Л., Мерфи-мл. Поль Р.] ; [пер.с англ.]. – [7-е издание]. – М. : Издательский дом «Вильямс», 2012.

7. Сучасні тенденції формування екологічної інфраструктури природокористування / [Харічков С. К. та ін.] ; НАН України, ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж. – Одеса, 2013с.

УДК 656.212

СТАНОВЛЕННЯ ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЗЕРНОВОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ

*Гришина Л.О., к.е.н., доцент,
Куцак В.О., магістр
(НУК ім. адм. Макарова)*

Одним із ключових секторів національної економіки являється транспортний комплекс. Переміщення різних видів сировини, матеріалів, напівфабрикатів, комплектуючих виробів, готової продукції займає важливе місце у забезпеченні безперервної виробничо-господарської діяльності, що вимагає розвитку логістичної інфраструктури. Наразі особливого значення набуває розвиток зернової логістичної інфраструктури, оскільки саме зернове господарство виступає одним з найбільш перспективних напрямків для української економіки та економіки Миколаївського регіону.

Зернова логістика — це процес планування, організації, контролю та управління господарськими операціями, пов'язаними з доведенням зерна від виробника до споживача, а також ресурсним забезпеченням його виробництва. В основі логістичних систем знаходиться транспортне та складське господарство. Це стосується як

локальних (внутрішніх), так і зовнішніх господарських операцій щодо експорту та імпорту продукції [7].

В цілому, основними рушійними силами в розвитку транспортної логістики в умовах сьогодення є: вплив глобалізаційних процесів на діяльність компаній-клієнтів; концентрація бізнесу на специфіці бізнесу і аутсорсинг непрофільних напрямків; прагнення до мінімізації витрат на логістичні послуги через скорочення розміру і оптимізації витрат в логістичному ланцюжку; інноваційні підходи до маркетингу і дистрибуції продукту [1].

Миколаївська область має великий транспортний потенціал, цьому сприяє вигідне географічне положення регіону, розвинене і перспективне портове господарство, широко розгалужена транспортна система, перспектива для розвитку багатогалузевого виробництва, наявність водних артерій. При умові розвитку існуючої системи сполучення, регіон зможе отримати значний економічний ефект за рахунок зменшення відстані при транспортуванні вантажів, скорочення витрат на перевезення та в перспективі активізацію та розвиток зовнішньоекономічних зв'язків. Регіон займає важливе місце в транспортному сполученні не тільки в рамках нашої держави, але й має важливе значення у формуванні Транс'європейської транспортної мережі, міжнародної транспортно-логістичної системи.

Важливість становлення і розвитку зернової логістичної інфраструктури у Миколаївській області обумовлюється вагомим значенням сільського господарства у забезпеченні її соціально-економічного стану. В 2016р. загальне виробництво продукції сільського господарства Миколаївщини, порівняно з 2015р., зросло на 8%, у т.ч. продукції рослинництва – на 11%, водночас виробництво продукції тваринництва знизилось на 2%. Хлібороби регіону у 2016р. отримали 2,7 млн.т зернових та зернобобових культур, що на 6% менше, ніж у попередньому році. Серед зернових зменшилось виробництво жита (майже на чверть), пшениці (на 17%), проса (на 16%), ячменю (на 3%). Наразі на 42% більше зібрано гречки, на 37% – вівса, на 11% – кукурудзи на зерно. Серед технічних культур у 2,5 рази зросло виробництво цукрових буряків фабричних (становило 210,4 тис.т), майже на чверть – сої та соняшнику (31,5 тис.т та 1160,4тис.т, відповідно) [5].

Для транспортування

сільськогосподарської, в т.ч. і зернової, продукції в регіоні здебільшого використовуються такі види транспорту, як залізничний, автомобільний, водний (річковий і морський). Під час експорту більш доцільним є морський транспорт, оскільки переважна більшість зерна експортується морськими шляхами, що в свою чергу актуалізує формування логістичної інфраструктури у морегосподарському комплексі. Враховуючи збільшення експорту зерна в останні роки та загальну експортну орієнтацію зернового ринку України, портові зернові термінали мають стати ключовим суб'єктом транспортно-логістичної системи.

Проте, в силу впливу зовнішніх і внутрішніх факторів, Миколаївський регіон, так само, як більшість регіонів України зіштовхнувся з проблемою невідповідності транспортної інфраструктури потребам ринкового господарювання. Серед найбільш вагомих таких факторів слід відзначити: високий рівень зносу залізничного транспорту та залізничних шляхів; незадовільний стан окремих ділянок доріг, що сполучають регіони України з портами Чорного моря; нерозвиненість річкового транспорту; надмірне використання автомобільного транспорту у перевезенні зерна від виробників до портів; нестача кваліфікованих кадрів у галузі транспортної логістики, та ін.

Як відомо, більшість зерна, що виробляється в Україні експортується, що вимагає підвищеної уваги до вирішення проблем вчасного і ефективного транспортування зернової продукції. Формування зернової логістики, функціонування якої здатне забезпечити безперервний ланцюг логістичних операцій доведення зерна від виробника до споживача, сприятиме прибутковості вітчизняних аграріїв та підвищенню їх конкурентоздатності. Але, наведені вище фактори стримують розвиток зернового господарства, в тому числі і гальмують нарощення обсягів експорту його продукції. До того ж, існують високі тарифи на перевезення та недостатнє транспортне забезпечення. Зокрема, витрати на внутрішнє транспортування зерна в Україні більші порівняно з Німеччиною приблизно на 40%, а порівняно з США на 30% [7].

Як свідчать статистичні дані, в Україні нараховується 33 зернових термінали з максимально можливою потужністю перевалки близько 50 млн тон зерна у рік. Основна частина перевалочних потужностей

(11 терміналів загальною потужністю 25,4 млн тон на рік) розміщені в Одеській області. Близько 16 млн тон щорічної перевалки можуть забезпечити термінали Миколаївської області і близько 4,2 млн тон - термінали Азовського моря. Термінали Миколаївської області здатні обслуговувати великовантажні судна типу Panamax (дедвейт близько 70 тис. т), що більш ефективно працюють на великих відстанях [3]. Отже, портові термінали в останні роки стали ключовими суб'єктами транспортно-логістичної системи України.

До того ж, слід мати на увазі і те, що через Україну проходить найкоротший шлях між країнами Азії і Північної та Центральної Європи, що обґрунтовує невисоку вартість доставки та найкоротший термін доставки продукції.

За даними ДП «Адміністрація морських портів України», в січні-вересні 2016 року українські морські порти переробили 26,8 млн тонн зерна, що на 5,1% більше за показник аналогічного періоду 2015 року. Найбільші обсяги перевалки зернових вантажів забезпечили Миколаївський (6,3 млн тонн, + 0,6% проти аналогічного періоду 2015 р.) й Одеський морські порти (5,9 млн тонн — 2,2%). У першу п'ятірку потрапили також такі порти: «Чорноморськ» (Іллічівський) — 5,4 млн тонн (+60,8%); «Південний» — 5,4 млн тонн (-21,6%); ДП «СК „Ольвія”» — 1,6 млн тонн (+11,4%) [4].

Серед об'єктів зернової логістичної інфраструктури важливу роль має річковий транспорт як економічно привабливий завдяки мінімальним витратам на переміщення зерна. Саме тому в останні роки можна спостерігати позитивну тенденцію: поступове відновлення річкового флоту, проведення днопоглиблювальних робіт та підвищення пропускної спроможності річок. Наприклад, компанія «Нібулон» у червні 2016 року завершила роботи з днопоглиблення Південного Бугу, а також ввела в дію перевантажувальний термінал у с. Бузьке Вознесенського району Миколаївської області. Поглиблення дна на Південному Бузі дозволяють транспортувати цією річкою близько 1 млн т зерна з Миколаївської та Кіровоградської областей, що, своєю чергою, допоможе розвантажити автомобільні дороги цих регіонів. Для цього компанія планує у поточному році побудувати та ввести в експлуатацію 8 нових суден. Тож за рахунок таких інвестицій розвивається річкова транспортна інфраструктура [6].

Поряд з цим, основний обсяг зерна в Україні транспортується залізничним шляхом (майже дві третини загальних перевезень продукції зернового походження). За останньою інформацією від «Укрзалізниці», маємо такий парк вагонів-зерновозів: 10 тис. вагонів інвентарного парку, 4 тис. вагонів власного парку. На залізницях України понад 530 станцій здійснюють навантаження зерна. Їх добова спроможність із навантаження з урахуванням технічних можливостей елеваторів становить 11 тис. вагонів; 52 станції мають технічні можливості навантаження понад 50 вагонів зерна на добу. Але стан цієї ланки транспортно-логістичної системи з кожним роком стає гіршим, що пов'язано як зі збільшенням навантаження на цей вид транспорту, так і з високим рівнем зносу вагонів-зерновозів і складностями їх використання за межами країни при експорті зернової продукції.

У Миколаївському регіоні пропускна спроможність основних припортових залізничних станцій становить:

- станція Миколаїв-вантажний за своєї пропускної здатності 13 пар поїздів на добу (740 вагонів) обслуговує підприємства із загальною переробною спроможністю майже 700 вагонів;

- станція Жовтнева (Миколаїв) має пропускну здатність 11 пар поїздів на добу (627 вагонів) за спроможності порту з вивантаження в 849 вагонів [2].

Не менш важливою складовою зернової логістики є автомобільний транспорт, однак на перешкоді розвитку цього виду транспортних перевезень є технічні характеристики та незадовільний стан доріг. Останнім часом перевищення вагових нормативів автотранспорту стає вагомою проблемою в сегменті зернової логістики. Перевантаження зерновозів для України є звичайною практикою, завдяки цьому використовується менша кількість вантажівок, що робить поставки зерна більш мобільними та менш затратними. За нормативами вага зерна не повинна перевищувати 38 т. Проте фактично перевантаження зерновозів досягає третини від дозволеного обсягу перевезення. Тож Уряд вже заборонив перевезення по автодорогах подільних вантажів вагою понад 40 т, а відповідні служби відновлюють габаритно-ваговий контроль транспортних засобів на дорогах загального користування.

Становлення зернової логістичної інфраструктури регіону повинно ґрунтуватися

на системному підході, а основним результатом її функціонування повинно стати мінімізація витрат на обслуговування логістичних операцій переміщення зернової продукції. Розвиток зернової логістичної інфраструктури забезпечить в подальшому створення додаткових робочих місць, збільшення надходжень у державний та місцеві бюджети, а отже сприятиме підвищенню соціально-економічного рівня регіону.

Отже, сучасна зернова логістична інфраструктура характеризується такими тенденціями, як мінімізація витрат на транспортування, зберігання зернової продукції, що, у свою чергу, підвищує попит на логістичні послуги в сільськогосподарській сфері. Вона має стати важливою складовою транспортно-логістичної системи Миколаївського регіону, що потребує модернізації наявних та введення в дію нових потужностей, структурних змін в організації бізнесу, зваженої інвестиційної політики, розвитку державно-приватного партнерства в транспортні сфері.

Список використаних джерел

1. Бойко Є. О., Куцак В. О. Особливості впливу публічного адміністрування на розвиток транспортної логістики в контексті природоохоронної політики / Є. О. Бойко, В. О. Куцак // Науковий вісник Херсонського державного університету. - 2016. - Вип. 21, ч.2 - С. 134-138.
2. Залізнична й автомобільна інфраструктури, які залучають для перевезень зерна, перебувають у критичному стані. Як у цій ситуації забезпечувати зростання експорту? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.agrotimes.net/journals/article/ruh-zi-skipom>
3. Необхідність розвитку зернової логістики в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://propozitsiya.com/ua/neobhidnist-rozvitku-zernovoyi-logistiki-v-ukrayini>
4. Офіційний сайт : Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» [Електронний ресурс]. <http://www.uspa.gov.ua>
5. Офіційний сайт: Головне управління статистики у Миколаївській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mk.ukrstat.gov.ua/>

6. Офіційний сайт: ТОВ «Нібулон» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nibulon.com/>

7. Розвиток зернової логістики в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.agro-business.com.ua/ekonomichnyi-gektar/5898-rozvytok-zernovoi-logistyky-v-ukraini.html>

УДК 656.072

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ С ТОВАРНЫМ РЫНКОМ

*Еловой И.А., д.э.н, профессор,
Мыслик К.С., магистрант
(УО «БелГУТ»)*

Активные процессы глобализации, рост числа и масштабов транснациональных корпораций породили потребность использования в международном бизнесе глобальных логистических каналов и цепей, а также обусловили формирование самостоятельного рынка логистических услуг [1].

Проблемы рынка логистических услуг затрагивались в рамках исследований по развитию международного рынка услуг в работах многих зарубежных экономистов К.Лавлока, Дис. Маркусена и других. В исследованиях американских, английских, немецких специалистов по логистике выделяются аспекты влияния эффективного управления материальными потоками на конкурентоспособность компании. Однако указанные исследования не выделяют проблемы рынка транспортных услуг [2].

В исследованиях ученых стран СНГ еще в меньшей мере уделяется внимание взаимодействию рынка транспортных услуг с товарным. В большинстве случаев транспортный сектор услуг рассматривается как часть рынка логистических услуг [3]. Однако при этом не изучается взаимосвязь и взаимодействие логистического рынка с товарным. В то же время быстрое изменение рынка логистических услуг, включающего в себя рынок транспортных услуг, в условиях глобализации требует постоянного изучения новых тенденций его развития.

Логистические услуги формируются на

основе требований снабжения, производства и сбыта конечной готовой продукции. В частности, сложная логистическая производственно-транспортная система связана с производством конкретной конечной готовой продукции для определенного сектора товарного рынка. Как правило, эта сложная система связана с территорией нескольких государств. На первых стадиях данной системы добывается исходное сырье, на вторых стадиях производятся полуфабрикаты, а на третьих – комплектующие изделия. Например, железная руда добывается в первом государстве, из нее выплавляется металл, из которого производятся комплектующие изделия во втором государстве, а на головном предприятии в третьем государстве собирается конечная готовая продукция с использованием других комплектующих (например, автомобиль).

Логистические цепи движения ресурсов связывают между собой звенья рассматриваемой сложной логистической системы (рисунок 1). Следует обратить внимание на разницу между производственными, торговыми и транспортными логистическими центрами: производственные и торговые логистические центры работают с материальными потоками, а транспортно-логистические – с грузовыми. В свою очередь, схемы доставки ресурсов находятся внутри рассматриваемой цепи и обеспечивают их перемещение между логистическими центрами. В схеме доставки груза может участвовать один или несколько видов транспорта [4].

Определенный сектор товарного рынка с позиции рассматриваемой сложной логистической производственно-транспортной системы характеризуется объемом спроса, ценой товара на рынке и циклом производства и реализации товара (таблица 1). За этот цикл должна быть произведена и реализована конечная готовая продукция. В этом состоит особенность снабжения, производства и сбыта конечной готовой продукции в странах с рыночной экономикой.

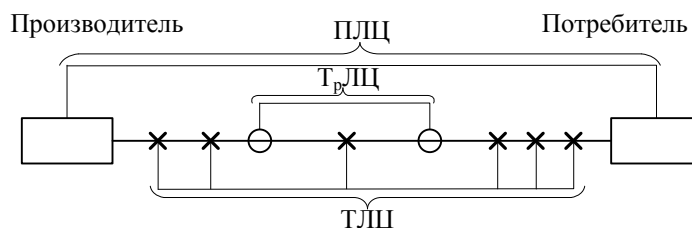
Аналогично логистические цепи движения ресурсов и схемы доставки грузов характеризуются подобными показателями (см. таблицу 1). Следует отметить, что рынок транспортных услуг с позиций отправителей и получателей характеризуется схемами доставки грузов, а транспортные издержки в свой состав включают провозные платежи, издержки на накопление отправки груза и ее потребление, а также потери и компенсации, связанные с нарушением нормативно-правовых документов

при доставке грузов. В конечном итоге схемы доставки грузов описываются такими основными параметрами как объемы перевозок, верхние пределы тарифов и сроков доставки, уровни сохранности перевозимых грузов и транспортно-экспедиционного обслуживания.

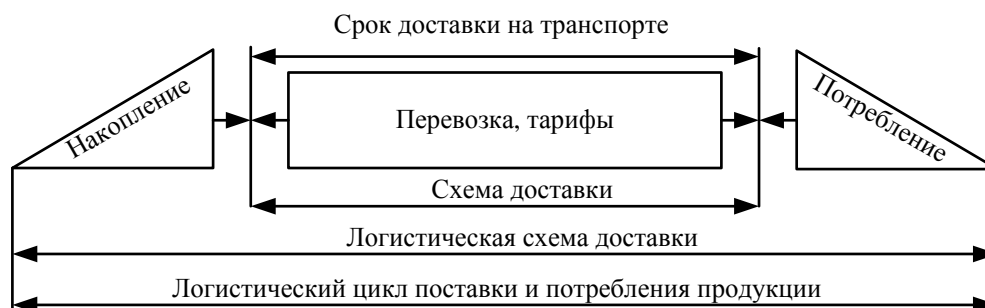
Анализ данных таблицы 1 показывает, что тарифы должны устанавливаться во взаимосвязи со сроками доставки грузов. В результате требования к тарифам и срокам доставки грузов сводятся к следующему: тарифное регулирование должно

рассматриваться исходя из принципов и правил логистики, а тарифные системы государств должны формироваться с учетом верхних пределов тарифов. Если параметры схем доставки грузов не вписываются в верхние пределы тарифов и сроков доставки, то должны применяться инновационные технологии и альтернативные схемы доставки грузов, использоваться последние достижения научно-технического прогресса, другие решения с целью выполнения этих условий.

Логистическая цепь движения ресурсов



Логистическая схема доставки продукции



ПЛЦ – производственный логистический центр; T_p ЛЦ – торговый логистический центр;
ТЛЦ – транспортно-логистический центр.

Рис. 1. Принципиальная схема логистической цепи движения ресурсов между элементами сложной логистической системы

Таблица 1

Взаимодействие товарного рынка с рынком транспортных услуг

Сектор транспортного рынка	Логистические цепи движения ресурсов	Логистические схемы доставки грузов	Схемы доставки грузов
1 Объем спроса	1 Потребность в материальных ресурсах и товаре	1 Потребность в объемах перевозок грузов	1 Объемы перевозок грузов
2 Цена товара на рынке	2 Предельные цены материальных ресурсов и товара	2 Предельные величины транспортно-логистических издержек	2 Верхние пределы тарифов
3 Логистический цикл производства и реализации товара	3 Логистические циклы поставки материальных ресурсов и товара	3 Логистические циклы поставки продукции	3 Верхние пределы сроков доставки грузов

В мировой и отечественной практике для повышения эффективности тарифной системы могут применяться различные методы тарифного регулирования, в основе которых лежит установление предельных минимальных и максимальных тарифных ставок. В пределах этих ставок может осуществляться свободное тарифообразование и другие мероприятия тарифной политики. Обобщение зарубежного опыта показало, что в процессе установления верхних пределов тарифов и сроков доставки грузов учитываются интересы клиентов, перевозчиков, государств и транснациональных компаний или монополий. Расчет этих параметров может выполняться на основе:

– допустимых транспортных издержек в цене доставляемой продукции, $I_t = C_p - C_o$ (в условиях монополии на перевозку груза), где C_p, C_o – цены на рынке и отпускные;

– конкурентоспособности схем доставки грузов, $I_1 < I_2$ (в условиях конкуренции при доставке груза), где I_1, I_2 – транспортно-логистические издержки для рассматриваемых схем доставки грузов.

В конечном итоге тарифная политика государств должна проводиться с учетом требований сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем различных видов. Например, цены изделий на стадиях производства в сложной логистической системе увеличиваются более интенсивно по сравнению с ростом транспортных затрат. Это позволяет сделать вывод о том, что на исходное сырье тарифы должны быть более низкими по сравнению с комплектующими изделиями. При таких условиях будет обеспечен минимальный прирост цены конечной готовой продукции за счет транспортной составляющей. В результате появляется возможность объективно распределить грузы на тарифные классы в зависимости от места расположения и допускаемой доли транспортной составляющей на элементах в сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых системах.

Результаты исследований показали [2,4]:

а) на начальных элементах международной сложной логистической производственно-транспортной системы исходные материалы (сырье) целесообразно поставлять производителю полуфабрикатов большими партиями железнодорожным, водным транспортом с использованием традиционных

способов доставки;

б) на последующих элементах рассматриваемой международной сложной логистической системы полуфабрикаты, поставляемые производителю комплектующих изделий, целесообразно доставлять с использованием мультимодальных схем перевозки. Например, до оптовика более крупными партиями и от оптовика менее крупными отправлениями;

в) производители комплектующих изделий должны их поставлять конечному производителю готовой продукции небольшими партиями к определенному моменту времени («точно в срок»), что объясняется наличием большой номенклатуры комплектующих изделий, обусловленной многообразием конечной готовой продукции в условиях конкуренции на рынке товаров большого числа производителей, учитывающих конкретные потребности потребителей;

г) на начальных элементах международной сложной логистической транспортно-сбытовой системы конечную готовую продукцию целесообразно доставлять на большие расстояния оптовикам укрупненными партиями (сбыт первого уровня);

д) на втором уровне сбыта конечную готовую продукцию следует доставлять менее крупными партиями по сравнению со сбытом первого уровня. Однако при этом должны учитываться конкретные условия формирования схем доставки, включая интенсивность спроса на продукцию в конкретном месте или регионе;

е) на третьем уровне сбыта до мест розничной торговли конечная готовая продукция (товары) доставляются небольшими партиями в зависимости от заказа. Доставка таких товаров осуществляется автомобильным транспортом небольшой грузоподъемности.

Перечень использованных источников

1 Куренков П.В. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление / П.В. Куренков, А.Ф. Котляренко. – Самара: Сам ГАПС, 2002. – 636 с.

2 Еловой И.А. Управление потоками в логистических системах мировой экономики / И.А. Еловой, В.Н. Похабов, М.М. Колос; под науч. ред. В.Ф. Медведева. – Минск: Право и экономика, 2006. – 266 с. – (Серия «Мировая экономика»).

3 Кирпа Г.Н. Организация контейнерных перевозок в Украине: Монография. – Днепропетровск: Арт-Пресс, 1998. – 132 с.

4 Еловой И.А. Интегрированные логистические системы доставки ресурсов: теория, методология, организация / И.А. Еловой, И.А. Лебедева; под науч. ред. В.Ф. Медведева; Бел. гос. университет транспорта. – Минск: Право и экономика, 2011. – 461 с. – (Серия «Мировая экономика»).

УДК 658.7:656

ВПЛИВ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ НА ЕКОНОМІЧНІ ІНТЕРЕСИ УКРАЇНИ

Копитко В.І., д.е.н., професор (ДНУЗТ)

Під час реформування економіки відбувається розрив традиційних економічних зв'язків, що характеризується невизначеністю товарних ринків. Це підвищує значимість формування стійких транспортно-логістичних зв'язків в рамках міжнародного поділу праці, що сприяє своєчасній доставці товарів і зниження витрат при здійсненні зовнішньоторговельних відносин. Цьому сприяє постійне зростання якості транспортних послуг, застосування сучасних технологій та модернізація інфраструктури. Вирішенню цих проблем сприяє використання транспортно-логістичними компаніями логістичних концепцій, які мають на меті поставку продукції в певний термін в конкретне місце. Міжнародні транспортні коридори (МТК) технологічно забезпечені відповідною інфраструктурою та прокладені за найкоротшими маршрутами, що дозволяє скоротити час транзиту. Тому використання МТК учасниками міжнародних економічних відносин значно підвищує їх конкурентоспроможність на світових ринках.

Для виміру ефективності результатів діяльності логістики у світовій практиці використовується Індекс ефективності логістики (Logistics Performance Index), розроблений і запропонований Світовим банком. Всесвітній банк почав складати рейтинг LPI в 2007 році і швидко отримав визнання серед політиків і професіоналів на національному, регіональному і глобальному рівнях. Перші місця логістичного рейтингу посіли Німеччина, Люксембург, Швеція та Нідерланди. Крім них десятку лідерів за показниками LPI довершують Сінгапур, Бельгія, Австрія, Великобританія, Гонконг і США. Китай опинився на 27-му місці (на одну сходинку вище

рейтингу 2014 р.). Україна – на 80-му місці (2014 р. – 61-е місце). Росія – на 99-му (2014 р. – 90-е місце), Білорусь – на 120-му (2014 р. – 99-е місце).

Міжнародні транспортні коридори формують основні канали, за якими рухаються товарні потоки. МТК активно використовуються на європейському та інших континентах, що, в свою чергу, сприяє зростанню конкуренції між ними щодо залучення вантажів та пасажирів. Кон'юнктура альтернативних проектів МТК визначає їх важливу роль не тільки в розвитку світової економіки, але і позиції України як європейської держави. Так, Україна домовилась про запуск тестового потягу для транспортування зерна до Ірану. і маршрут проляже через Грузію та Азербайджан. Це надзвичайно перспективний напрямок співпраці для обох країн. Україна розроблятиме у 2017 році нові міжнародні транспортні коридори, щоб стати надійним транзитним мостом між країнами Європи, Азії та Сходу. Цей проект можливо реалізувати, оскільки ПАТ «Укрзалізниця» як акціонерне товариство дозволяє перейти від територіального принципу формування залізничного бізнесу до національного. Наразі компанія забезпечує 82 % вантажних і майже 50 % пасажирських перевезень, які здійснюються усіма видами транспорту. За обсягами вантажних перевезень українська залізниця займає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Це дозволить за функціональною ознакою створити кілька компаній, що спеціалізуються на певних видах перевезень, а також компанію, що займається інфраструктурою.

Україна як держава, що володіє значним транзитним потенціалом, розглядається важливим учасником формування міжнародних транспортних зв'язків, ключове значення в реалізації яких належить саме залізничному транспорту. Через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори в напрямках Схід – Захід і Балтика – Чорне море, що дозволяє нарощувати транзитні вантажо- і пасажиропотоки, активізувати процеси відновлення промисловості України шляхом формування полюсів зростання в зоні міжнародних транспортних коридорів. Рівень розвитку транспортної системи держави – одна з найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, і тому стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство що відповідає

рівню високорозвиненої держави і позитивно впливає на економіку України.

Однак, на сьогодні залізнична галузь України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у належних обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу збільшується зношеність технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху та якість транспортно-логістичних послуг. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських залізниць з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

На сьогоднішній день транспортна політика розвинутих європейських країн орієнтована на організація функціонування і розвитку міжнародних транспортно-логістичних систем та поглиблення транспортного співробітництва між країнами. Це обумовлено факторами нової науково-технічної революції та світовими інтеграційними процесами. В Україні зношеність вантажних вагонів становить 89,7%, середній вік локомотивів перевищує 40 років. Тому слід залучати приватні компанії, які володіють 37,7% від загального вагонного парку, адже формування нових організаційних структур вимагає залучення значних інвестицій, зокрема на розвиток логістичної інфраструктури. Також слід розробити основні положення методики оцінки ефективності цільових програм створення транспортно-логістичних систем, що враховують специфіку розвитку транспорту, включаючи особливості розвитку транспортно-логістичної інфраструктури.

В умовах сучасного розвитку економіки на основі процесів глобалізації та інтеграції, постійних зовнішніх викликів транспортно-логістична система України розглядається в якості найважливішого чинника конкурентоспроможності країни. Проект Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року розроблено за участю експертів ЄС в рамках другого компоненту проекту технічної допомоги ЄС «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії в Україні» для забезпечення комплексного бачення глобальних пріоритетів трансмодальної політики і визначення напрямів розвитку галузі на період до 2030 року. Загальна мета проекту Стратегії полягає у визначенні концептуальних засад формування та реалізації державної політики в

галузі транспорту, спрямованих на створення інтегрованого до світової транспортної мережі ефективно функціонуючого транспортного комплексу України, підвищення інвестиційної привабливості транспортної галузі, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу задля стійкого економічного та соціального розвитку країни.

Реалізацію Національної транспортної стратегії України можна реалізувати виділивши один із пріоритетів - розвиток транспортно-логістичного комплексу, серед яких: створення мережі транспортно-логістичних кластерів (ТЛК); розширення міжнародного співробітництва та інтеграція транспортного потенціалу країни в структури міжнародних транспортних коридорів (МТК). Це вимагає застосування принципово нових наукових підходів, в основі яких закладені сучасні логістичні принципи розвитку транспортної інфраструктури з урахуванням особливостей формування ТЛК і їх інтеграції в існуючі структури МТК.

УДК 658.7:656.2(477)

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ ЗА РАХУНОК ВПРОВАДЖЕННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИХ ТЕХНОЛОГІЙ

Корінь М.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Залізничний транспорт відіграє провідну роль в соціально-економічному розвитку України. Від стану його інфраструктури та рухомого складу, рівня безпеки виконання перевезень та якості транспортного обслуговування залежить не тільки економічний розвиток країни, але й можливість ефективної інтеграції в європейську транспортну систему, використання транзитного потенціалу та створення умов для вирівнювання соціально-економічного розвитку регіонів. За своєю географічною конфігурацією система українських залізниць виступає важливим учасником в системі міжнародних транспортних зв'язків та з'єднуючою ланкою європейського та азійського континентів [1].

В умовах глобалізації міжнародної економіки та торгівлі відбувається трансформація

підходів до організації процесів транспортування вантажів в бік збільшення частки комплексного транспортно-логістичного обслуговування, що передбачає виконання процесу транспортування найбільш раціональними маршрутами та на високому рівні логістичного сервісу. Така зміна підходів до організації процесу транспортно-логістичного обслуговування обумовлена прагненням компаній-споживачів скоротити витрати на транспортування та оптимізувати товарні запаси, що в умовах розвитку транспортно-логістичного бізнесу реалізується в наступному:

- оптимізації транспортних маршрутів і відповідно, скорочення рівня транспортних витрат в собівартості продукції;
- передачі функцій з управління та регулювання виробничих запасів транспортно-логістичним компаніям;
- скороченні кількості складських площ та наближення їх розміщення безпосередньо до місця споживання;
- використанні сучасних методів зберігання, зокрема, таких як крос-докінг.

В умовах динамічного розвитку ринку транспортно-логістичних послуг розвиток залізничного транспорту України на інноваційних засадах вимагає впровадження і сучасників підходів до організації процесу транспорту шляхом розвитку саме сектору транспортно-логістичних послуг ПАТ «Українська залізниця». Сьогодні вже реалізовано окремі заходи щодо формування транспортно-логістичного сектору ПАТ «Українська залізниця». Зокрема, в структурі управління галузі виділено окремий підрозділ, що відповідатиме за реалізацію стратегії транспортно-логістичного обслуговування. Важливим кроком стало і створення Українського державного центру транспортно-логістичного сервісу «Ліски» з філіями в містах-центрах відповідних залізниць: Південній залізниці - у Харкові, Донецькій залізниці - у Луганську і Донецьку, Придніпровській залізниці - у Дніпропетровську, Одеській залізниці - в Одесі, який повинен якісно змінити технологію роботи ПЗТ, забезпечити розвиток контейнерної системи в Україні та розширити сфери діяльності залізничного транспорту на внутрішньому і зовнішньому ринках перевезень [2]. Однак, незважаючи на це, й досі транспортно-логістичний бізнес на залізничному транспорті не отримав достатнього поширення.

В першу чергу, розвиток транспортно-логістичного послуг на залізничному транспорті України має супроводжувати впровадження інтелектуальних технологій організації руху

поїздів, що дозволяють оперативно управляти процесом транспортування вантажів і пасажирів, маючи можливість аналізувати та прогнозувати події, виникаючі в процесі обслуговування споживачів. Однією з таких технологій є система SCEM (Supply Chain Event Management), що дозволяє на основі інформації про постачальників, виробників та споживачів комплексно управляти ланцюгом постачань, оперативно реагуючи на зміни в ньому за рахунок постійного контролю за статусом виконання замовлення. Окрім цього, формування інтегрованого інформаційного середовища для надання комплексних транспортно-логістичних послуг має відбуватися і за рахунок включення до складу корпоративної інформаційної системи такого роду систем, як Customer Relationship Management (CRM), Supplier Relationship Management (SRM), E-Supply Chain Management (e-SCM), а також інструментів для технічної реалізації координації в ланцюзі постачань (EDI, XML) та управління технічною інфраструктурою (RFID, Trace&Tracking) [3]. Їх впровадження дозволить не лише створити середовище для інтегрованого планування та управління процесами транспортно-логістичного обслуговування, але й зменшити витрати часу на організацію перевезень за рахунок консолідації даних в єдиному банку даних, забезпечити надійність та комфортність перевезень, сприятиме координації і комунікації учасників процесу транспорту та в цілому підвищенню ефективності функціонування залізничного транспорту.

Список використаних джерел

1. Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок Единого экономического пространства [Текст]. – Алматы, 2014. – с. 127.
2. Офіційний сайт Українського центру транспортно-логістичного сервісу «Ліски» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://liski.ua/>. – Назва з екрана.
3. Прокофьев Д.Ю. Интегрированная информационная система управления функционированием мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ) / Д.Ю. Прокофьев, Т.А. Прокофьева, В.И. Сергеев [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://publications.hse.ru/mirror/pubs/share/folder/285nl2g5wc/direct/74392450>. - Загл. с экрана.

УДК 658.788:656.223

ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕСУ ЗАЛІЗНИЦЬ В УМОВАХ - ЛОГІСТИЧНОГО УПРАВЛІННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ

*Крючков В.О., перш.заст. начальника регіональної філії (Регіональна філія «Південно-західна залізниця»),
Ломотько Д.В., д.т.н., професор (УкрДУЗТ)*

Одними із основних напрямків удосконалення організації транспортного процесу залізниць України є забезпечення конкурентоспроможності та прибутковості в умовах транспортного ринку при значних змінах в обсягах перевезень. Вирішення цієї науково-прикладної задачі можливо здійснити шляхом впровадження логістичних принципів в усі ланки перевізного процесу. Даний напрямок відповідає вимогам сучасності та директивним документам ПАТ «Укрзалізниця».

Процес формування логістичних технологій організації транспортного процесу залізниць України повинен носити комплексний характер і сприяти процесам реформування та корпоратизації, враховувати інтереси усіх учасників перевізного процесу, бути спрямованим на ресурсозберігаючі технології при використанні обмежених кількості тягового рухомого складу, вантажних вагонів тощо. В умовах змін обсягів перевезень покращення кількісних і якісних показників експлуатаційної роботи залізниць неможливо без врахування наявності конкуренції з іншими видами транспорту та виконання підвищених вимог клієнтури до якості транспортного обслуговування. У даних умовах особливо актуальним стає вирішення проблеми створення методологічних основ для формування логістичних ланцюгів, що, у свою чергу, передбачає створення високоефективних технологій перерозподілу та використання засобів транспорту, визначення раціональних маршрутів прямування вантажних поїздів, формування адаптивної системи взаємодії залізничного та інших видів транспорту у транспортних вузлах зі створенням відповідних сучасних систем підтримки прийняття рішень. Цілі управління вагоно- та вантажопотоками должны быть основаны на принципах SCM (Supply Chain Management, управление цепями поставок) с организацией стратегических

альянсов на технологической основе.

Забезпечення безперервності процесу вантажних перевезень по залізницях України останнім часом пов'язано із врахуванням значних коливань обсягів роботи із масовими вантажами. Це можливо шляхом впровадження логістичних підходів із створенням та розвитком системи логістичних центрів. Це забезпечить адаптивність перевізного процесу залізниць України та системну взаємодію учасників перевезення при переробці вантажів.

До основних функцій логістичних центрів слід віднести планування і організацію раціональної доставки вантажів, контроль виконання погодженого графіка перевезення та надання відповідної інформації вантажовласникам та підприємствам інших видів транспорту. Ефективність функціонування логістичного центра визначається ступенем синхронізації взаємодії залізниці і вантажовласників, підвищенні погодженості роботи різних технологічних складових при організації перевезень масових вантажів, а також в розширенні номенклатури транспортно-логістичних послуг. У більшості випадків функціонування транспортної системи на основі когнітивних логістичних технологій істотно пов'язано з перерозподілом обмежених ресурсів між підрозділами, які беруть участь у процесі транспортування вантажів.

Розробка комплексу відповідних наукових підходів дозволяє визначити раціональну технологію організації транспортного процесу залізниць України, скоротити експлуатаційні витрати та сформувані сучасну ієрархічну систему логістичних центрів ПАТ «Укрзалізниця».

УДК 656.223:658.788

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК КОНТЕЙНЕРНЫХ ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОГНИТИВНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Ломотько Д.В., д.т.н., професор (УкрГУЖТ)

Развитие транспортной инфраструктуры приводит к необходимости учитывать и использовать особенности корпоративного

рынка логистики, применения поведенческих моделей формирования цепей поставок. Традиционно цепи поставок представляют собой множество последовательно взаимодействующих между собой подсистем поставщиков и потребителей ресурса. При этом каждый потребитель в процессе продвижения логистического потока становится поставщиком для последующих элементов до тех пор, пока готовый продукт не поступит к конечному пользователю. В общем случае цепь поставок логистических контейнерных потоков включает в себя компанию-организатора поставки, поставщиков, потребителей, а также различных посредников.

Позитивные технологические и логистические составляющие контейнерных перевозок являются одними из главных причин развития международной транспортной системы. Они становятся неотъемлемой частью международных логистических систем и обеспечивают надежную и бесперебойную доставку грузов различными видами транспорта. Подобные системы являются сложными, могут состоять из нескольких независимых цепей поставок и требуют специальных приемов для их изучения и для эффективного управления ними. Одним из таких подходов является рассмотрение контейнерной транспортной системы с позиции сложной когнитивной.

Когнитивная система (от лат. *cognito* — познание, узнавание, ознакомление) — многоуровневая система, обеспечивающая выполнение всех основных когнитивных функций живого организма. Такая система обеспечивает выполнение всех этапов процесса познания, а также включает в себя ряд обязательных подсистем - восприятия, внимания, памяти, мышления и т.д. Когнитивные технологии "имитируют" мыслительную деятельность человека. Они могут быть основаны на моделях с нечеткой логикой (*fuzzy logic*) и на нейронных сетях (*neural networks*). Цели, преследуемые при создании когнитивных транспортных систем, могут быть связаны с получением и использованием новых знаний, интеллектуальная обработка данных о логистических потоках, принятие решений в сложных технологических ситуациях.

Основными составляющими и участниками когнитивных транспортных систем являются:

- транспортная инфраструктура;
- транспортные средства;

- системы удаленного управления (телематики) элементами транспортной инфраструктуры и транспортными средствами;

- интеллектуальные информационные технологии, обладающие возможностью удаленного управления объектами;

- аналитические центры сбора и обработки логистической информации;

- центры принятия решения и управления логистическими потоками.

В процессе доставки контейнеров национальные цепи поставок ограничены одним государством, а международные – несколькими. Следовательно, организаторы, поставщики, потребители и все звенья такой цепи поставок находятся в пределах одной или нескольких стран. Это означает, что товары или услуги, произведенные в пределах цепи поставок, могут быть изготовлены из сырья и материалов, добытых или полученных на территории разных стран. То есть, формальные правила, нормы и технические регламенты между элементами цепи поставки могут кардинально отличаться.

По этой причине в странах ЕС гармонизирован этот вопрос путем создания регламентов включения всех видов транспорта в подобные системы согласно директивы об «умных» транспортных системах (директива 2010/40/EU от 07.07.2010 г.) на основе стандарта ISO 14813-1. Европейское законодательство трактует интеллектуальную транспортную систему как систему, в которой применяются информационные и коммуникационные технологии в сфере транспорта (в основном – автомобильного) и имеющую возможность взаимодействия с другими видами транспорта, включая инфраструктуру, транспортные средства, участников системы, а также системы транспортного регулирования.

Расширение границ Европейского союза и активизация процессов европейской транспортной интеграции безусловно требует новой ориентации транспортных потоков и развития транспортной сети. Основой инфраструктурной политики ЕС станет превращение национальных транспортных систем в единую трансъевропейскую транспортную сеть (*Trans-European Transport Network, TEN-T*). Одной из главных тенденций развития международной транспортной системы является рост контейнерных перевозок. Современные процессы глобализации, происходящие в мировой экономике, существенно влияют на роль транспорта в обеспечении экономической стабильности национальных экономик.

Анализ мировых тенденций развития контейнерных перевозок свидетельствует об их эффективности не только в плане стоимости доставки груза, а также в скорости за счет мобильности транспортных единиц и экологической безопасности окружающей среды.

Этим определяются основные задачи транспортной логистики контейнерных перевозок:

- выбор вида транспортных средств;
- планирование транспортного процесса совместно со складским и производственным;
- согласованное планирование транспортных процессов на различных видах транспорта;
- обеспечение технологического единства транспортного, складского, распределительного и производственного процессов;
- определение рациональных маршрутов доставки контейнерных грузов.

Например, за семь месяцев 2016 года объемы перевозок грузов в составе контейнерных поездов и поездов комбинированного транспорта «Викинг» по территории Украины возросли в сравнении с предыдущими на 7%. В целом во всех видах сообщений (импорт, экспорт, транзит и внутренние перевозки) перевезено 38021 TEU. Достаточно большие объемы перевезли в составе поезда комбинированного транспорта поездами по маршрутам Кошице - Перспективная – (4200 TEU); в Румынию (3848 TEU), «ZUBR» (856 TEU) и «Ленд Бридж» Китай - Словакия - Китай (358 TEU). Сейчас по территории Украины курсирует 11 контейнерных поездов. Перевозка контейнеров в составе контейнерных поездов составляют 27% от общего объема перевезенных контейнеров по территории Украины. Доля перевозимых контейнеров основным украинским перевозчиком ГП «УГЦТС Лиски» составляет 83,2% от общего количества перевезенных контейнеров по железным дорогам Украины.

Растущий спрос на железнодорожные контейнерные перевозки со стороны всех участников производственного процесса требует осуществлять поиск эффективных технических и технологических решений, исследовать и внедрять зарубежный опыт использования контейнерных логистических систем, реализовывать схемы доставки грузов с повышенным качеством услуг в условиях сокращения сроков доставки и уменьшения транспортных расходов.

В связи с неравномерностью распределения грузопотоков по транспортной сети страны формируется система с разной эффективностью выполнения логистических операций. Это связано с различным состоянием и степенью развития того или иного вида транспорта по регионам, дифференциацией уровня конкурентоспособности производителей, потребителей и их систем доставки продукции, наличием развитой инфраструктуры (особенно в транспортных коридорах). В этих условиях особое внимание необходимо уделять широкому использованию современных логистических когнитивных технологий доставки грузов. Среди них важное значение приобретают контейнерные перевозки в универсальных и специализированных контейнерах, необходимость создания и развития соответствующей инфраструктуры в виде системы контейнерных терминалов, транспортно-логистических центров, ситуационных центров управления.

Цели управления контейнеропотоками должны быть основаны на принципах SCM (Supply Chain Management, управление цепями поставок) с организацией стратегических альянсов путем внедрения когнитивной технологии VMI (Vendor-Managed Inventory), являющейся по сути развитием вертикальной кооперации потребителей с поставщиками в области управления запасами ресурсов.

Благодаря формированию новых транспортных коммуникаций, созданию благоприятных условий для перевозки контейнерных транзитных грузов, стабильному наращиванию объемов экспорта и импорта, привлечению инвестиций и активному росту производства, контейнерная транспортная система на железных дорогах с использованием перспективных логистических когнитивных технологий сумеет выйти на принципиально новый уровень развития.

Перечень использованных источников

1. Butko T., Prokhorchenko A., Muzykin M. Усовершенствование методов определения схем обращения локомотивов с учетом технологических особенностей вагонопотоков // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2016. – Т. 5. – №. 3. – С. 47-55.
2. Смирнова Е.А. Поведенческие модели глобальных цепей поставок [Текст] / Логистика и управление цепями поставок. №6 (47), 2011г.- 88 с.
3. Intelligent transport systems [Electronic resource] : ISO 14813-1: 2015 (en). – Access :

<https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:14813:-1>.

4. Ломотько Д. В., Ковальов А. О., Ковальова О. В. Formation of fuzzy support system for decision-making on merchantability of rolling stock in its allocation //Eastern-European Journal of Enterprise Technologies. – 2015. – Т. 6. – №. 3 (78). – С. 11-17, <http://dx.doi.org/10.15587/1729-4061.2015.54496>

5. Lomotko, D. V. Methodological Aspect of the Logistics Technologies Formation in Reforming Processes on the Railways /D. V. Lomotko, E. S. Alyoshinsky, G. G. Zambrybor//Transportation Research Procedia. - 2016. -Vol. 14. -P. 2762-2766 DOI: 10.1016/j.trpro.2016.05.482

УДК 656.223

НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ВАНТАЖНИХ ФРОНТАХ В УМОВАХ ПІДПРИЄМСТВ ПРОМИСЛОВОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор,
Кичук М.П., магістрант,
Воробей О.В., магістрант (УкрДУЗТ)*

Визначення раціонального технічного оснащення вантажних фронтів та складів ґрунтується на порівнянні різноманітних варіантів по техніко-економічних показниках. Для техніко-економічної оцінки варіантів технічного оснащення на підприємствах промислового залізничного транспорту найбільш часто прийнято використовувати узагальнюючий показник - приведені витрати з урахуванням життєвого циклу технологій, мінімум яких є критерієм оптимальності.

Важливою складовою сумарних є витрати, що пов'язані із простоюванням вагонів, їх подачею – забиранням та вагоно-годинами очікування виконання вантажних операцій. Дослідження показують, що ці витрати зростають за наявності черги рухомого складу. Останні з'являються при випадковому характері надходження вагонів по часу та кількості, а також в наслідок значних коливань часу виконання вантажних операцій від середнього значення.

В умовах ринкової економіки одним з основних принципів функціонування

підприємств промислового залізничного транспорту (ППЗТ) є формування комплексних інвестиційних проектів, що забезпечують досягнення стратегічних цілей по розвитку послуг, що пов'язані із промисловими залізничними перевезеннями та додатковими послугами, а також створення можливостей для реалізації перспективних маркетингових планів. У відповідності зі стратегічними цілями розвитку системи ППЗТ інвестиції повинні направлятися на досягнення наступних основних цілей і завдань:

- забезпечення в повному обсязі потреб економіки країни у промислових залізничних перевезеннях при забезпеченні необхідного рівня безпеки і якості обслуговування;
- розвиток транспортної інфраструктури ППЗТ і підприємств та відновлення парку рухомого складу;
- підвищення ефективності основної та додаткової діяльності;
- збільшення масштабу транспортного виробництва та підвищення якості послуг і безпеки перевезень;
- інтеграція єдиної технологічної системи з магістральним залізничним транспортом;
- підвищення фінансової стійкості та ефективності функціонування.

Для забезпечення максимального економічного ефекту та підвищення контролю за інвестиційним процесом, при формуванні комплексних інвестиційних проектів слід використати метод проектно-орієнтованого підходу у взаємозв'язку з прогнозними маркетинговими оцінками очікуваних масштабів вантажо- і вагонопотоків. В основу формування інвестиційної складової розвитку системи ППЗТ повинні бути закладені наступні базові принципи:

- комплексність та етапність розвитку інфраструктури окремих ППЗТ, як основного ресурсу для здійснення фінансово-господарської діяльності;
- формування комплексних проектно-орієнтованих інфраструктурних проектів по основних напрямках прогнозних вантажо- і вагонопотоків на базі логістичних і маркетингових підходах;
- максимальне задоволення потреби галузі в придбанні і модернізації рухомого складу, виходячи з реальних виробничих потреб ППЗТ і підприємств, а також з урахуванням фінансових можливостей галузі.

УДК 656.225:65.012.2

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ РОБОТИ ПЕРЕВАНТАЖУВАЛЬНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВУЗЛІВ ІЗ ПЕРЕВАЖНОЮ ПЕРЕРОБКОЮ НАВАЛОЧНИХ ВАНТАЖІВ

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор,
Овчів М.Ж., аспірант (УкрДУЗТ)*

Сучасний рівень розвитку суспільного виробництва і ринкова економіка характеризуються прагненням комплексно вирішувати проблеми вивчення потреб ринків в товарах, їх виготовлення, розподілу, доставки і продажу споживачам. Це приводить до необхідності проектування і експлуатації виробничих, торгівельних і транспортних підприємств не ізольовано один від інших, а спільно вже на перших етапах їх створення. Так виникають комплексні логістичні ланцюги або системи, що складаються з виробничих, транспортних і торгівельних підприємств і складів різного типів і призначення.

Ефективність транспортного процесу по переробці та доставці вантажів різними видами транспорту залежить від технологічної взаємодії роботи цих видів транспорту. При цьому важливу роль в узгодженні роботи різних видів транспорту грає раціональне розподілення обсягів вантажів, що перевозяться. Це можливо за рахунок переключення частки обсягів вантажів з одного виду транспорту на інший з метою кращого використання парка рухомого складу взаємодіючих видів транспорту та скорочення транспортних витрат [1].

До навалювальних і насипних відносяться вантажі, що є однорідною масою фракційних складових (часток, шматків), що володіють взаємною рухливістю (сипучістю). Особливість навалювальних вантажів полягає в тому, що при навантаженні у вагони і інші транспортні засоби не потрібний перерахунок місць. На залізничному транспорті розрізняють насипні і навалювальні вантажі, як різні групи вантажів. Однак на всіх інших видах транспорту їх відносять до однієї групи сипких вантажів.

Транспорт служить матеріальною основою розподілу праці в суспільстві і здійснює зв'язок між виробництвом і споживачами, промисловістю і сільським господарством, видобувною і оброблювальною промисловістю, економічними районами. Залізничний транспорт надає великий вплив на

розвиток і розміщення суспільного виробництва і, у свою чергу, відображає розвиток і розміщення продуктивних сил по території регіону [2].

На сьогоднішній день тенденція зростання долі вантажопотоків навалочних вантажів на світовому ринку більше 50%. Різне зростання вантажопотоку, особливо навалочних вантажів, викликало значне підвищення навантаження на перевантажувальну техніку, особливо на порталні крани. Для забезпечення вантажних робіт перевантажувальними машинами необхідно вирішити комплекс завдань:

- підвищення надійності техніки;
- підвищення коефіцієнта використання техніки;
- забезпечення працездатності машин з минулим терміном служби;
- заміна перевантажувальних машин на нові.

Насипом перевозяться вантажі, що представляють собою однорідну масу фракційних складових твердих частинок, що володіють рухливістю (сипучістю). Навалом в непакетованому вигляді вагонними відправками здійснюють перевезення вантажів, навантаження яких ведуть без обліку місць і які за своїм фізичним властивостям не можуть бути віднесені до насипних вантажів. При виборі раціонального способу їх перевезення і зберігання враховують такі властивості, як щільність, кут природного укосу, коефіцієнт зовнішнього тертя або коефіцієнт тертя об опорні поверхні, фракційний (гранулометричний) склад матеріалу, вологість, гігроскопічність, злежується, абразивність, схильність до утворення склепіння, шкідливість для здоров'я і інші.

До насипним вантажам закритого зберігання відносять цемент, зерно, мінеральні добрива, деякі хімічні матеріали та інші. Їх перевозять зазвичай у критому рухомому складі залізничного або автомобільного транспорту, зберігають і переробляють в закритих складах. Для перевезення цих вантажів використовують вагони-хопери, цистерни (іноді й універсальні криті вагони) і автоцистерни. Оскільки більшість цих вантажів порівняно легкі порошкоподібні вантажі, для їх перевантаження часто використовують пневмотранспорт. Всі ці фактори принципово впливають на процес формування технології роботи перевантажувальних залізничних вузлів із переважною переробкою навалочних вантажів з використанням логістичних принципів.

Список використаних джерел

1. Цветов, Ю.М., Организация совместной работы различных видов транспорта [Текст] / Ю.М. Цветов, В.А. Лысенков, Ю.М. Смелянский // К.: Техніка, 1985.

2. Ломотько Д. В., Ковальов А. О., Ковальова О. В. Formation of fuzzy support system for decision-making on merchantability of rolling stock in its allocation //Eastern-European Journal of Enterprise Technologies. – 2015. – Т. 6. – №. 3 (78). – С. 11-17, <http://dx.doi.org/10.15587/1729-4061.2015.54496>

3. Lomotko, D. V. Methodological Aspect of the Logistics Technologies Formation in Reforming Processes on the Railways /D. V. Lomotko, E. S. Alyoshinsky, G. G. Zambrybor//Transportation Research Procedia. - 2016. -Vol. 14. -P. 2762-2766 DOI: 10.1016/j.trpro.2016.05.482

УДК 656.223

АНАЛИЗ МЕРОПРИЯТИЙ ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ УКРАИНЫ

*Ломотько Д.В., д.т.н., профессор,
Панькова М.Ю., магистрант (УкрГУЖТ)*

При существующих размерах движения грузовых и пассажирских поездов в Украине количество поездов на отдельных направлениях достигает 40-50 грузовых и до 90-100 пассажирских поездов в сутки (с учетом пригородного движения). Это создает значительную загруженность линий. Как следствие, может возникнуть необходимость в усилении пропускной способности железных дорог.

Увеличение пропускной способности также может осуществляться с целью улучшения качественных показателей работы – ускорения перевозок, снижения их себестоимости, автоматизации производственных процессов, повышения производительности и улучшения условий труда железнодорожников, охраны окружающей среды [1].

Однако одной из основных причин возникновения необходимости увеличения пропускной способности является появление в

Украине скоростного движения, что значительно увеличивает коэффициент съема грузовых поездов и, как следствие, создает большую загруженность участков.

Среди мероприятий по увеличению пропускной способности можно выделить следующие:

- увеличение ходовых скоростей движения грузовых поездов – дает возможность сократить время занятия перегонов и увеличить их пропускную способность. Особенно эффективно увеличение ходовой скорости на лимитирующих перегонах однопутных линий.

На двухпутных линиях повышение скорости дает эффект с точки зрения увеличения пропускной способности на участках, не оборудованных автоблокировкой. На участках же, оборудованных автоблокировкой, за определенными границами скорости интервал между поездами не может быть снижен. В этом случае дальнейший рост скорости не дает увеличения пропускной способности[1].

Таким образом, поскольку в Украине наиболее загруженными являются двухпутные линии, оборудованные автоблокировкой, мероприятия по увеличению ходовых скоростей движения не будут являться эффективными.

- уменьшение длины перегонов. Открытие дополнительных разъездов (обгонных пунктов) сокращает период графика за счет уменьшения времени хода по укороченному перегону. Требованием для открытия разъездов (обгонных пунктов) на уже эксплуатируемой сети между существующими раздельными пунктами является наличие площадки со средним уклоном $i \leq 4\%$. [1] Поэтому в существующих условиях разделение эксплуатируемых перегонов на равные по времени части является практически невозможным с экономической и с технической точек зрения.

- реконструкция устройств СЦБ. Введение более современных устройств СЦБ позволяет сократить станционные интервалы, обеспечить безостановочные скрещения и обгоны, а также обеспечить повышение безопасности движения, облегчить условия труда, сократить штат работников и поднять культуру работы железнодорожного транспорта[1]. Однако, так как в связи с появлением в Украине высокоскоростного движения основные линии уже были оборудованы устройствами СЦБ, включающими автоблокировку и диспетчерскую централизацию, дальнейшая модернизация и внедрение совершеннейших устройств

потребує значительних затрат времени и капиталовложений.

- увеличение числа главных путей на двухпутных линиях и строительство разгружающих линий. Увеличение числа главных путей на двухпутных линиях, т.е. строительство третьих и четвертых путей, встречается главным образом при исключительно интенсивном пригородном и пассажирском движении. В этом случае два пути специализируются для пригородных и пассажирских поездов, остальные два – для грузового движения. В случае, когда освоение грузопотоков становится затруднительным из-за роста грузонапряженности отдельных направлений, возникает необходимость строительства для этой цели третьего и четвертого путей [1]. Альтернативой может стать строительство новых разгружающих линий, а также использование раздельной эксплуатации линий с пассажирским и грузовым движением.

Строительство третьего пути может решить задачу пропуска поездов в периоды предоставления «окон» для текущего содержания и ремонта пути, который требуется выполнять на таких грузонапряженных линиях ежегодно[1]. Однако такая мера требует больших материальных затрат и с учетом нынешнего финансирования не представляется возможной. Кроме того, нет острой необходимости увеличивать пропускную способность сразу до таких размеров.

- изменение массы поезда. Увеличение массы поездов является не только одной из наиболее эффективных мер по повышению провозной способности железных дорог, но и важным средством улучшения эксплуатационных показателей их работы и снижения себестоимости перевозок.

При незначительных размерах пассажирского движения на двухпутных линиях уменьшение массы грузовых поездов, обеспечивающее приближение их скорости к скорости пассажирских, может уменьшить сьем с графика[1]. Однако в нашем случае из-за наличия значительных размеров пассажирского движения, в том числе и скоростного, такая мера не даст значительного эффекта.

В случае увеличения массы составов на двухпутных линиях, в особенности при больших грузопотоках, возникает необходимость удлинения станционных путей, переустройства локомотивного хозяйства, усиления мощности электроснабжающих устройств на электрифицированных линиях. Поэтому такая

мера сопряжена со значительными затратами и техническими сложностями в осуществлении.

- организация пропуска соединённых поездов. Пропуск соединённых поездов получил широкое применение в целях форсирования пропускной способности в периоды предоставления «окон» в графике для капитального ремонта пути. На двухпутных линиях поезда соединяются перед ремонтируемым перегонем и пропускаются попеременно в одну и другую сторону по оставшемуся действовать пути, на котором организуется двустороннее движение поездов. Разъединяются поезда после освобождения ремонтируемого перегона на следующем перегоне или далее на других перегонах участка. На однопутных участках соединённые поезда пропускаются до начала и после окончания «окна»[1].

Пропуск соединённых поездов в качестве постоянной формы организации движения может быть применён для увеличения провозной способности и улучшения качественных показателей работы на однопутных участках, а также на двухпутных линиях, оборудованных полуавтоматической блокировкой.

В нашем же случае (т.е. при обычном техническом оснащении двухпутных линий, оборудованных автоблокировкой) пропуск соединённых поездов в качестве временной или постоянной меры увеличения пропускной способности нецелесообразен, так как за время, затрачиваемое на соединение и разъединение поездов, все поезда могут быть пропущены и без их соединения.

- уменьшение коэффициента съёма.

Одной из мер освоения растущих перевозок является уменьшение коэффициента съёма. Особенно эффективно это мероприятие на двухпутных линиях, оборудованных автоблокировкой. Эффективным средством уменьшения коэффициента съёма на таких линиях является пачковая прокладка пассажирских поездов, обеспечивающая увеличение пропускной способности для грузового движения на 15-20 пар поездов и более[1]. Использование такого способа особенно актуально в условиях скоростного движения, когда большая разница скоростей движения поездов приводит к большому коэффициенту съёма и, как следствие, большей загруженности линий.

Пачковая прокладка пассажирских поездов относится к организационно-техническим способам увеличения пропускной

способности, не требует больших капиталовложений и времени на осуществление, и, на наш взгляд, является самым эффективным мероприятием по увеличению пропускной способности с учётом существующих в Украине размеров движения и имеющегося технического оснащения.

Таким образом, проанализировав возможные мероприятия по увеличению пропускной способности и принимая во внимание такие факторы, как размеры движения по сети железных дорог в Украине, техническое оснащение, оборудование линий устройствами СЦБ, наличие скоростного движения, можно сделать вывод, что наиболее эффективной мерой будет являться уменьшение коэффициента съёма

посредством пачковой прокладки поездов с возможным разделением движения по периодам суток.

Список использованных источников

1. Кочнев, Ф.П. Управление эксплуатационной работой железных дорог/Ф.П.Кочнев, И.Б.Сотников. - М., "Транспорт", 1990. - 424 с.

2. Butko T., Prokhorchenko A., Muzykin M. Усовершенствование методов определения схем обращения локомотивов с учетом технологических особенностей вагонопотоков //Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2016. – Т. 5. – №. 3. – С. 47-55.

Секція
«ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ»
 ГОЛОВА СЕКЦІЇ – к.т.н., доцент Д.І. Мкртичян

УДК 656.223.2(374.42)

**ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ
 СОСТАВЛЯЮЩИЕ ПРИ
 ОПЕРАТИВНОМ
 ВЗАИМОДЕЙСТВИИ
 ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ КАНАЛОВ НА
 СТАНЦИИ ПЕРЕДАЧИ ВАГОНОВ**

*Аксёничков А.А., ст. преподаватель
 (УО «БелГУТ»)*

Совершенствование технологии обработки поездов уменьшает простой вагонов на станции передачи вагонов не только под технологическими операциями, но и в ожидании их выполнения, что сокращает время доставки грузов к потребителю и повышает конкурентоспособность перевозок железнодорожным транспортом.

Станция передачи вагонов представляет собой сложную систему, состоящую из подсистем многократного действия, включающие многие элементы, одними из которых являются технологические каналы (бригады ПТО, ПКО, работники СТЦ, сотрудники органов пограничной службы и

должностные лица таможни) и ее состояние в определенный момент времени может быть представлено вектором

$$\bar{Z}(t) = \begin{pmatrix} X_1(t) \\ X_2(t) \\ \vdots \\ X_i(t) \\ Y_j(t) \end{pmatrix}, \quad (1)$$

где $X_i(t)$ – функция, описывающая состояние каждого i -го элемента (технологического канала) подсистемы; $Y_j(t)$ – функция, описывающая потребность в выполнении каждой j -й задачи элементом (технологическим каналом).

Функция, описывающая состояние каждого i -го элемента (технологического канала) подсистемы, определяется как

$$X_i(t) = \begin{cases} 1, & \text{если } i\text{-й элемент работоспособен;} \\ 0, & \text{если } i\text{-й элемент неработоспособен.} \end{cases}$$

Функция, описывающая потребность в выполнении каждой j -й задачи, определяется как

$$Y_j(t) = \begin{cases} 1, & \text{если есть потребность в выполнении } j\text{-й задачи;} \\ 0, & \text{если нет потребности в выполнении } j\text{-й задачи.} \end{cases}$$

Каждому состоянию подсистемы, описываемому вектором $\bar{Z}(t)$, соответствует определенное значение характеристики качества ее функционирования

$$\Phi_Z(t) = \Phi[\bar{Z}(t)] \quad (2)$$

При этом если $\Phi_Z(t) = \Phi[\bar{Z}(t)] = 0$, то $Y_1(t) = 0$. Следовательно, математической моделью функционирования подсистем станции передачи вагонов как сложной системы многократного действия является случайный процесс $\Phi[\bar{Z}(t)]$, описывающий изменение во времени характеристики качества функционирования подсистемы и

отличающийся особенностью, что значение характеристики качества функционирования подсистемы равно нулю, когда нет потребности в выполнении данной задачи.

Станция передачи вагонов как сложная система, состоящая из подсистем, функционирует дискретно в пространстве состояний и непрерывно во времени. В следствии отказа, выражающегося в задержке обработки поезда в подсистеме станции передачи вагонов, технологическим каналом (бригады ПТО, ПКО, работники СТЦ, сотрудники органов пограничной службы и должностные лица таможни) приводящего к задержке работы в подсистемах станции передачи вагонов и, следовательно, снижается качество и эффективность работы станции

передачи вагонов в целом.

С точки зрения надежности технологические каналы (элементы) соединены последовательно (бригада ПТО, сотрудники органов пограничной службы и должностные лица таможи), т. е. полный отказ (задержка обработки поезда) одного из них приводит к отказу (задержке) всей системы. Время между отказами отдельных технологических каналов (элементов) сложной системы и время восстановления их работоспособности являются

случайными величинами.

Подсистема станции передачи вагонов может находиться в работоспособном состоянии и обеспечивать полное её функционирование и находиться в неработоспособном состоянии из-за отказа (задержки) одного из технологических каналов (элементов) обработки поезда. На основании вышесказанного в таблице 1 представлены состояния технологических каналов и подсистемы.

Таблица 1

Состояние технологических каналов и подсистемы

Технологический канал	Состояние ехнологического канала	Состояние подсистемы станции передачи вагонов
ПТО	готов к обработке поезда	работоспособное
	отказ (задержка)	не работоспособное
	отказ (задержка) одной из бригад*	частично работоспособное
ПКО	готов к обработке поезда	работоспособное
	отказ (задержка)	не работоспособное
	отказ (задержка) одной из бригад*	частично работоспособное
Сотрудники органов пограничной службы	готов к обработке поезда	работоспособное
	отказ (задержка)	не работоспособное
	отказ (задержка) одной из бригад*	частично работоспособное
Должностные лица таможи	готов к обработке поезда	работоспособное
	отказ (задержка)	не работоспособное
	отказ (задержка) одной из бригад*	частично работоспособное
Примечание: * – Если технологический канал состоит из 2-х и более бригад		

Характер перехода подсистемы из одного состояния в другое является марковским, т. е. все будущее поведение подсистемы зависит от настоящего и не зависит от предыстории процесса. Подсистема в этом случае определяется начальными вероятностями состояний и матрицей переходных вероятностей $P_{ij}(t_1, t_2)$, которая может быть построена с помощью графа состояний. При этом предполагается, что функция $P_{ij}(t_1, t_2)$ определена для любых значений t_1 и $t_2 (\geq t_1)$.

Поскольку процесс существования подсистемы однородный и эргодический, то $P_{ij}(t_1, t_2) = P_{ij}(\Delta t)$ и для любых состояний i и j можно указать такое $t(>0)$, что $P_i(t) > 0$.

Если распределение вероятностей состояний в момент времени t описывается вектором $\bar{P}_i(t)$, а распределение вероятностей состояний в момент времени $(t + \Delta t)$ – вектором $\bar{P}(t + \Delta t)$, то эти векторы связаны между собой отношением

$$\bar{P}_i(t + \Delta t) = \bar{P}_i(t)\bar{P}_{ij}(\Delta t), \quad (3)$$

где $\bar{P}_{ij}(\Delta t)$ – стохастическая матрица вероятностей перехода N -го порядка.

Для определения вероятностей перехода все состояния размеченного графа состояний пронумерованы от 1 до 6. Переходные вероятности для состояния $i \neq j$ предоставляются в виде $P_{ij}(\Delta t) = \lambda_{ij}\Delta t$, или $P_{ij}(\Delta t) = \mu_{ji}\Delta t$.

Вероятность $P_{ij}(\Delta t)$ остается в i -м состоянии определяется как вероятность события, дополнительного к совокупности всех возможных переходов из этого состояния в другие $j \neq i$:

$$P_{ij}(\Delta t) = 1 - \sum a_{ij}\Delta t,$$

где a_{ij} – интенсивность перехода из состояния i в состояние j (т.е. λ_{ij} или μ_{ji}).

При этом

$$P_{ij}(\Delta t) = \begin{cases} a_{ij}\Delta t, & j \neq i; \\ 1 - \sum_{j \neq i} a_{ij}\Delta t, & j = i. \end{cases} \quad (4)$$

$$\frac{d}{dt}P_i(t) = \sum_{j=1}^N a_{ij}P_j(t) \begin{cases} i = 1, 2, \dots, N; \\ j = 1, 2, \dots, N; \end{cases} \quad (5)$$

Подставив выражение переходных вероятностей (4) и $P_i(t)$ в равенство (3), получим систему конечно-разностных уравнений. Вычтем из обеих частей уравнения $P_i(t)$ и разделим обе части на Δt , после чего перейдем к пределу при $\Delta t \rightarrow 0$:

Уравнение (5) является системой дифференциальных уравнений с постоянными коэффициентами, которые связывают вероятности состояний с матрицей интенсивности переходов (6 – парк приема).

$$\left\| \begin{array}{cccccc} -\sum_{i=2}^6 \lambda_{ij} & \lambda_{12} & \lambda_{13} & \lambda_{14} & \lambda_{15} & \lambda_{16} \\ \mu_{21} & -\mu_{21} & 0 & 0 & 0 & 0 \\ \mu_{31} & 0 & -\mu_{31} & 0 & 0 & 0 \\ \mu_{41} & 0 & 0 & -\mu_{41} & 0 & 0 \\ \mu_{51} & \lambda_{52} & \lambda_{53} & \lambda_{54} & -(\mu_{51} + \lambda_{52} + \lambda_{53} + \lambda_{54} + \lambda_{56}) & \lambda_{56} \\ \mu_{61} & 0 & 0 & 0 & 0 & -\mu_{61} \end{array} \right\| \quad (6)$$

В матричной форме уравнение (5) можно записать следующим образом:

$$\frac{d}{dt} \bar{P}(t) = A \bar{P}(t),$$

где A – матрица интенсивности перехода (6); $A \bar{P}(t)$ – вектор вероятностей состояний в момент времени t .

Матрица интенсивности перехода A является матрицей коэффициентов системы дифференциальных уравнений (5) для вероятностей $P_i(t)$ состояний подсистемы.

Для того чтобы найти решения системы дифференциальных уравнений (5), необходимо задать начальные условия в виде вероятностей $P_i(0)$, где $i = 1, 2, 3, 4, 5, 6$ состояниям системы в начальный момент времени $t = 0$.

Решая систему дифференциальных уравнений (5) при начальных условиях $P_i(0)$, определяем вероятности $P_i(t)$ состояний подсистемы в любой момент времени t .

Диагональные элементы дифференциальной матрицы (6) задаются

$$a_{ij} = -\sum_{j \neq i} a_{ij}.$$

Поскольку процесс функционирования подсистемы стационарный и эргодический, то

$\frac{d}{dt}P_i(t) = 0$ при $t \rightarrow \infty$, так как предельные вероятности P_i постоянны. Тогда имеем систему линейных уравнений

$$0 = \sum_{j=1}^N a_{ij}P_j, \quad i = 1, 2, \dots, N, \quad j = 1, 2, \dots, N.$$

Эта система уравнений с дополнительным условием

достаточно для определения предельных вероятностей P_i .

Теперь, когда известны вероятности $P_i(t)$ того, что подсистема в момент времени t будет находиться в состоянии $Z_i(t)$, $i = 1, 2, 3, 4, 5, 6$, известны предельные вероятности P_i и характеристики $\Phi_z(t) = \Phi_i$ подсистемы в этих состояниях, можно определить показатель качества функционирования подсистемы в момент времени t как математическое ожидание характеристики $\Phi_z(t)$ по формуле

$$\Phi(t) = M[\Phi_z(t)], \quad (7)$$

где $\Phi(t)$ – функция вектора $\bar{Z}(t)$, описывающего состояние системы, равна

$\Phi[\bar{Z}(t)]$ и выходной эффект, который оценивается средним ожидаемым объемом выполненной работы за интервал времени $t_1 \leq t \leq t_2$ и вычисляется по формуле

$$\varphi[t_1, t_2] = M[\varphi_z(t_1, t_2)], \quad (8)$$

где $\varphi_z(t_1, t_2)$ – выходной эффект подсистемы, соответствующий реализации функции $\Phi_z(t)$.

Данная модель может быть использована при создании интеллектуальной системы управления транспортным комплексом в целом и подсистемами станции передачи вагонов в частности, что приведет к повышению эффективности совместной работы объектов управления и управляющего оборудования.

УДК 656.212.7

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ ВЗАЄМОДІЇ ВАНТАЖНОЇ СТАНЦІЇ ТА ПРИЛЕГЛИХ ПІД'ЇЗНИХ КОЛІЙ

*Бауліна Г.С., к.т.н., доцент,
Захарова І.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Найважливіше значення для удосконалення експлуатаційної діяльності залізниць має ефективне і раціональне використання технічних і транспортних засобів на вантажних станціях у взаємозв'язку з під'їзними коліями підприємств. Обороти вагону з усіма його складовими елементами є одним із основних показників роботи залізниць. Оскільки основну частину часу за період свого обороту вагон знаходиться на станції і обслуговуваних ним під'їзних коліях, потрібне комплексне рішення задачі зі скорочення його простою на вантажних станціях.

Значна частина підприємств і організацій не виконує задані норми простою вагонів. Проведені дослідження [1] довели, що у зв'язку з коливаннями вагонопотоків за періодами року, місяців та діб виникають коливання кількості вагонів, які надходять у передавальних поїздах на вантажні пункти підприємств, та виникає простій вагонів в очікуванні виконання операцій. Величина цих простоїв залежить від обсягу роботи, переробної спроможності вантажних фронтів, кількості маневрових локомотивів та часу виконання операцій. У зв'язку з цими обставинами для поліпшення використання

вагонів із скорочення їх простою необхідно розробити комплексну технологію експлуатаційної роботи станцій і під'їзних колій. У роботі [2] сформовано імітаційні моделі технології роботи станцій, що використані в системі планування роботи на залізничному транспорті, методиці факторного аналізу простою вагонів на залізничних станціях різних категорій.

Удосконалення технології взаємодії станції та під'їзних колій можливо при диференційованому підході до кожного вантажовідправника та вантажоодержувача. При визначенні порядку обслуговування клієнтів пропонується враховувати кількість вагонів різних типів, що прибувають чи відправляються, обсяги навантаження та вивантаження на окремих під'їзних коліях, нерівномірність надходження місцевих вагонопотоків на станцію та інші фактори [3].

Найбільша частина обігу вагона приходить на вантажні операції. Аналіз роботи залізниць України показує, що понад 90 % всіх вантажних операцій виконуються саме на під'їзних коліях промислових підприємств [4]. Однією з основних причин неефективної роботи під'їзних колій є істотно виробнича зношеність (до 80 %) основних технічних засобів: колійного і стрілочного господарства, рухомого складу, вантажних і складських пристроїв. Це призводить до введення обмежень швидкості маневрових пересувань, частим сходам рухомого складу, поломок локомотивів, збільшення тривалості вантажно-розвантажувальних операцій. Модернізація основних фондів залізничного транспорту та під'їзних колій вимагає застосування сучасних наукових методів для вибору найбільш ефективних та економічно виправданих заходів щодо збільшення переробної спроможності [5].

Одним із завдань, необхідних для ефективного функціонування автоматизованої системи керування вантажними станціями є оперативне планування роботи маневрових локомотивів з обслуговування під'їзних колій промислових підприємств. При вирішенні цього завдання використані різні критерії оптимальності та цільові функції, що залежать від технологічних умов виконання маневрових робіт на вантажних станціях:

- мінімізація сумарного часу очікування локомотиву роботи, пред'явленим до виконання або мінімізація порожніх пробігів локомотиву;

- максимізація кількості робіт, виконаних протягом періоду планування або кількості перероблених вагонів;

- удосконалення технології роботи на основі зменшення витрат паливно-енергетичних ресурсів при проведенні маневрових операцій [6].

Визначення критерію оцінки якості функціонування для визначення впливу вибору числа та потужності вантажних засобів на реалізацію ефективної технології роботи вантажної станції дає можливість покращити функціонування станції при виконанні вантажних операцій [7].

Виконання основних показників роботи вантажних станцій багато в чому залежить від ритмічного забезпечення порожніми вагонами. На станцію не завжди рівномірно надходять порожні вагони, коли вони потрібні. Це необхідно враховувати при створенні технологічного резерву порожніх вагонів. Завдання ритмічного забезпечення станції порожніми вагонами зводиться до визначення оптимального розміру резерву порожніх вагонів. Якщо в резерві залишати велику кількість порожніх вагонів, то він звичайно забезпечить всі випадкові відхилення надходження вагонів. Але наявність великого резерву пов'язано з високими витратами його змісту. І навпаки, при відсутності достатньої кількості порожніх вагонів збільшуються витрати, пов'язані з простоем і наднормативним зберіганням вантажів на складах підприємств.

Проведеним аналізом встановлено, що вагони на дорозі використовуються все гірше. Удосконалення методу розподілу і використання вагонів дозволить вирішити проблему своєчасного вивезення вантажів для всіх споживачів на рухомому складі. Сформований порядок розподілу порожніх вагонів на підприємствах призводить до незбалансованості наявного парку вагонів з потребами в перевезеннях вантажів або вивезенні готової продукції і до нераціонального їх використання.

Для поліпшення використання вагонів і локомотивів розроблена комплексна технологія експлуатаційної роботи залізничної станції та під'їзних колій. Знаходження оптимальної взаємодії під'їзних колій і станції засноване на забезпеченні мінімізації простою рухомого складу і експлуатаційних витрат. У зв'язку з цим розроблена та запропонована математична модель щодо оптимізації оперативного плану роботи маневрового локомотиву та забезпечення вантажних об'єктів порожніми вагонами.

Переробна спроможність вантажної станції і під'їзних колій багато в чому визначається успішністю і взаємодією всієї технології перевізного процесу з обслуговування вагонів і локомотивів. При цьому потужність технічних засобів станції і вантажних фронтів не

просто повинні забезпечувати заданий обсяг роботи завантаження або розвантаження, а й здійснити це в оптимальному техніко-економічному режимі, забезпечити умови найкращого використання маневрових локомотивів, рухомого складу, вантажно-розвантажувальних машин та інше. При вирішенні питань технічного оснащення і вдосконалення технології роботи станцій необхідно забезпечити таке співвідношення між обсягом виконуваної роботи і застосовуваними засобами, щоб загальні витрати в процесі експлуатації були мінімальними.

Список використаних джерел

1 Бауліна, Г. С. Дослідження процесу виконання маневрової роботи із затриманими вагонами на прикордонних залізничних станціях [Текст] / Г. С. Бауліна // Збірник наукових праць Донецького інституту залізничного транспорту. – Донецьк: ДонІЗТ, 2013. – Вип. 33. – С. 20 – 25.

2 Ерофеева, Е. А. Этапы применения имитационных моделей станций для расчета нормативных значений простоев вагонов [Текст] / Е.А. Ерофеева // Проблемы физики, математики и техники. – 2013. – № 1 (14). – С. 96 – 100.

3 Шумик, Д. В. Удосконалення взаємодії сортувальної станції та під'їзних колій великих публічних акціонерних товариств [Текст] / Д. В. Шумик, С. І. Мелешко, Н. І. Сторонська // Зб. наук. праць Укр. держ. унів. залізнич. трансп. – Харків: УкрДУЗТ, 2016. – Вип. 165. – С. 232 – 240.

4 Мілецька, І. М. Дослідження показників вантажної роботи на місцях незагального користування в умовах підприємства Д [Текст] / М. І. Мілецька // Збірник наукових праць УкрДАЗТ. - Харків: УкрДАЗТ, 2010. – Вип. 118. – С. 220 – 225.

5 Ковальов, А. О. Розробка моделі взаємодії під'їзної колії і станції [Текст] / А. О. Ковальов, В. Н. Абдуллаєва, І. І. Холод // Зб. наук. праць УкрДАЗТ. - Харків: УкрДАЗТ, 2014. - Вип. 150. - С. 30 - 35.

6 Данько, М. І. Математичне моделювання витрат палива маневровими локомотивами [Текст] / М. І. Данько, Т. В. Бутько, В. Д. Зонов, М. П. Топчів // Залізничний транспорт України. – 2004. – № 3. - С. 29 - 32.

7 Продашук, С.М. Удосконалення технології вантажної роботи станції [Текст] / С. М. Продашук, О. О. Новіков // Зб. наук. праць УкрДАЗТ. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – Вип. 112. – С. 78 – 86.

УДК 656.073.235(477)

УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ТЕХНОЛОГІЇ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ

*Бауліна Г.С., к.т.н., доцент,
Костромітін М.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Зерновий сектор України є стратегічною галуззю економіки, яка визначає обсяг пропозиції і вартість основних видів продовольства для населення країни та формує значну частину доходів сільськогосподарських виробників. Розвиток економіки України в умовах глобалізації суттєво залежить від можливості її підприємств спільно створювати конкурентоспроможні продукти на світовому ринку. Важливою запорукою успіху вітчизняних товарів є зменшення логістичних витрат, що вимагає узгодження дій вантажовідправників, перевізників, морських портів та інших учасників перевізного процесу впродовж усього логістичного ланцюга. Одним із стратегічних продуктів, що пропонує на сьогодні економіка України, є зерно. Зернова галузь є базою та джерелом стійкого розвитку агропромислового комплексу та основою аграрного експорту України [1].

Аналіз даних про виробництво зернових культур в Україні (пшениці, кукурудзи, ячменю, жита, гороху, гречки та ін.) показує, що після кризи 90-х років спостерігається поступове зростання обсягів їх виробництва з 24,5 млн. т у 2000 р. до 56,8 млн. т у 2011 р. та 66.08 млн. т у 2016 р. [2].

Україна в 2015 – 2016 роках поставила рекорд в експорті зернових культур на зовнішні ринки - понад 39 млн т зерна, що на 13% вище, ніж за попередній сезон [3]. За підсумками 9 місяців 2016 р. українськими експортерами було поставлено на зовнішні ринки аграрної продукції на суму \$ 10,4 млрд, що склало 40,2% від усього експорту країни.

Основним типом залізничного рухомого складу, що використовується для перевезень зернових вантажів є хоппер-зерновоз. В Україні зерновози в основному представлені вагонами інвентарного парку. На сьогодні парк українських зерновозів складає 13,807 тис. вагонів, з яких придатні до експлуатації близько 9,4 тис. вагонів. Ще 941 приватних вагонів-зерновозів належать ДП «Стрийський вагоноремонтний завод», який входить в структуру Укрзалізниці. При цьому 69%

українських зерновозів експлуатуються понад 28 років при нормативному терміні експлуатації 30 років [4]. За 10 років Укрзалізницею не було придбано жодного нового зерновоза. Тому у періоди масового навантаження створюється ажіотажний попит на зерновози.

В цих умовах зернотрейдери звертаються до альтернативних видів транспорту. Так, незважаючи на вищу вартість перевезень автомобільним транспортом, закупівля автомобілів для зернотрейдерів являє собою інвестування у розвиток власного підприємства, а не державних підприємств Укрзалізниці, автомобілі можуть використовуватись для перевезень альтернативних вантажів.

В цілому вартість логістичної складової у вартості зерна складає біля 35 % [5]. В той же час логістична складова у вартості зерна в Європі складає 12-14 %, а в США - 9 %. Тому задача її зменшення є дуже актуальною для України. В той же час вартість послуг залізниці разом з додатковими платами та зборами складає біля 7-7,5 %.

Вирішенням даної проблеми для зниження транспортних витрат у вартості зерна може стати оновлення матеріально-технічної бази транспортування зернових вантажів. Одним із варіантів модернізації є використання бімодальних технологій та спеціальних контейнерів для перевезення зернових. З технічної точки зору, бімодальний транспортний засіб являє собою комбінацію дорожнього шинно-пневматичного автопричепу з парою залізничних візків, обладнаних пристроєм приєднання такого бімодулю до системи зчеплення та гальмування поїзду [6]. Дана технологія перевезення вантажів залізничним транспортом із послідовним заміщенням його на автомобільний проводиться як зі зміною ходової частина, так і без зміни ходової частини у випадку, коли власник вантажу має залізничну під'їзну колію.

Впровадження такої технології за залізницях США здійснюється фірмою RailRunner. Бімодальна технологія перевезення контейнерів RailRunner [7] базується на експлуатації спеціальних платформ, що транспортуються, як із використанням автомобільної тяги, так і залізничною колією шляхом встановлення платформи на спеціальні візки. Для руху залізницею використовуються проміжні візки для встановлення двох платформ RailRunner та кінцеві, які використовуються для з'єднання групи платформ RailRunner та звичайних вагонів або локомотива. Підйом

автомобільних коліс над рейками та введення їх в габарит виконується за рахунок заповнення повітрям пневматичних ресор візків. Витрати часу на перехід з автомобільного ходу на залізничний складають близько 4 хв на вагон-платформу. Далі сформована група вагонів слідує залізницею в складі поїзда до станції призначення. Перевезення зернових при цьому здійснюється у спеціалізованих або універсальних контейнерах.

Метою впровадження бімодальних технологій у перевезення зернових вантажів є мінімізація сумарних витрат на перевезення однієї тонни зерна. Проведені дослідження вартості перевезення зернових вантажів при бімодальних та автомобільних перевезеннях. Встановлено, що при рівних відстанях та обсягах перевезення вантажу витрати при бімодальних перевезеннях нижче, ніж при автомобільних, що підтверджує доцільність організації перевезення зернових вантажів бімодальними поїздами.

Список використаних джерел

1 Комплексна галузева програма "Розвиток зерновиробництва в Україні до 2015 року" від 23 жовтня 2007 р. № 757/101. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1021.4247.0>

2 Державний комітет статистики. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

3 Міністерство аграрної політики та продовольства. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://minagro.gov.ua/>

4 Мямлін, С. В. Проблемы и перспективы перевозки зерновых грузов железнодорожным транспортом в Украине [Текст] / С. В. Мямлін, Д. М. Козаченко, Р. В. Вернигора // Залізничний транспорт України. – 2013. – № 2(99). – С. 32-34.

5 Украина: как можно решить проблемы с транспортировкой урожая [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.ukr.net/news/ukraina_kak_mozhno_reshit_problemy_s_transportirovkoj_urozhaja23377290-1.html

6 Пшінько, О. М. Возможности впровадження бімодальних технологій перевезень контейнерів на транспортному ринку України [Текст] / О. М. Пшінько, С. В. Мямлін, Р. Г. Коробйова та ін. // Залізничний транспорт України. – 2009. – № 5. – С. 20-22.

7 Terminal anywhere solution. - [Virtual resource]. – Mode of access: <http://railrunner.com/terminal-anywhere-solution/>

УДК 656.222.4

КРИТЕРИЙ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ НАКОПЛЕНИЯ СОСТАВА НА НИТКУ ГРАФИКА

Гончар М.А., аспирант (БелГУТ)

Реформы, проводимые на железнодорожном транспорте стран Европы, а также в странах СНГ в течение последних десятилетий, позиционируют ориентирование технологии организации перевозочного процесса на удовлетворение потребностей грузовладельцев в перевозках с обеспечением приемлемых для них параметров схем доставки.

Исторически сложившаяся в странах постсоветского пространства технология поездообразования для условий плановой экономики, дефицита продукции и ограниченности ассортимента продукции по количеству наименований базируется на минимизации эксплуатационных расходов сетевого перевозчика. Таким образом, для Белорусской железной дороги актуальна задача поиска новых подходов в организации перевозочного процесса в соответствии с требованиями рыночной экономики, ориентированной на потребителя. В современных условиях для обеспечения конкурентоспособности железнодорожного транспорта интересы потребителя должны быть учтены в первую очередь в критериях процесса поездообразования.

Согласно опыту стран Европы обеспечение соответствующего качества оказываемых железнодорожным транспортом услуг возможно при условии ликвидации монополии и формировании конкурентной среды в сфере железнодорожных перевозок. На Белорусской железной дороге в настоящее время сохраняется монополия сетевого перевозчика на организацию процесса перевозки. Развитие в направлении разделения функций перевозчика и владельца инфраструктуры на Белорусской железной дороге находится на этапе разработки нормативно-правовых актов, регламентирующих взаимодействие субъектов рынка транспортных услуг. Основным принципом взаимодействия является предоставление владельцем инфраструктуры железнодорожному перевозчику доли пропускной способности участков инфраструктуры (ниток графика) в соответствии с заключенным договором за установленную плату [1].

Опыт реформирования технологии организации процесса поездообразования на железнодорожном транспорте ряда стран СНГ основан на применении экономических критериев в управлении поездной и грузовой работе: при разработке плана формирования учитываются условия рыночной экономики, увеличиваются скорости движения и улучшаются нормативные показатели выполнения сроков доставки [2].

В условиях реформирования железнодорожного транспорта в Республике Беларусь актуальным становится вопрос о формировании критерия эффективности накопления перевозчиками поездов на нитку графика для потребителей услуг, что и является целью данного исследования.

Главными исчисляемыми критериями эффективности организации перевозочного процесса для грузоотправителей являются: расходы на организацию перевозки (оплату услуг) и срок доставки. Расходы и потери грузоотправителей можно условно разделить на прямые, связанные с оплатой услуг перевозчиков, и косвенные, связанные с замедлением оборачиваемости средств при увеличении срока доставки.

Оплата услуг перевозчика, оказываемых грузоотправителям, определяется действующими тарифами на услуги инфраструктуры, а также величиной локомотивной составляющей, величина которых зависит от расстояния перевозки [3]. Суммарные расходы на оплату инфраструктуры относятся на каждый вагон, перевозимый в составе поезда. Таким образом, при увеличении количества вагонов в составе

$$F(\rho) = \frac{T_{и} K_{гр} + C_{л-км} L}{m\rho} - \frac{\rho m}{2\lambda} \cdot \left(C_{в} + \frac{C_{т} \cdot r \cdot p_{ст} \cdot \alpha_{о}}{a_{о} \left(a_{с} + \frac{b_{с}}{p_{ст} \cdot \rho \cdot m} \right) (c_{с} L + d_{с})} \right) \quad (2)$$

где $T_{и}$ – тариф за инфраструктуру;

$K_{гр}$ – коэффициент, учитывающий род перевозимого груза;

$C_{л-км}$ – величина тарифа перевозчика за локомотиво-км, руб./лок.-км.

L – расстояние перевозки;

m – максимальное количество вагонов в составе поезда;

λ – интенсивность накопления вагонов, ваг./ч;

$C_{в}$ – стоимость вагоно-часа грузоотправителя, руб./ваг.-ч;

уменьшается величина тарифов в расчете на один вагон.

Следует учитывать, что при увеличении количества вагонов в составе продолжительность накопления вагонов на станции или грузов на складах мест общего или необщего пользования увеличивается, что в свою очередь вызывает следующие потери грузоотправителей: потери от замедления оборачиваемости средств, потери от увеличения продолжительности простоя вагонов (в случае принадлежности подвижного состава грузоотправителю).

Эффективность организации процесса поездообразования для грузоотправителей и перевозчиков для частного случая накопления вагонов на станции и принадлежности вагонов грузоотправителю выражается через критерий оптимальной величины состава согласно следующей формуле:

$$F(\rho) = \Delta T_{и}(\rho) + \Delta T_{л}(\rho) - P_{го}(\rho) \rightarrow 0(1)$$

где ρ – отношение количества отправляемых по нитке графика вагонов к максимальному количеству вагонов в составе;

$\Delta T_{и}(\rho)$ – удельные затраты перевозчика на оплату инфраструктурной составляющей перевозки в расчете на 1 вагон, руб./ваг;

$\Delta T_{л}(\rho)$ – удельные затраты перевозчика на оплату локомотивной составляющей перевозки в расчете на 1 вагон, руб./ваг;

$P_{го}(\rho)$ – удельные потери грузоотправителя при простое вагонов с грузом под накоплением, руб./ваг.

При подставлении значений удельных затрат формула критерия принимает вид:

$C_{т}$ – цена товара на рынке, руб/т;

$P_{ст}$ – статическая нагрузка на вагон, т/ваг;

r – рентабельность производства товара;

$a_{о}, a_{с}, b_{с}, d_{с}$ – эмпирические коэффициенты, равные соответственно, $a_{о}=0,9998$, $a_{с}=0,8581$,

$b_{с}=2,1268$, $d_{с}=3,25$, $c_{с}=0,0048$,

$\alpha_{д}$ – доля срока доставки в общей продолжительности цикла производства и потребления.

Графическое представление критерия оптимальной величины состава, отправляемого по

нитке графика, изображено на рисунке 1.

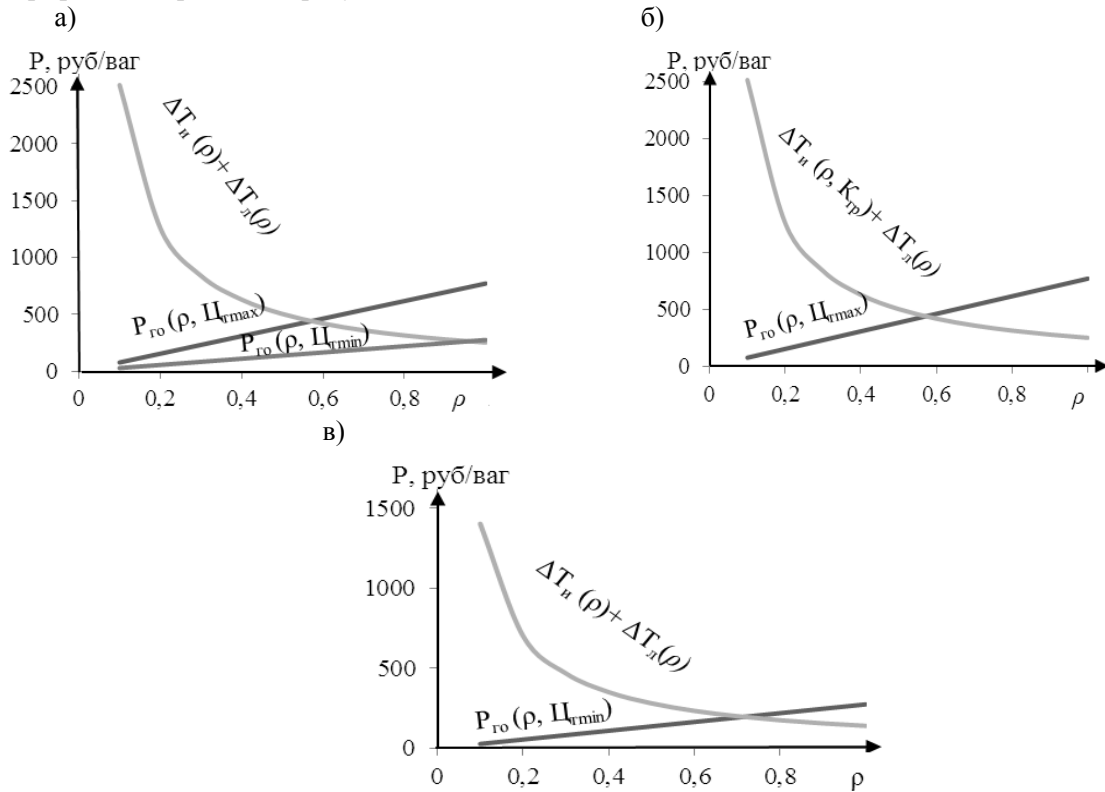


Рис. 1. Графическое представление критерия определения оптимальной величины состава: а) зависимость потерь грузоотправителя дорогостоящих грузов ($P_{го}(\rho, Ц_{гmax})$ и грузов с низкой ценой ($P_{го}(\rho, Ц_{гmin})$) при оплате перевозки по общему тарифу ($\Delta T_{и}(\rho)+\Delta T_{л}(\rho)$); б) зависимость потерь грузоотправителя дорогостоящих грузов ($P_{го}(\rho, Ц_{гmax})$) при оплате перевозки по тарифу с учетом коэффициента в зависимости от рода груза ($\Delta T_{и}(\rho, K_{гп})+\Delta T_{л}(\rho)$); в) зависимость потерь грузоотправителя грузов с низкой ценой ($P_{го}(\rho, Ц_{гmin})$) при оплате перевозки по тарифу с учетом коэффициента в зависимости от рода груза ($\Delta T_{и}(\rho, K_{гп})+\Delta T_{л}(\rho)$)

Анализ графиков на рисунках 1 (а, б, в) позволяет сделать следующие выводы:

1. В соответствии с рисунком 1 (а) при перевозке дорогостоящих грузов (комплектующих и готовой продукции) потери грузоотправителя превышают оплату по тарифу в расчете за 1 вагон, поэтому рационально накапливать составы с этими грузами не до полной длины. Для грузов с низкой стоимостью (массовые, сырьевые грузы) потери грузоотправителя не превышают расходы по оплате тарифов, в связи с этим нет необходимости в уменьшении продолжительности накопления.

2. При расчете тарифов за инфраструктуру с учетом перевозимого груза, применяется соответствующий коэффициент, изменяющий результат расчета, представленного на графике 1 (а). Расчет оптимальной величины состава с учетом коэффициентов представлен на рисунках 1 (б, в), в соответствии с которым для дорогостоящих грузов оптимальная величина состава становится больше ($\rho=0,82$), чем для грузов с низкой ценой ($\rho=0,71$). При этом потери

грузоотправителя в процессе накопления дорогостоящих грузов больше, чем для аналогичного расчета без учета коэффициента ($\rho=0,6$). Это позволяет сделать вывод о нецелесообразности применения коэффициентов к тарифам.

На рисунке 2 представлена зависимость оптимальной величины состава от расстояния перевозки для разных значений интенсивности потока накопления вагонов.

Анализ графиков на рисунке 2 показывает, что при небольшой интенсивности накопления вагонов до 5 ваг/ч нецелесообразно накапливать составы до полной длины, так как значение оптимальной величины состава лежит в пределах от 0,2 до 0,94 доли от полной длины состава, что соответствует дорогостоящим грузам. В то же время при значениях интенсивности более 10 ваг/ч, накопление до полного состава целесообразно при следовании поезда на расстояние свыше 200 км. Грузы с низкой ценой при интенсивности накопления более 5 ваг/ч также целесообразно накапливать до полной длины.

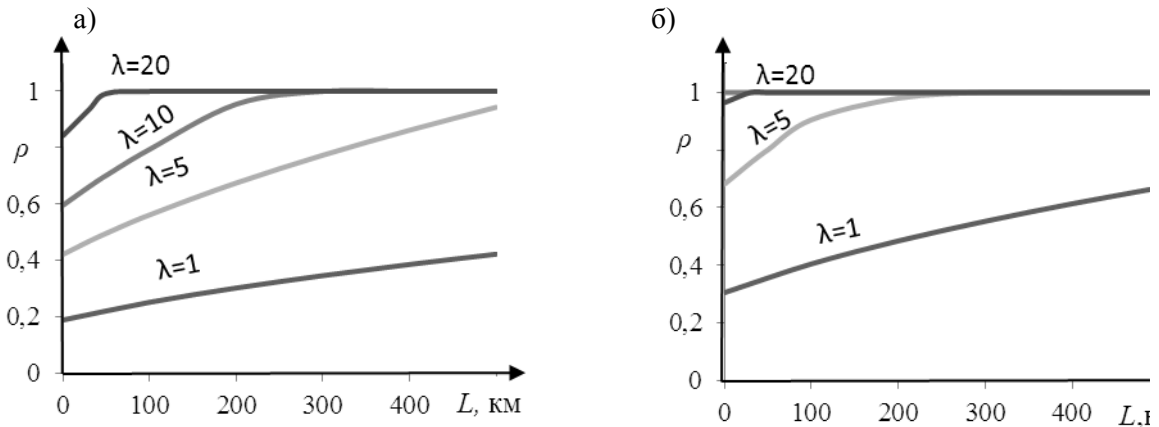


Рис.2. Зависимость оптимальной величины состава от расстояния и интенсивности потока накопления вагонов: а) для дорогостоящих грузов; б) для грузов с низкой ценой.

Полученный критерий отражает интересы грузоотправителя и перевозчика в условиях организации движения поездов по ниткам графика и отражает потери грузоотправителя от увеличения срока доставки грузов, величина которых зависит от стоимости перевозимого груза. Ускорение оборачиваемости оборотных средств грузоотправителя, а также уменьшение продолжительности цикла производства и потребления в целом оказывают положительное влияние на экономические показатели государства. Полученный критерий может быть использован для разработки методики плана поездообразования, а его применение позволит обеспечить конкурентоспособность железнодорожных перевозчиков путем удовлетворения интересов грузовладельцев

Перечень использованных источников

1. Правила доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. Утверждено Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 24.07.2015 № 626.
2. Лемешко В.Г., Шапкин И.Н. Инновационные технологии на железнодорожном транспорте (теория, практика, перспективы). М.: ВИНТИ РАН, 2012. – 446 с.
3. О тарифах на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования Республики Беларусь. Постановление Министерства экономики Республики Беларусь 11 мая 2015 г. №31.

УДК 629.04.083

**ПІДВИЩЕННЯ СХОРОННОСТІ
ВАНТАЖІВ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ
ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ З
ВИКОРИСТАННЯМ ІННОВАЦІЙНИХ
ТЕХНОЛОГІЙ**

*Запара В.М., к.т.н., професор,
Белінська А.О., магістр,
Чередник О.Ю., магістр,
Якубовський Я.В., магістр (УкрДУЗТ)*

В теперішній час, залізниці займають важливе місце у транспортній системі нашої країни. Разом з тим, ще зберігаються великі труднощі в організації залізничних перевезень. Схоронність вантажів при здійсненні перевезень залізничним транспортом є життєво важливим фактором в умовах реформування галузі та підвищення обсягів перевезень.

Підсумки вантажоперевезень 2016 року свідчать, що в окремих сегментах спостерігається збільшення обсягів уперше за попередні роки, зокрема до максимального за усі попередні роки показника зріс імпорт – на 4,3% (на 1,5 млн.т. до 37,7 млн.т.). Також зросли обсяги внутрішньодержавних перевезень на 7,7% (на 12,4 млн.т. до 174,3 млн.т.). Експортний потенціал стримувався об’єктивними причинами – низкою штучних обмежень та заборон, запроваджених у 2016 році Російською Федерацією. Загалом різниця в обсягах перевезень, порівняно з 2015 роком не значна – падіння на 1,9 %, спричинене санкціями Російської Федерації, які значно обмежили можливості щодо експорту української продукції та зменшили обсяги транзиту територією

України. Залізничний транспорт у 2016 році сприяв функціонуванню всіх галузей виробництва та економічному розвитку, задовольняючи зростаючі потреби попиту української промисловості. Зокрема, у 2016 році були повністю виконані завдання із забезпечення потреб енергетичної галузі України та підготовки паливно-енергетичного комплексу країни до осінньо-зимового сезону 2016-2017 рр. та перевезено у внутрішньому сполученні та імпорті на ТЕС та інші підприємства України 68,6 млн.т. вугілля, що більше 2015 р. на 1,3 млн.т. [1].

Однак, залишається на незадовільному рівні схоронність вантажів при перевезенні залізницями. У січні-лютому 2017 року воєнізована охорона ПАТ «Укрзалізниця» виявила 781 крадіжку вантажів та майна залізниці на суму 8,9 млн грн. Розкрито 148 злочинів на суму 4,8 млн грн. та затримано 160 осіб. Кількість крадіжок та випадків розобладнання залізничної техніки і інфраструктури постійно збільшується й набуває значення соціальної проблеми, яка потребує термінового розв'язання не лише силами залізничників, але й із залученням правоохоронних органів, місцевих адміністрацій та громадськості. У порівнянні з аналогічним періодом 2016 року кількість правопорушень збільшилася майже в 1,5 рази, а збитки залізниці – втричі (у 2016 році виявлено 527 крадіжок на суму 2,9 млн грн), з них попереджено 98 крадіжок та затримано 111 осіб [2].

Класифікація причин і умов розкрадань, що здійснюються на залізницях, акцентується на аспектах: обставини, що не залежать від здійснюваної діяльності залізничного транспорту; проблеми, пов'язані з недоліками та прорахунками в роботі залізничних служб і підприємств, що мають відношення до перевізного процесу (спеціальні обставини); обставини, які пов'язані з недоліками роботи правоохоронних органів.

Найбільше від крадіжок «страждає» металопродукція. Останнім часом почали активно розкрадати і мінеральні добрива. Якщо раніше такі випадки були одиничними, то на сьогодні крадіжки таких вантажів зросли в десятки разів. Недорахувуються залізничники і вугілля, і навіть свіжомороженої риби.

Залізничники направляють значні зусилля на підвищення схоронності вантажів. Так, фахівці регіонального філіалу Придніпровської залізниці розробили свої заходи, які спрямовані на ліквідацію причин і умов, що породжують незбереження вантажів під час їх перевезення. Наприклад, на станції Запоріжжя-Ліве введений удосконалений порядок

формування поїздів. Він передбачає постановку вагонів з не номенклатурною металопродукцією в голову поїзда або поруч з номенклатурними вантажами, які супроводжують співробітники воєнізованої охорони. Мінеральні добрива, завантажені в біг-беги, що перевозяться на відкритому рухомому складі, після прибуття на цю станцію і при їх відправленні обов'язково фотографуються. Диспетчерським апаратом встановлений жорсткий контроль пропуску в першу чергу вантажних поїздів, у складі яких є вагони з металопродукцією, добривами і номенклатурними вантажами, а також дотримання графіка руху вантажних поїздів при недопущенні зупинок поза графіком на криміногенних ділянках, особливо в нічний час доби. На станціях козлові крани обладнали датчиками руху, світловою та звуковою сигналізацією. Якщо в радіусі 10 м з'являється об'єкт, що рухається, датчик це фіксує - і спрацьовує сирена. Тоді ж включаються робочі вогні крана, територія навколо добре освітлюється, що привертає увагу сторожа. На дверях і воротах складів і будівель також встановили замки з сигналізацією. Якщо хтось намагається їх несанкціоновано розкрити або зламати, вони починають пищати [3,4].

Досвід закордонних фахівців в питаннях схоронності вантажів значно відрізняється від вітчизняного. Так, наприклад, в Німеччині та Сінгапурі запроваджують використання дронів. Їх головна перевага - це підвищена мобільність і автономність. У зв'язку з цим за допомогою дронів, обладнаних спеціалізованим навісними технічними засобами, можливо періодичне патрулювання рейкового полотна з метою аналізу його технічного стану, збір статистичних показників використання залізничних і транспортно-логістичних об'єктів. Безпілотники можуть використовуватися для патрулювання великих територій, в тому числі складських і термінальних комплексів, сортувальних станцій, пасажирських вокзалів, депо, в митних зонах, тим самим застерігаючи випадки незаконного проникнення, крадіжки або терористичних актів на об'єктах залізниці. Безпілотні літальні апарати можуть полегшити розслідування злочинів, підвищити ефективність профілактичних заходів щодо їх запобігання, забезпечити "керований" моніторинг в зонах з високим криміногенним ризиком, особливо на пасажирських станціях і вокзалах. Дрон може працювати автономно або управлятися дистанційно оператором-людиною. Двигуни дронів видають мало шуму, що робить їх ідеальними для спостереження.

В Іспанії фахівці розробили мобільний

додаток - систему управління автопарком, який дозволяє залізничним операторам стежити за своїми засобами з будь-якого місця та перевірку стану рухомого складу за допомогою смартфона або портативного пристрою. Додаток працює в реальному часі та включає в себе контроль над гальмами та дверима поїзда. Користувачі додатку також можуть записувати та обмінюватись даними між собою [5].

В Швейцарії запатентували інтелектуальні датчики. Вони встановлюються на вагон менше ніж за 5 хвилин, черпають енергію з навколишнього середовища, що робить їх самоопукними, долаючи обмеження, пов'язані з використанням батарей. Інтелектуальні датчики Nexiot відправляють дані в центр управління кожні 5 хв, щоб забезпечити операторів і вантажовідправників кращою видимістю їх активів. Датчики дають інформацію, включаючи їх місце розташування. Користувачі можуть бачити, в тому числі, розрахунковий час прибуття, навантаження або зміну виду транспорту. Це попереджає клієнтів, коли вагони увійдуть або вийдуть з вантажного терміналу, порту або, взагалі, за міжнародний кордон [6].

Беззаперечно, що майбутнє залізниці і багатьох суміжних з нею сфер лежить в автоматизації технологічних процесів. Натомість, ручній людській праці прийде машинний, більш точний і найголовніше, економічно вигідніший. Спрощення роботи багатьох галузей залізничного транспорту та інфраструктури призведе до розвитку і зниження економічних витрат на часто неефективну людську робочу силу. При початковій вартості від 300\$, безпілотники можуть виконувати величезні роботи охоронної або дослідницької роботи, при цьому значно дешевше, ніж еквівалентна кількість співробітників. Використовуючи безпілотні літальні засоби, ПАТ «Укрзалізниця» зможе підвищити свою продуктивність і якість сервісу, рівень безпеки для своїх працівників, пасажирів і вантажовідправників. Дрони є дуже важливим технічним винаходом, яке має можливість стати революційним. Лише проведення комплексних заходів в перевізному процесі дозволить суттєво знизити існуючі випадки несхоронності вантажів. Для цього необхідно продовжувати оснащення станцій інноваційними технічними засобами контролю: інтелектуальними датчиками, мобільними додатками; встановити постійний посилений контроль за просуванням і охороною вантажних поїздів з вантажами, які найбільше цікавлять розкрадачів та проводити інші дієві заходи сумісно з охоронцями.

Таким чином, орієнтуючись на

інноваційні технології та їх практичне застосування на ПАТ «Укрзалізниця», залізничники змогли б стати флагманом розвитку безлюдних технологій в сфері транспорту в Україні.

Список використаних джерел

1. Результати опитування АСС про вантажні перевезення залізницею у 2016 році є суб'єктивною думкою його учасників і не відображають реального стану справ [Електронний ресурс]: Газета «Магістраль». – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua>. – (Дата звернення: 03.04.2017).

2. За два місяці ПАТ «Укрзалізниця» зазнала майже 9 млн грн збитків від крадіжок – втричі більше ніж у 2016 році [Електронний ресурс]: Газета «Магістраль». – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua>. – (Дата звернення: 26.03.2017).

3. Грузовое противостояние [Електронний ресурс]: Газета «Магістраль». – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua>. – (Дата обращения: 01.04.2017).

4. Кричащие замки [Електронний ресурс]: Газета «Магістраль». – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua>. – (Дата обращения: 28.03.2017).

5. Fleet monitoring by App [Електронний ресурс]: Інтернет-видання «Railwaygazette» - Режим доступу: <http://www.railwaygazette.com> - (Дата звернення: 17.03.2017).

6. Wagons equipped with energy-harvesting smart sensors [Електронний ресурс]: Інтернет-видання «Railwaygazette» - Режим доступу: <http://www.railwaygazette.com>. - (Дата звернення: 07.03.2017)

УДК 656.025.4

UZ CARGO: РЕАЛІ ТА ПЕРСПЕКТИВИ СТВОРЕННЯ ПОТУЖНОГО ПЕРЕВІЗНИКА В УКРАЇНІ

*Запара В.М., к.т.н., професор,
Запара Я.В., к.т.н., доцент,
Кожан Г.М., магістр,
Парінцев Д.М., магістр (УкрДУЗТ)*

Залізниці України на сьогодні мають певні проблеми в організації залізничних перевезень, а займаючи важливе місце у

транспортній системі країни безпосередньо впливають на економічну безпеку держави. Необхідно прискорити реформування залізничної галузі: відокремити фінансово вантажні перевезення (як сферу бізнесу) від інфраструктури (як прерогативу держави). Так, як це існує в усьому цивілізованому світі, і що передбачено діючою «Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010—2019 рр.», затвердженою Постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 р. за № 1390.

У результаті такого розподілу вкладання держави в інфраструктуру і може стати тією компенсацією залізничній компанії за виконване нею важливе державне замовлення: спеціальні та пасажирські перевезення тощо.

За цим принципом Німеччина виділяє на підтримку державного АТ «Deutsche Bahn» до 10 млрд євро на рік, що становить 15 % від загального доходу компанії. При цьому витрати із розрахунку на тонно-кілометрову роботу німецьких залізниць у вісім разів більші, ніж українських.

Відкриття ринку залізничних перевезень, що заплановане у проекті нового закону «Про залізничний транспорт», передбачатиме нові правила ведення бізнесу. Для цього намічено створення потужного перевізника — UZ Cargo, — що буде здатен диктувати умови на ринку. У міжнародній практиці «Cargo» називають транспортні компанії, що займаються доставкою та оформленням вантажів. Особливо розповсюджений такий термін в європейських країнах.

Як показує досвід країн Європи, такі структури активні на ринках перевезень та збільшують обсяги перевезень в першу чергу за рахунок інноваційної діяльності. Останнім часом приклад перспективних інноваційних управлінських рішень показує польський державний оператор залізничних перевезень РКР Cargo, який займає друге місце в Європі за обсягами перевезень.

Головні завдання, які ставить РКР Cargo, - розробка нових систем оптимізації своєї діяльності, які стосуються процесу управління, моніторингу та розвитку операційних терміналів та під'їзних колій, розробки нових заходів щодо енергозбереження під час експлуатації рухомого складу, а також комп'ютеризації всіх процесів (максимальне зниження обігу паперів). Компанії також потрібні інноваційні рішення щодо зниження шуму від різних об'єктів залізниці та будівництва економічного рухомого складу і

контейнерів для інтермодальних перевезень.

РКР Cargo послідовно займається розвитком інноваційної діяльності, а тому є однією з компаній із вантажних перевезень, що розвиваються найбільш динамічно. Серед проектів, якими вже певний час займається РКР Cargo є підтримка матеріально-технічної бази процесу перевезень та покращення блоків управління роботою локомотивів і вагонів. На багатьох локомотивах компанії вже встановлені модулі РКР Cargo GPS, що дозволяють клієнтам відстежувати місцезнаходження поїздів та вантажів. Отже, усі зусилля, які РКР Cargo вкладає в інноваційну діяльність, дозволяють компанії постійно вдосконалювати свою роботу, що є необхідною умовою для створення сучасної динамічної конкурентоспроможної прибуткової і лідируючої залізничної компанії на ринку перевезень не тільки Польщі, а і Європи.

В ПАТ «Укрзалізниця» вже працює робоча група з утворення компанії UZ Cargo, яку планується створити на базі філії «Центр транспортної логістики» (ЦТЛ) ПАТ «Укрзалізниця». При цьому потрібно зробити чимало проміжних кроків, пов'язаних зі структурними змінами у процесах планування забезпечення рухомим складом, розвитком філії «ЦТЛ». Передусім необхідно привести в норму роботу самого ЦТЛ, який створювався ще у 2011 р., але так і не був сформований повністю. На якомусь етапі прийняли рішення не розвивати діяльність центру, а вагонний парк розділити між різними підприємствами... Як результат, сьогодні бачимо розбалансування питань забезпечення рухомим складом та взаємодії з клієнтами. Під прикриттям підвищення ефективності експлуатації вагони передаються в оренду, суборенду або приховане управління, що призводить до нерационального їх використання. До того ж це неприйнятно в умовах гострого дефіциту вагонів. Необхідно відійти від такої практики — і впровадити єдиноначальність та централізацію управління процесами.

У підсумку — всі вантажні вагони повинні бути прийняті на баланс ЦТЛ. Поза тим, як єдиний перевізник, ЦТЛ вже почав з того, що взяв на себе регулювання забезпечення порожнім рухомим складом і розподіл його по території України. Головна мета при цьому — поліпшити оборот вагона. У свою чергу, раціональніше використання вагонів дасть змогу бути конкурентними в нових умовах. Адже ПАТ «Укрзалізниця» повинна готуватися до того, що в Україну при відкритті ринку зайдуть дуже серйозні гравці — великі міжнародні корпорації.

Наш ринок залізничних перевезень для них вельми цікавий тому, що не має рівних за обсягами роботи (навіть з урахуванням падіння обсягів перевезень через ситуацію в Криму і на Донбасі). Якщо сьогодні не готуватися до лібералізації ринку, не підвищувати конкурентоспроможність сталевих магістралей, то програє не лише залізниця, а й українська економіка загалом.

Ринок перевезень в Україні є, але потрібно його дещо систематизувати. В теперішній час він хаотичний, адже останні роки, починаючи з 2010-го, були не самими сприятливими для його розвитку. В останні роки з'явився дефіцит рухомого складу. Причин декілька. Це і те, що намагаємося виїжджати на запасі міцності минулих часів, створеному до початку 2000-х, плюс багато років негативного політичного впливу на галузь. Все це призвело до того, що Укрзалізниця стала слабкіша морально, технічно й фінансово.

ПАТ «Укрзалізниця» направляє свої зусилля на ліквідацію дефіциту рухомого складу. Якщо вдасться все заплановане здійснити, то до кінця 2017 року проблему дефіциту рухомого складу в цілому можливо вирішити. Так, можливо в пікові періоди забезпеченість заявок на 100% виконуватися не буде, але гострий дефіцит - а сьогодні він оцінюється приблизно в 9 тисяч вагонів - загалом, цілком під силу ліквідувати. До того ж є ще один важливий момент - ПАТ «Укрзалізниця» перейшла від автоматичного списання вагонів по закінченню нормативного терміну служби до реальної оцінки їх технічного стану. Це вимушений крок, але він допоможе уникнути масового списання вагонів і залишити їх в роботі. Пік дефіциту припав на початок осені 2016 року, але з тих пір ситуація з кожним місяцем поліпшувалася. Наприклад, з жовтня 2016 року робочий парк вантажних вагонів збільшився майже на 4 тисячі вагонів і в теперішній час становить близько 70 тисяч одиниць.

Однак оновлення рухомого складу проходить в непростих умовах. Нещодавно були скасовані тендери, а вагонобудівники нарікають на низькі закупівельні ціни. Очікувані ціни, які ПАТ «Укрзалізниця» виставила в системі ProZorro, відповідають ринковим тенденціям і обґрунтовані собівартістю виробництва вагонів на власних заводах компанії. Ціна була піднята на 40 тисяч гривень в порівнянні з тендерами, які були проведені в 2016 році. За оперативними даними, комерційна пропозиція одного з національних виробників в 2017 році склала 800 тис. грн без ПДВ. Таким чином, ціна, яку ПАТ

«Укрзалізниця» виставили в системі ProZorro - 833 тис. грн, абсолютно реалістична. До речі, собівартість вагонів, вироблених на заводах компанії в першому кварталі 2017 року, склала 820 тис. грн. Однак, індексація тарифів затягується, тому ПАТ «Укрзалізниця» ще не прийняли рішення на правлінні про дату проведення наступних тендерів, але ми проводимо аналіз на предмет збільшення виробництва вагонів на власних заводах.

Існують масштабні плани з оновлення і модернізації локомотивного парку. На першому етапі ПАТ «Укрзалізниця» не зможе направити величезні кошти на закупівлю нових локомотивів, а направити зусилля на масштабну і глибоку модернізацію існуючого парку тяги. Зокрема, уже йде активна робота над створенням спільного підприємства з одним з провідних світових виробників по здійсненню модернізації тепловозів. При такому підході вдасться істотно поліпшити експлуатаційні показники і знизити витрати на утримання. Фактично на виході планується отримання нових локомотивів. Проект планується запустити до кінця 2017 року. За виробництвом двосистемних локомотивів - вже створено робочу групу при Національному комітеті промислового розвитку, яка опрацьовує основні положення проекту. Основне завдання - максимальна локалізація в Україні. У «Програмі оновлення рухомого складу до 2021 року», яку прийняло правління ПАТ «Укрзалізниця», значиться, що вже в 2018 році такі електровози будуть закуплені компанією.

Планується, що в активі UZ Cargo перебуватимуть не тільки вагони, а й локомотиви, тобто це має бути повноцінний перевізник. Він повинен диктувати правила гри на ринку залізничних перевезень України і стати еталоном для всіх інших.

Кроки по створенню UZ Cargo повинні бути виважені, але досить оперативними, не розтягуватися на роки. Компанія UZ Cargo на початковому етапі повинна мати державну форму власності. Вважаємо, що подальша доля компанії залежатиме від того, яке рішення прийме держава. Можливо, вона стане важелем для залучення інвестицій, у тому числі й у розвиток інфраструктури, адже та однозначно залишиться в управлінні державою.

Для перших кроків (централізація управління вагонним парком) необхідне розширення функцій ЦТЛ, що вимагає більш повної комплектації персоналом. «Дорожня карта» передбачає збільшення штату філії до 449 працівників, в той час як на початок 2017 року штат ЦТЛ складав 132 особи.

Найбільші очікування від якісних перетворень ЦТЛ у клієнтів. ЦТЛ планує запуск єдиного договору. Це означає, що клієнту не потрібно буде укладати шість угод із кожною з регіональних філій, включаючи доповнення до них. А це — величезні архіви документації. Не потрібні будуть різні банківські рахунки для розрахунків, достатньо одного. Тобто працювати стане простіше й вигідніше.

Законодавство вимагає від ЦТЛ укладати договір зі всіма клієнтами: як безпосередньо, так і з експедиторськими компаніями. Працівники філії повинні забезпечити усі заявки на перевезення вантажу. При цьому не в праві втручатись у відносини між господарюючими суб'єктами і вимагати від них укладення договорів з ЦТЛ напряду. Треба спільними з клієнтами зусиллями оперативно долати недоліки взаємодії, які виникають. Зокрема, при створенні єдиного перевізника (ЦТЛ) необхідно обмежити коло осіб, відповідальних за розподіл вагонів (в першу чергу, для викорінення корупції).

Компанія UZ Cargo повинна працювати за ринковими тарифами, але реалії транспортного ринку і чинного законодавства вказують на те, що в цьому напрямі необхідно виконати значний обсяг роботи. Але якщо мова йде про відкриття (лібералізацію) ринку, то це передбачає і відкриття можливостей тарифів. Саме ринок диктуватиме ціну послуг. Головне, щоб інфраструктура при цьому не прогнала, щоб не тільки створювалися умови для її експлуатації, а й зберігався запас міцності. Зрештою ті, хто хоче перевозити вантаж, повинні зрозуміти, що тариф — це дотація у розвиток інфраструктури.

Таким чином, враховуючи досвід розвинених країн, в першу чергу Європи, спираючись на діючі структури (філія ЦТЛ ПАТ «Укрзалізниця»), проводячи виважені, але досить оперативні кроки в Україні є можливість створення і успішного функціонування потужного перевізника, а орієнтація на інноваційну діяльність, дозволить компанії UZ Cargo постійно вдосконалювати свою роботу і стати сучасною динамічною конкурентоспроможною прибутковою і лідируючою залізничною перевізною компанією на ринку перевезень не тільки України, а і Європи.

УДК 629.04.084

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЙ РОБОТИ ВАНТАЖНОЇ СТАНЦІЇ НА ОСНОВІ ВИКОРИСТАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ПРИНЦИПІВ

*Запара В.М., к.т.н., професор,
Нелен Ю.Ю., магістр,
Веселов С.О., магістр,
Квич І.Д., магістр (УкрДУЗТ)*

Основним елементом транспортної системи України на сьогодні є залізниця. Мережа українських залізниць є однією з найбільш розвинутих серед європейських країн, і за довжиною залізничних колій Україна посідає четверте місце в Європі і тринадцяте – у світі (експлуатаційна довжина – 21,7 тис. км). Українські залізниці займають провідне місце за обсягами вантажоперевезень всередині країни та відіграють важливу роль у реалізації транзитного потенціалу України. Більше 82,7% від загальної кількості перевезень вантажів здійснюється залізницями України. Мережа залізниць безпосередньо межує і взаємодіє із залізницями Росії, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини та забезпечують роботу із 56 міжнародними залізничними переходами, а також обслуговують 18 українських морських та річкових портів Азово-Чорноморського басейну (близько 70% усього транзитного потоку спрямовано саме на порти).[1].

Залізницями України перевозяться великі обсяги вантажів: нафтопродукти і вугілля, найрізноманітніша техніка, вантажі у тарі або упаковці та не упаковані, залізобетонні вироби, що в процесі перевезення потребують особливого контролю з точки зору перевезення, кріплення і схоронності.

Перехід до функціонування залізниць з урахуванням логістичних принципів вимагає від перевізника враховувати не тільки свої інтереси, але і вимоги та інтереси вантажовласників. Як результат це призводить до необхідності здійснювати транспортно-логістичне обслуговування на досить високому та конкурентоспроможному рівні.

Одним з напрямків покращення якості перевезень є удосконалення процесу планування і організації місцевої роботи залізничних підрозділів. З використанням сучасних інформаційних технологій та оптимізаційних методів з'явилася можливість комплексно вирішувати цю задачу, що дозволить не тільки

покращити оперативність обробки і точність інформації, пов'язаної з результатами вантажної роботи, але і визволити зайвий персонал, збільшити обсяги перевезень за рахунок раціонального використання порожнього рухомого складу і при повному врахуванні вимог вантажовласників.[2].

Важливим напрямом у розвитку ПАТ «Укрзалізниця» є впровадження нових форм управління та створення нової логістичної структури, орієнтованої на дослідження та максимальне задоволення роботи залізниць.

Основна мета логістики в сфері транспортування полягає в усуненні перебоїв у разі безперервного переміщення товарів і транспортних засобів від пункту відправлення до пункту призначення. Проблеми в транспорті представлені у вигляді зношеності рухомого складу; його недовантаження; недосконалості системи страхування вантажу і транспортних засобів; труднощів в організації взаємодії декількох видів транспорту.

Транспортна логістика України знаходиться на початковій стадії розвитку, але в майбутньому має перспективу вийти на рівень європейських країн. Розвиток транспортної логістики в Україні є однією з необхідних умов подальшої структурної перебудови економіки в державі, підвищення конкурентоспроможності вітчизняних товарів і послуг на світових ринках та інтеграції країни в систему міжнародних відносин, яка динамічно розвивається.

Головним принципом логістики, є оптимізація витрат. На транспорті вона досягається при дотриманні економії за рахунок масштабів вантажоперевезення і дальності маршрутів. Економія за рахунок масштабів вантажоперевезення пов'язана з тим, що, чим більші обсяги перевезення вантажів, тим менші транспортні витрати на одиницю маси.

Економія за рахунок дальності маршруту пов'язана з тим, що чим довше маршрут, тим менше транспортні витрати в розрахунку на одиницю відстані. Наприклад, перевезення одного вантажу на відстань 900 км обійдеться дешевше, ніж доставка двох вантажів (такої ж сумарної маси) на відстань 500 км. Цей ефект також називають принципом убування, оскільки питомі витрати на одиницю шляху скорочуються в міру збільшення дальності вантажоперевезення.

Існують складнощі в побудові маршрутів перевезення. Ще за часів Радянського Союзу транспортники користувалися досить ефективними методами складання оптимальних маршрутів руху, причому як маятникових, так і збірних і розвізних. Це так звана транспортна

задача – необхідність знаходження найкоротшого зв'язку мережі, найкоротшого шляху між двома точками території, а також складання збірно-розвізних маршрутів.[4].

Складнощі організації взаємодії декількох видів транспорту. При існуванні будь-яких можливих шляхів сполучення в нашій країні (автодороги, залізниці, морські, річкові, повітряні лінії, трубопроводи) автомобільний транспорт залишається одним з найбільш використовуваних. Це дивно, якщо врахувати велику територію нашої країни, адже на відстанях 700-1500 км залізниця стає набагато економічніше автотранспорту.

Перевага автомобільних вантажних перевезень над усіма іншими пов'язана, насамперед, з мобільністю даного виду транспорту. Так, по-перше, автомобільним транспортним компаніям було простіше перебудуватися на існування в умовах суверенної держави, а по-друге, цей вид транспорту успішно здійснює перевезення «від дверей до дверей», що в більшості випадків недоступно для інших.

Ці принципи необхідно враховувати при оцінці альтернативних стратегій транспортного обслуговування. Слід прагнути до максимального завантаження транспортних засобів і максимальної протяжності маршрутів вантажоперевезення при обов'язковому задоволенні всіх сервісних очікувань споживачів. Оптимум транспортних витрат повинен бути таким, щоб загальні логістичні витрати залишалися мінімальними. Досягається це шляхом встановлення балансу транспортних витрат і якості транспортного обслуговування, критеріями якого є швидкість і надійність перевезення. Надійність характеризується постійними частотою і тривалістю перевезень, що дозволяє оптимізувати рівні запасів і підвищувати ефективність логістики.[3].

Завдяки ефективнішій роботі за два місяці 2017 року Укрзалізниця на 9% збільшила обсяги вантажоперевезень.

Укрзалізниця в січні-лютому цього року перевезла 53,7 млн. т вантажів, що на 9% більше відповідного показника минулого року. Досягти такого результату вдалося завдяки ефективнішому використанню рухомого складу й покращенню операційної роботи та логістики.

Зокрема, у внутрішньодержавному сполученні залізничним транспортом перевезено 26 млн. т вантажів, що на 10,1% більше, ніж за аналогічний період 2016 року, імпорту – 6 млн. т (на рівні минулорічного), експорту – 18,6 млн. т (110,3%) та транзиту – понад 3 млн. т (111,4%).

Упродовж січня-лютого цього року порівняно з аналогічним періодом 2016 року зросли обсяги перевезень більшості видів вантажів. Найбільший приріст обсягів перевезення зернових вантажів (6,8 млн. т, +49%) та мінерально-будівельних матеріалів (6 млн. т, +55,6%).

На сьогодні актуальним є розробка конкретних заходів, які спрямовані на стабілізацію ситуації в галузі щодо нарощування обсягів перевезення вантажів за ефективної роботи усіх ланок перевізного процесу в першу чергу на базі логістичних підходів за рахунок системної оптимізації, що дасть можливість узгодити взаємодію учасників перевезення (станції примикання і під'їзних колій підприємств). Поставлену задачу пропонується вирішувати з використанням підходу системної оптимізації, основна задача якої полягає у отриманні сприйнятливих узгоджених рішень усіх учасників перевізного процесу на базі неузгодженої моделі [5].

Цілі задачі узгодження взаємодії учасників перевезення (станції примикання і під'їзних колій підприємств) на основі системної оптимізації може бути представлена наступним чином [6]. Початковий стан системи характеризується низкою показників: кількість та просторове розташування вантажної станції і під'їзних колій, виробничі потужності, людські ресурси, які визначають її можливість на даний момент часу з виконання характерних для даної системи робіт з заданими характеристиками (обсяг переробки, пропускна спроможність тощо).

Отже, впровадження логістичного підходу в сфері залізничних вантажних перевезень дозволить перевести їх на якісно новий рівень та забезпечить зростання обсягів вантажопотоків за всіма напрямками. Це дозволить зробити вантажні перевезення більш окупними, більш рентабельними, що забезпечить їх привабливість для інвестування. А використання підходу системної оптимізації на прикладі взаємодії станції примикання і під'їзних колій дозволить узгодити взаємодію усіх учасників перевізного процесу, що в свою чергу вплине на зменшення обігу вантажного вагона та на скорочення експлуатаційних витрат, пов'язаних зі значними простоями рухомого складу на під'їзних коліях станцій та дозволить отримати суттєвий синергетичний ефект.

Список використаних джерел

1. Підсумки вантажоперевезень за 2017 рік [Електронний ресурс]: Центр транспортної

логістики. - Режим доступу: <http://www.uz-cargo.com/cargo.html> – (Дата звернення: 12.04.2017).

2. Бутко, Т. В. Удосконалення технології роботи прикордонної перевантажувальної станції на основі вимог логістики А [Текст] / Т.В. Бутко, Г. С. Бауліна, В. М. Верьовко // Зб. Наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – Вип. 128.

3. Котенко, А. М. Логістична модель доставки вантажу від відправника до одержувача [Текст] / А. М. Котенко, А. О. Ковальов // Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2003. – № 53. – С. 25-29.

4. Побудова транспортних маршрутів у логістиці [Електронний ресурс]: Науковий вісник.-Режим доступу: http://www.ej.kherson.ua/journal/economic_16/4/39.pdf. (Дата звернення: 12.04.2017).

5. Глушков В.М. О системной оптимизации [Текст]// Кибернетика. - 1980. – № 5.- С. 89-90.

6. Моисеенко В.В., Яцкевич В.В. Системная оптимизация как обобщение оптимизации классической [Текст]// Кибернетика и системный анализ.– 1997 - №3.–С.135-139.

УДК 656.02:656.085.1

ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Запара Я.В., к.т.н., доцент,
Радченко Н.Г., магістр,
Гезун О.О., магістр,
Яремчук Г.С., магістр (УкрДУЗТ)*

При перевезенні небезпечних вантажів залізницями України постійно виникають аварійні ситуації, які призводять до значних збитків, викликають перерви в русі поїздів, забруднюють території, спричиняють екологічні катастрофи. Більша частина аварійної ситуації з небезпечними вантажами припадає на організаційні чинники, зокрема на неправильні дії диспетчерського персоналу та працівників станції – порушення вимог безпеки під час експлуатації рухомого складу та об'єктів інфраструктури залізничного транспорту, невиконання вимог інструкцій з безпеки руху при здійсненні поїзної та маневрової роботи [1]. Процес розвитку наслідків транспортних подій (аварій, катастроф, серйозних інцидентів, інцидент) з небезпечними вантажами

внаслідок розгерметизації рухомого складу та інших причин є важко прогнозованими процесами, тому що вони мають випадковий, стохастичний, імовірнісний характер. Ці процеси у часі можуть розвиватися практично миттєво (наприклад, вибух) або мати певну тривалість (наприклад, горіння, випарювання), яка залежить від описаних вище та багатьох інших випадкових факторів.

Незважаючи на вжиття з боку Міністерства інфраструктури системних заходів щодо забезпечення належного рівня безпеки на транспорті та проведення роботи по попередженню транспортних подій, стан справ з аварійністю продовжує залишатися складним.

Упродовж 2015 року в структурі Укрзалізниці сталося 602 інциденти, у тому числі 27 серйозних, проти 673 інцидентів, із яких 19 серйозних, які сталися у 2014 році. Загальна кількість транспортних подій зменшилася на 71 випадок, а кількість серйозних інцидентів збільшилась на 8 випадків. При цьому наведений обсяг перевезень зменшився на 7,9%, а питомий показник кількості транспортних подій до обсягів перевезень зменшився з 2,76 до 2,66 подій на 1 млрд. приведених тонно-кілометрів. Щодо траплялось у середньому 1,7 випадка проти 1,8 у 2014 році [2].

Особливою номенклатурою вантажів є небезпечні вантажі. Обсяги перевезень небезпечних вантажів залізничним транспортом складають більше 25 % від загального і щорічно зростають. Перелік небезпечних вантажів, що пред'являються до перевезення, налічує понад тисячу найменувань. Через особливі властивості небезпечних вантажів їх перевезення вимагає постійної уваги і безперервного контролю. Людині важко постійно зберігати увагу на високому рівні, тим більше, коли необхідно працювати з величезним потоками різноманітних даних. У цьому випадку на допомогу стають інформаційні системи, адаптовані під конкретні завдання. Своєчасні і правильні дії осіб, що приймають рішення, можуть зберегти вантаж і життя людей, а швидка ліквідація наслідків аварійних ситуацій, правильне використання наявних технічних засобів, створення безпечних умов роботи в зоні аварії, надання першої допомоги потерпілим залежать, перш за все, від правильної оцінки обстановки, що склалася, знань небезпечних властивостей вантажів, що перебувають у зоні аварії. Тому на залізничному транспорті мають удосконалюватися технології перевезень небезпечних вантажів, інформаційні системи, що забезпечує швидке сповіщення відповідних служб про небезпеку при аварійних

ситуаціях, а також технологія безпечної ліквідації наслідків аварій і відновлення руху поїздів. Удосконалення інформаційних технологій з перевезення небезпечних вантажів – перспективний напрямок підвищення безпеки. Воно не вимагає значних капітальних вкладень і експлуатаційних витрат, оскільки може здійснюватися за рахунок інтенсифікації використання вже застосовуваних технічних засобів. Поточна технічна оснащеність робочих місць залізничників сучасною обчислювальною технікою і наявна високошвидкісна мережа передачі даних дає змогу без значних витрат забезпечити впровадження і функціонування майже будь-якої інформаційної технології [3].

Для забезпечення організації перевезень небезпечних вантажів на залізничному транспорті доведена необхідність інформаційних технологій перевезення небезпечних вантажів у різних ланках процесу транспортування.

Список використаних джерел

1. Андросюк В.Н. Безопасность поезной и маневровой работы при перевозке опасных грузов [Текст] / В. Н. Андросюк, В. М. Рудановский. – М., 1997. – 58 с.
2. Національна доповідь про стан техногенної та природної безпеки в Україні у 2015 році [Текст] / МНС України. – К., 2015. – 356 с.
3. Сіконенко Г.М. Аналіз основних причин транспортних подій на залізничному транспорті [Текст] / Г. М. Сіконенко, С. С. Остапенко, М. А. Рудьова // Зб. наук. праць – Харків: УкрДУЗТ. – 2016. – Вип. 163. – С. 44-50.

УДК 331.434

ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ СИСТЕМ АВТОМАТИЧНОГО ОПОВІЩЕННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Змій С.О., к.т.н., доцент,
Мороз В.П., к.т.н., доцент,
Лапко А.О., к.т.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Ефективність систем автоматичного оповіщення може бути оцінена в трьох основних аспектах. Передусім, необхідно проводити порівняння на основі критеріїв, що враховують рівень убезпечення при використанні систем

автоматичного оповіщення і без. Потім необхідно провести зіставлення основних параметрів, що характеризують варіанти систем автоматичного оповіщення, що розробляються. І, нарешті, слід зіставити ефективність функціонування розроблених систем автоматичного оповіщення з деяким ідеальним. Крім того, для порівняння слід використовувати інші критерії використання робочого часу. Цей показник визначений як відношення часу виконання робіт до часу, необхідного для виконання усього об'єму робіт з урахуванням перерв, викликаних рухом поїздів [1, 2].

У доповіді показано, що у загальному випадку впровадження систем автоматичного оповіщення повинне забезпечувати економічний ефект підвищення продуктивності праці. Продуктивність праці при виконанні робіт на коліях при впровадженні систем автоматичного оповіщення підвищується за рахунок підвищення працездатності людини у зв'язку зі зниженням стомленості, викликаним особливо небезпечними умовами праці. Крім того, має місце збільшення ефективного фонду робочого часу, внаслідок скорочення втрат від тимчасової непрацездатності через травми, пов'язані з небезпечними умовами праці [3, 4].

Таким чином, економічний ефект, пов'язаний з поліпшенням умов праці, забезпечується за рахунок:

– скорочення матеріальних наслідків нещасних випадків і порушень безпеки руху поїздів;

– зниження збитку від плинності робочої сили;

– зниження втрат від браку, викликаних небезпечними умовами праці.

Наведені в доповіді розробки можуть стати основою зниження витрат праці робітників, що призведе до вивільнення сигналістів. Витрати живої праці розраховуються в порядку, передбаченому для різних професій працівників залізничного транспорту. Зростання продуктивності праці у результаті впровадження систем автоматичного оповіщення безпосередньо впливає на зниження собівартості робіт [1, 2].

Також має місце зниження собівартості за рахунок попередження виробничого травматизму і економії у зв'язку з цим матеріальних наслідків, а також за рахунок попередження порушення безпеки руху поїздів і збереження у зв'язку з цим рухомого складу. Крім того річна економії собівартості за рахунок скорочення плинності робочої сили і зниження у зв'язку з цим матеріального збитку в результаті

поліпшення умов праці.

Список використаних джерел

1. Поляков, И.А. Справочник экономиста по труду [Текст] / И.А. Поляков, К.С. Релизов. – М.: Экономика, 1981. – 408 с.

2. Яковлева, А.В. Экономическая статистика: шпаргалка [Текст] / А.В.Яковлева. – [б.в.]. – 2008. – 173 с.

3. Генкин, Б.М. Экономика и социология труда [Текст] / Б.М. Генкин. – М.: НОРМА, 2007. – 448 с.

4. Рофе, А. И. Организация и нормирование труда [Текст]: уч. д. для вузов / А.И. Рофе. – М.: МИК, 2003. – 368 с.

УДК 656.078.12

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА РАХУНОК КООРДИНАЦІЇ ТА КОНТРОЛЮ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

*Костєнніков О.М., к.т.н., доцент,
Рудовол П.С., студент (УкрДУЗТ)*

Питання розвитку мультимодальних перевезень є одним з найважливіших у транспортній галузі, враховуючи, що на сьогоднішній день розвиток технологій дозволяє перевозити вантажі за допомогою комбінування автомобільного та залізничного, а також морського і авіатранспорту. Вибір способу перевезення вантажів залежить, як від специфіки та обсягу вантажу, так і від швидкості, з якою необхідно цей вантаж доставити до місця призначення. Успіх перевізного процесу залежить, перш за все, від чіткої організації взаємодії всіх його учасників, економічна ефективність - від оптимальності обраного маршруту.

Мультимодальним перевезенням називається перевезення, в якому беруть участь, принаймні, два види транспорту, причому підтвердженням факту укладення договору перевезення є єдиний транспортний документ; оплата перевезення відбувається за єдиною наскрізною тарифною сіткою і відповідальність за весь маршрут транспортування вантажу перед вантажовласником несе тільки одна особа,

оператор мультимодального перевезення.

При дуже високому потенціалі України розвиток мультимодальних перевезень знаходиться на дуже низькому рівні. Основними причинами такої ситуації є:

- В даний час значна частина вантажів долає прикордонні переходи архаїчним способом, а саме, шляхом перевантаження, перевалки, що пов'язано зі значними витратами часу і праці, а також з небезпекою ушкодження як вантажу, так і рухомого складу.

- Питання безпечного і швидкого переходу рухомого складу через пункти стику колії різного стандарту вимагає системного рішення при проведенні заходів по інтеграції залізниць України в Європейську транспортну мережу (необхідність прискорення проходження поїздами «стиків залізниць різного стандарту», в т.ч. завдяки застосуванню розсувних колісних пар).

- За оцінками фахівців, швидкість комбінованого транспорту не повинна бути нижче 1000 км / добу. Для досягнення цієї мети необхідно мати вантажний рухомий склад нового покоління, оснащений ходовими частинами, що забезпечують швидкість руху поїздів комбінованого транспорту на рівні швидкостей руху пасажирських поїздів, і який надає знижений вплив на шляхову інфраструктуру

- Заходами, стримуючими розвиток контейлерних перевезень в Україні є неконкурентоспроможні тарифи, нерегулярність курсування поїздів, неналежний технічний стан платформ.

- Найбільш повною спробою впровадження контейлерних перевезень на мережі УЗ був запуск проекту "Ярослав" (контейлерні перевезення по маршруту Україна-Польща). Є сенс організувати нові міжнародні контейлерні маршрути у напрямку Україна-Польща-Німеччина. [3]

При виконанні мультимодальних перевезень враховується безліч чинників - тип вантажу, місце розташування кінцевого пункту призначення, терміновість доставки, а також переваги і недоліки кожного виду транспорту - для того, щоб скласти найбільш підходящу комбінацію. Саме завдяки таким перевезенням з'явилася можливість доставляти вантажі «від дверей до дверей».

Для успішної доставки продукції в основному використовують такі види транспорту:

- ✓ Судноплавний транспорт .
Переваги: висока пропускна і провізна здатність,

низька вартість, підходить для будь-якого товару, в т.ч. і машинобудування, металургії, текстильної промисловості. Середня швидкість - 15 вузлів / год.

- ✓ Залізничний транспорт.
Переваги: незалежність від погоди, сезону і часу доби. Рентабельно використовувати для доставки зерна, лісу, с / г продукції. Середня швидкість - 50 км / ч.

- ✓ Автомобільний транспорт.
Переваги: швидкість і збереження товару. Вигідно перевозити цінну і швидкопсувну продукцію . Середня швидкість - 80 км / ч. [4]

Транспортні витрати - один з головних чинників формування вартості перевезень. Мінімізувати їх означає запропонувати споживачеві найвигіднішою за ціною послугу.

Одним із етапів роботи транспортно-технологічної системи є доставка вантажів від постачальника до споживача, тобто виконання транспортного процесу.

Транспортним процесом називається переміщення вантажів у просторі та у часі. Він уявляє собою сукупність операцій з вантажем та транспортними засобами (при використанні навантажувально-розвантажувальних засобів). [1]

Існують два основні підходи до організації транспортного процесу:

- 1) традиційний;
- 2) логістичний за участю оператора мультимодального перевезення. [2]

При традиційному підході єдина функція управління наскрізним матеріальним потоком відсутня. Узгодженість ланок в питаннях просування інформації та фінансів низька, так як нікому координувати їх дії (рис. 1).

При логістичному підході до перевезення з'являється нова дійова особа транспортного процесу - єдиний оператор мультимодального перевезення. Наявність такого оператора створює можливість планувати просування матеріального потоку і домагатися заданих параметрів на виході (рис.2).

На схемах зображено процес транспортування вантажу, який пов'язаний з великою кількістю договірних взаємозв'язків, відзначена роль експедитора в різних транспортних системах . У першій схемі транспортно-експедиторська компанія виступає як «місцевий експедитор» і її вплив на транспортний процес невеликий (рис.1). У другій схемі експедитор виступає в ролі оператора перевезення і повністю управляє і контролює транспортний процес (рис.2)

Враховуючи, що діяльність з організації товароруху пов'язана з великими компромісами, потрібно використовувати системний підхід для прийняття таких рішень. [4]

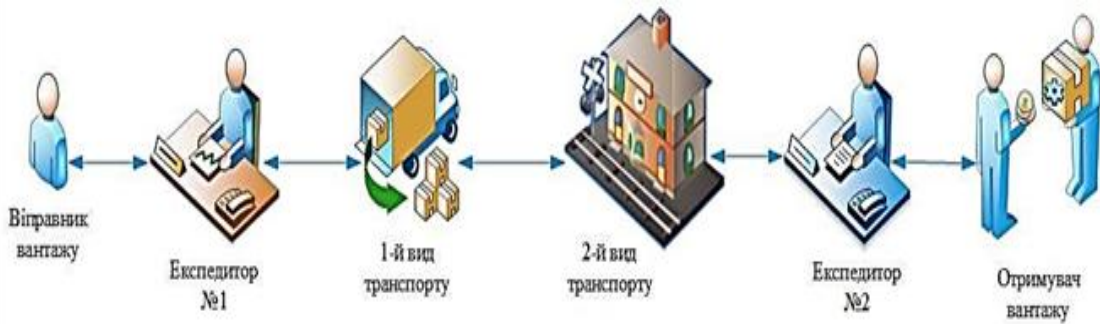


Рис.1. Традиційний підхід перевезення

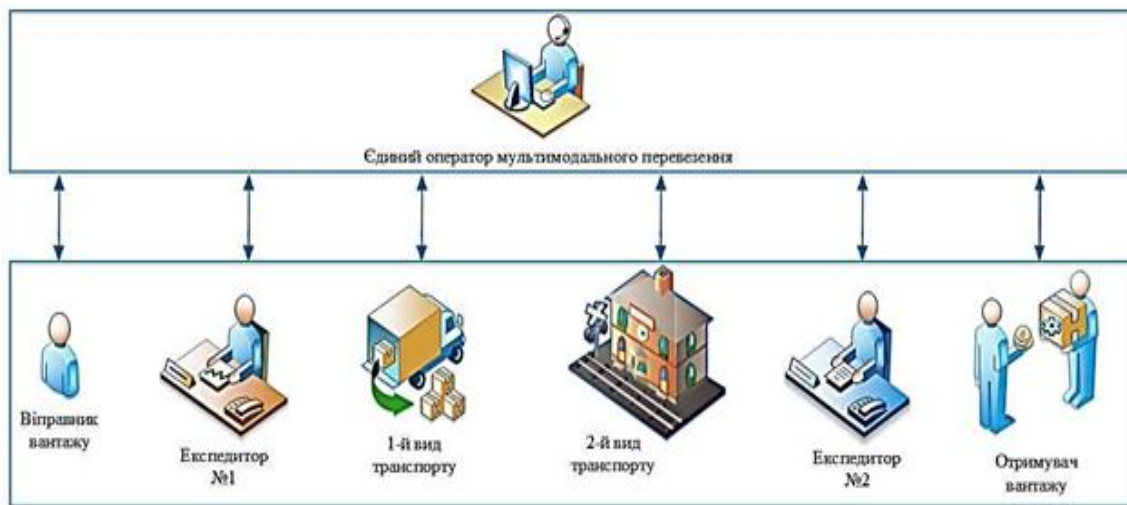


Рис.2. Логістичний підхід перевезення

Різниця між оператором мультимодального перевезення і експедитором полягає в тому, що оператор з вантажовласником укладає договір мультимодального перевезення і стає відповідальним перед власником вантажу за збереження вантажу протягом всього перевезення, навіть якщо псування або втрата вантажу сталася з вини фактичного перевізника, а експедитор несе відповідальність тільки в тому випадку, якщо втрата вантажу сталася з його вини. Правовою основою взаємовідносин між власником вантажу і оператором є правові норми договору перевезення. [5]

Таким чином, завдяки наявності єдиного керуючого елемента - оператора мультимодального перевезення - система транспортний процесу стає більш організованою, відповідно скорочуються непродуктивні простой вантажу і транспортних засобів, а також витрати на перевезення знижуються за рахунок надання операторам від фактичних виконавців об'ємних знижок.

Список використаних джерел

1. Електронний посібник з дисципліни: "Основи теорії транспортних процесів і систем".-2014 - Т. 4./ Мурований Ігор Сергійович к.т.н., доцент, зав. кафедри автомобілів і транспортних технологій Луцького НТУ .- Режим доступу : <http://elib.lutsk-ntu.com.ua/book/mbf/auto/2014/14-04/>
2. Сумма знаний в экономике: Справочное пособие для студ. эконом. спец. в 2-х томах/ В.И. Захарченко, Э.А. Кузнецов. - Одесса: Наука и техника, 2008. - Т. 2. - 248 с.
3. Транспорт [Электронный ресурс] .- Режим доступу : <http://transport-journal.com/news/spetsyalystyi-transportnoj-otrasly-obsudyly-problemyi-y-perspektyvyi-razvytyya-multymodalnyih-perevozk-v-ukrayne/>
4. Ларіна Р. Р. Логістика: Навч. посіб. / Донецький держ. ун-т управління. — Донецьк: ДонДУУ, 2006. — 277 с.
5. Бутакова Н. А. Научная статья : "Место договора мультимодальной перевозки в системе транспортных договоров"- .Выпуск№ 4 (64) / 2014

УДК 656. 212. 5

**РОЗРАХУНОК ЕКОНОМІЧНОЇ
ЕФЕКТИВНОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ
ВАГОННИХ УПОВІЛЬНЮВАЧІВ
НОВОГО ПОКОЛІННЯ НА
МЕХАНІЗОВАНИХ СОРТУВАЛЬНИХ
ГІРКАХ УКРАЇНИ**

*Куценко М. Ю., к.т.н., доцент,
Мельниченко П. М., студент (УкрДУЗТ)*

Технічне оснащення кожного підприємства повинно відповідати пропускній та переробній спроможності. Задля ефективності роботи пристроїв велику роль відіграє саме вірно обрана їх потужність. Під час проектування основних залізничних станцій у СРСР переробка вагонопотоку сягала великих об'ємів. Після розпаду Радянського союзу вагонопотік поступово зменшився, а перебудови технічного оснащення так і не відбулося. Перевізана та пропускна спроможність пристроїв залишилася великою, і на сьогодні вони не використовуються на повну потужність [2]. У результаті, зараз використовуються потужні але застарілі засоби механізації, що в свою чергу приводить до росту собівартості перевізного процесу загалом.

Проблема вибору пристроїв механізації та автоматизації сортувального процесу досить мало висвітлена у наукових виданнях. Зокрема, враховуючи значний ступінь зносу вагонних уповільнювачів на сортувальних гірках України [3], актуальним стає питання щодо їх заміни на сучасні моделі нового покоління. Для його вирішення корисним може бути російський досвід [4].

За час індустріального розвитку СРСР всі підприємства оснащувались за останніми, на той час, технічними новинками. З того моменту пройшло більш ніж пів століття. Проблема модернізації технічного оснащення залізниць України стоїть дуже гостро. Тим паче для організації ефективної роботи сортувального процесу в останні десятиліття приділяли недостатньо уваги. Основним пристроєм для сортувального процесу залишається уповільнювач.

На даний момент на сортувальних станціях України в основному використовуються уповільнювачі на спускній частині типу КВ-3, Т-50, КВ-2, КНП-5 та паркові уповільнювачі типу РНЗ-2. Всі вони відносяться до типу кліщоподібних з

пневматичною натискною дією. Складна конструкція та велика ціна уповільнювачів роблять питання перебудови або реконструкції гірки досить складним.

Для вирішення питання щодо вигідності заміни уповільнювачів гальмових позицій було розроблено методику розрахунку ефективності впровадження вагонних уповільнювачів нового покоління на механізованих сортувальних гірках мережі доріг [5]. Запропонована методика охоплює основні економічні показники у виборі найбільш підходящих пристроїв гальмування, розрахунок строків окупності додаткових капіталовкладень та річні економічні ефекти після впровадження змін на станції.

Авторами були проведені дослідження, які мали на меті з'ясувати якими уповільнювачами доцільно замінювати існуючі уповільнювачі на сортувальних гірках України. За базові уповільнювачі на спускній частині були обрані уповільнювачі типу КВ-3, КВ-2, Т-50, КНП-5. Кожен з них зрівняли з новими уповільнювачами типу КЗ-5, ВЗПГ, НК-114, ЗВУ-осн. Крім того, за базовий уповільнювач паркової гальмової позиції був обраний уповільнювач типу РНЗ-2. Він був порівняний з новими уповільнювачами типу РНЗ-2М та ЗВУ-07.

Проаналізувавши вартість уповільнювачів, трудовитрати на обслуговування, витрати енергоносіїв та інші показники, виявилось, що сенс у заміні старих уповільнювачів очевидний. Можна зробити висновок, що найвигіднішим для заміни на спускній частині виявився уповільнювач типу ЗВУ-осн. Найменш вигідні уповільнювачі типу КЗ-5. Проаналізувавши основні паркові уповільнювачі, а саме базовий РНЗ-2 та нові РНЗ-2М, ЗВУ-07, з'ясувалось, що уповільнювач РНЗ-2М зовсім не вигідно використовувати як парковий уповільнювач, оскільки ефективніше встановити уповільнювач типу ЗВУ-07.

Мережа залізниць України відіграє велику роль у транспортній системі світу, а також у розвитку країни на світовому рівні. Задля оптимізації та стабільного розвитку залізниці основним питанням залишається вірно обране технічне оснащення сортувального процесу, а саме наявність сучасних уповільнювачів на сортувальній гірці. Існуючі ж моделі уповільнювачів на сортувальних станціях вже досить застарілі та потребують великих капіталовкладень на ремонт та модернізацію. Не дивлячись на велику ціну уповільнювачів, у їх заміні є сенс та потреба. Робота з новими уповільнювачами оптимізує та прискорить

роботу всієї сортувальної станції, що дасть великий поштовх у економії та позитивний відбиток на українському ринку транспортних послуг на фоні світового.

Список використаних джерел

1. Рудаков, О. Г. Державна програма реформування залізничного транспорту на 2009-2015 роки: проблеми та шляхи вирішення [Текст] / О. Г. Рудаков // Економіка. – Київ, 2011. – №34. – С. 133-143.

2. Куценко, М. Ю. Комплексна оптимізація конструктивних параметрів сортувальних пристроїв Південної залізниці [Текст] / М. Ю. Куценко // Восточно-європейський журнал передових технологій. – Харьков, 2009. – Випуск 4/7 (40). – С. 14-18.

3. Огар, О. М., Куценко, М. Ю., Хомаківський, О. М., Басов, Я. В. Аналіз структури парку технічних засобів сортувальних гірок України та її вплив на основні показники роботи підсистеми розформування [Текст] / О. М. Огар, М. Ю. Куценко, О. М. Хомаківський, Я. В. Басов // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля. – Луганськ, 2009. – №5(135). – С. 171-175.

4. Кайнов, В. М. Програма обновлення и развития технических средств сортировочных станций и горок [Текст] / В. М. Кайнов // Автоматика, связь, информатика. – 2001. – №1. – с. 2-5.

5. Методика расчета экономической эффективности внедрения вагонных замедлителей нового поколения на механизированных сортировочных горках сети дорог [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://scbist.com:7777/scb/uploaded/1056/metodika_kobzev.doc. – Загл. с экрана.

УДК 656. 212. 5

ДОСЛІДЖЕННЯ НЕПРИСКОРЮЮЧОГО УКЛОНУ СОРТУВАЛЬНИХ КОЛІЙ

*Куценко М. Ю., к.т.н., доцент,
Мотренко І. М., студент (УкрДУЗТ)*

У теперішній час перед залізницями України гостро стоїть задача підвищення їх конкурентоспроможності у порівнянні з іншими видами транспорту. Це вимагає прискорення обороту вагонів з мінімальними сумарними

експлуатаційними витратами при забезпеченні високого рівня експлуатаційної безпеки виконуваних робіт [1].

Сортувальна гірка – важливий технічний пристрій залізничних станцій. Від якості функціонування сортувальної гірки залежить надійність роботи всього комплексу розформування составів та переробна спроможність станції.

Конструктивні параметри існуючих вітчизняних сортувальних гірок були отримані всередині минулого сторіччя. Варто відзначити, що відомі на той час методи їх розрахунку були спрямовані на інтенсифікацію сортувального процесу для забезпечення переробки зростаючих обсягів вагонопотоків. Крім того, тогочасний парк вантажних вагонів відрізнявся своїми ходовими якостями від сучасного, а саме, значно більшим значенням основного питомого опору руху. При цьому, питання отримання енергоефективних конструктивних параметрів з метою зменшення експлуатаційних витрат не було найбільш актуальним. Проведений аналіз сучасних методів та методик розрахунку конструктивних параметрів показав, що у більшості випадків при спробах вирішення питання їх оптимізації відсутній комплексний підхід, а деякі з них вимагають дуже коштовних та трудомістких експериментальних досліджень та відзначаються складністю користування. Основною метою виконаних досліджень радянських вчених-експлуатаційників в частині удосконалення методики розрахунку і проектування сортувальних гірок було підвищення ефективності їх функціонування за рахунок прискорення сортувального процесу. При цьому було приділено недостатню увагу ув'язці розрахунку профілю гірки з пристроями регулювання швидкості відчепів, а також питанням енерго- та ресурсозбереження [1, 2, 3, 4].

Таким чином виникає необхідність перегляду існуючих конструкцій плану та профілю, а також технічного оснащення сортувальних гірок України пристроями регулювання швидкості відчепів, що зараз знаходяться в експлуатації, що кваліфікує дану роботу як актуальну та таку, що спрямована на вирішення важливого наукового завдання.

Існуючі в нормативній документації значення уклону сортувальних колій (0,6 ‰) не виключають можливості співудару вагонів зі швидкістю, що перевищує допустиму, внаслідок прискореного руху за умови виходу відчепу з парковою гальмовою позиції зі

швидкістю в інтервалі $[0, \dots 1.4]$ м/с. Завдання знаходження такого уклону I_c , при якому повністю виключаються випадки зіткнення вагонів з підвищеною швидкістю внаслідок прискореного руху і, одночасно, забезпечуються умови для ефективного заповнення колій сортувального парку, не має рішення [5].

Імовірність P_0 характеризує рівень небезпеки зіткнення вагонів і може розглядатися як сумарна частка часу розрахункового періоду (року), протягом якого виникають екстремальні умови, що не дозволяють уникнути зіткнень вагонів у сортувальному парку з підвищеною швидкістю. Тому при роботі гірки в таких умовах повинні передбачатися додаткові заходи для підвищення безпеки виконуваних робіт аж до короткочасного закриття гірки. Зі збільшенням числа вагонів у відчепі випадкова величина сумарного питомого опору руху прагне до математичного сподівання. Результати досліджень дозволяють стверджувати, що величина неперискорюючого уклону колій сортувального парку залежить від наступних факторів:

- напрямку осі сортувального парку;
- кліматичних умов місцевості в зоні розташування сортувального пристрою;
- прийнятої ймовірності перевищення допустимої швидкості зіткнення вагонів;
- типу рухомого складу;
- пори року;
- числа вагонів у відчепі.

Найбільш сильний вплив на величину сумарного питомого опору руху надають вітрові характеристики місцевості, які залежать від напрямку осі сортувального парку щодо рози вітрів. Тому, приймаючи проектні рішення по розміщенню сортувального комплексу, необхідно враховувати цю обставину.

Аналіз отриманих результатів дозволяє стверджувати, що не існує такого уклону I_c , при якому повністю виключаються випадки зіткнення вагонів з підвищеною швидкістю і, одночасно, забезпечуються умови для ефективного заповнення колій сортувального парку при реалізації режиму прицільного гальмування відчепів. При цьому величину P_0 можна розглядати як частку часу розрахункового періоду (рік), протягом якого виникають умови, що не дозволяють забезпечити безпечно співударяння вагонів. У таких випадках доцільніше припинити роботу гірки (в екстремальних умовах) або передбачити організаційно-технічні заходи із введенням

обмежень в її роботі протягом розглянутого періоду.

Список використаних джерел

1. Рудаков, О. Г. Державна програма реформування залізничного транспорту на 2009–2015 роки: проблеми та шляхи вирішення [Текст] / О. Г. Рудаков // Економіка. – Київ, 2011. – №34. – С. 133 – 143.

2. Бессоненко, С. А. Расчет продольного профиля спускной части сортировочной горки. // В кн. Проблемы перспективного развития железнодорожных станций и узлов [Текст]: Межвуз. сб.науч.статей / Гомель: 1984. – с. 69 – 76.

3. Иванов, А. А. Регулирование скорости движения вагонов на подгорочных путях сортировочной станции двухвинтовыми ускорителями-замедлителями: автореф. дис. канд. техн. наук / А. А. Иванов, – Л., 1989. – 18 с.

4. Кузьмин, А. Н. Исследование эффективности многопозиционного регулирования скорости движения отцепов на сортировочных горках [Текст]: автореф. дис. канд. техн. наук / А. Н. Кузьмин: Новосибирск, 1965. – 25 с.

5. Павловский, А. И. Исследование и оценка сопротивлений движению вагонов на сортировочных горках [Текст]: автореф. дис. канд. техн. наук / А. И. Павловский. – М.: 1989. – 24 с.

УДК 656.073.7

ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ ПРОСТОЯ АВТОМОБИЛЕЙ НА ПОГРАНИЧНЫХ ПЕРЕХОДАХ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ

Немна Т.В., соискатель (ХНАДУ)

Грузоперевозки автотранспортом в международном направлении обеспечивают высокую скорость доставки грузов. Но перед транспортными предприятиями стоит много проблем в доставке грузов из Украины в зарубежные страны и в обратном направлении. Эти проблемы обычно связаны с непредвиденными простоями транспортного средства в ожидании обратной погрузки, прохождении таможенного контроля и

проходженні пограничних переходов [1].

Исследование времени простоя автомобилей на пограничных переходах при международных перевозках грузов поможет повысить точность прогноза результатов транспортного процесса и поднять его эффективность. Общее время доставки груза зависит от многих факторов и случайных составляющих процесса перевозки, которые влияют в целом на время доставки груза и приводят к рассмотрению данного показателя как случайной величины [2]. Общее время на таможенный осмотр состоит из продолжительности различных и обязательных видов контроля: экологического, фитосанитарного, радиологического и ветеринарного [3]. На данный показатель также влияет техническая сторона вопроса: пропускная способность пункта пропуска, которая в свою очередь зависит от количества полос движения, оборудования пункта пропуска техническими средствами пограничного контроля и связи, количества сотрудников в смене. Дополняют перечень факторов и оперативные условия. Например, если получено ориентировка о краже автомобиля, контрабанде наркотиков или оружия, проводится осмотр всех транспортных средств и грузов без исключения, в том числе транзитных.

Свою лепту в формирование времени простоя транспортных средств вносит и длина очереди на пограничных переходах, предсказать которую в момент принятия решения о перевозке невозможно. При этом авторами работы [4] не учитывается ряд факторов, которые существенно влияют на продолжительность простоя автотранспортного средства на пограничном переходе. Существуют ситуации, при которых на пограничных переходах, чаще при экспорте, проводится дополнительный досмотр, а при импорте добавляется обязательное предоставление перевозчиком с помощью водителя контрольного номера предварительного уведомления. При импорте груза отправителем и получателем, а чаще брокером получателя на Украине готовится предварительное уведомление. Для оформления кода используются документы и декларации, которые использовались в месте таможенного оформления груза. Все документы для оформления предварительного уведомления подаются на пограничный переход, после чего пограничная служба регистрирует данный вид груза, который будет ввезен в Украину.

Таким образом, все перечисленные

выше и другие непредвиденные факторы могут значительно повлиять на продолжительность простоя автомобиля на пограничных пунктах пропуска и в целом на общее время оборотного рейса.

При рассмотрении проблемы продолжительных простоев при прохождении границ, необходимо учитывать, что транспортные предприятия никак не могут повлиять на технические характеристики пограничных переходов и контрольных таможенных пунктов и заранее предсказать ситуацию на них. Поэтому продолжительность простоя необходимо рассматривать как случайную величину и необходимо определить закономерности ее распределения для пограничных переходов.

При выборе перевозчиком маршрута следования обязательно существуют факторы, на которые сам перевозчик не может повлиять, например непредвиденное время простоя на таможне. Но выбор места таможенной очистки обязательно выбирает сам клиент, поэтому для перевозчика нет необходимости в принятии соответствующего решения. А вот выбор места пограничного перехода чаще всего ложится на транспортные компании, которые выполняют транспортный заказ на перевозку груза. Практика показывает, что при выполнении разовых заказов клиент оставляет право выбора пограничного перехода за перевозчиком более чем в 80 % заказов. Остальная часть грузов подчиняется обязательному прохождению определенных пограничных переходов, в зависимости от класса груза. При этом у автоперевозчиков возникает проблема выбора наиболее подходящего пограничного перехода. Чаще всего он падает на пограничный переход, который находится на кратчайшем пути следования, чтобы избежать дополнительно пробега. Но возможны ситуации, при которых незначительное увеличение пробега может быть компенсировано быстрым прохождением пограничного перехода. Для принятия эффективного решения при выборе пункта пограничного перехода необходимо определить параметры времени простоя на них.

Общее время доставки груза включает в себя: затраты времени на таможенное оформление нормативные; затраты времени на погрузку, выгрузку автомобиля; затраты времени нахождение пограничных переходов; время отдыха водителя; время движения; продолжительность простоя транспортного средства.

Значение этих показателей зависит от

вида груза, правильности подготовленных документов при таможенном оформлении груза, времени подготовки предварительного уведомления, технического состояния автотранспортного средства, состояния пломбы и т.д. Кроме этого установлено, что время ожидания зачастую возникает вследствие неравномерного распределения грузопотока по зонам пограничных переходов. Таким образом, продолжительность простоя на пограничных переходах необходимо определить для выезда или въезда в разные транспортные зоны. С учетом значительного количества факторов, определяющих продолжительность простоя, становится очевидным, что определить аналитически время на выполнение процедур пограничных служб очень сложно, поэтому при определении времени на прохождение пограничных переходов необходимо применять вероятностно-статистический метод моделирования.

При проведении исследования продолжительности простоя транспортных средств на пограничных переходах встал вопрос об однородности результатов наблюдений при пересечении границы со стороны Украины и во встречном направлении. При предварительном анализе набора данных было определено, что сверхнормативный простой в 58% возникает при импорте и в 42% при экспорте товаров.

Результаты исследования показали, что продолжительность простоя автотранспорта пограничном переходе имеет общую форму показательного распределения. Однако параметр закона значительно колеблется для разных транспортных зон и направлений перевозки, как и следует из дисперсионного анализа этого показателя.

Перечень использованных источников

1. Івасишина Н.В. Міжнародні перевезення вантажів на сучасному етапі // Автошляховик України. – 2007. – №4. – С.98.
2. Галушко В.Г. Случайные процессы и их применение на автотранспорте [текст] / В.Г. Галушко. – К: Вища школа, 1980. – 272 с.
3. Закон Украины об экологической экспертизе от 09.02.95 №45/95ВР.
4. Стаханов Д.В. Таможенная логистика [текст] / Д.В. Стаханов, В.Н. Стаханов – М.: ПРИОР, 2000. – 96 с.
5. Горбачев П.Ф., Немна Т.В. Зонирование Российской Федерации при организации перевозок грузов из Украины // ВЕЖПТ. – 2013. 2/3 (62). – 75с.

УДК 656.013

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РАЗРАБОТОК ПО ВЫБОРУ РАЦИОНАЛЬНОЙ ТЕХНОЛОГИИ ДОСТАВКИ АГРАРНОЙ ПРОДУКЦИИ В КОНТЕЙНЕРАХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИМ ЦЕНТРОМ

Павленко А.В., к.т.н., доцент (ХНАДУ)

В последние годы производство зерна на экспорт в Украине выросло до рекордных уровней, что в свою очередь, требует определенных изменений в построении системы хранения урожая и его транспортировки.

Растет интерес к отправке зерновых на экспорт в контейнерах. В Украине уже существуют и функционируют специализированные терминалы и площадки по отправке зерновых в контейнерах или с использованием контейнерного портового оборудования. Эффективность и качество грузовых перевозок значительно зависят от оптимизации процессов координации работы различных видов транспорта, рационального распределения между ними объемов перевозок, своевременного формирования необходимых управленческих решений.

Тенденции, наблюдаемые сейчас в зерновой логистике Украине, позволят предположить приход эры диверсификации, то есть активного использования различных альтернативных систем хранения и транспортировки зерна, как на внутреннем рынке, так и на экспорт. Первое, особое внимание при этом нужно обратить на важнейший показатель транспортного процесса - стоимость осуществления транспортных перевозок.

Целью исследования является определение современного состояния разработок по выбору рациональной технологии доставки аграрной продукции в контейнерах транспортно-логистическим центром (ТЛЦ).

Задачи исследования: провести оценку организации доставки аграрной продукции в контейнерах; проанализировать техническое обеспечение организации доставки аграрной продукции в контейнерах; определить роль транспортно-логистического центра в организации доставки аграрной продукции в

контейнерах; проаналізувати теоретическіе разработки в сфері вибору раціональної технології доставки аграрної продукції в контейнерах.

Кількість учасників процесу доставки (рис.1) напряму залежить від рівня проработки (вибору варіанта) схеми доставки аграрної продукції, при цьому основним елементом являється трейдер, який виконує роль експортера і відповідально організатора всієї ланки поставок данної продукції. Переваги організації доставки аграрної продукції в контейнерах: можливість здійснювати відправку зернових с сільхозпредприємств, віддалених від порту; гнучкість логістики, дозволяюча здійснювати доставку по схемі «от двери до двери» і швидко змінювати напрямлення грузопотоков; можливість дальнішої мінімізації витрат і оптимізації логістическіе схем, в тому числі за счет

совмещения исходящих грузопотоков со входящими; висока автоматизация погрузки/выгрузки.

Аграрная продукция, экспортируемая Украиной, обладает достаточно большим количеством видов – это зерновая продукция (ячмень, кукуруза, пшеница, овес), подсолнечник, посевные и посадочные материалы, фрукты, овощи, хлопок, лен и т.п. В нашем исследовании мы выделим, доминирующие в объеме экспорта, зерновые грузы. В 2015-2016 маркетинговом году Украина экспортировала 39 миллионов тонн зерновых грузов [1]. В 2015 году экспорт зерновых грузов в контейнерах вырос до 1,57 млн тонн, а его доля в общем морском экспорте превысила 4% [2]. При этом показатели по перевалке контейнерных грузов в 2016 году – 579,5 тыс. TEU, что на 105,1 тыс. TEU или 22% больше в сравнении с 2015 годом [3].

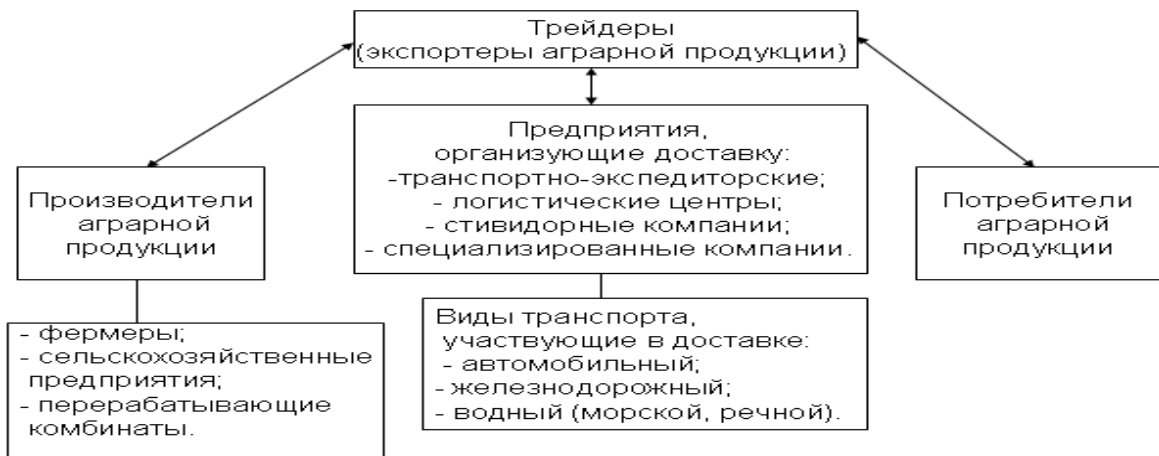


Рис.1. Схема взаимодействия участников организации доставки аграрной продукции

В поселке Усатово (Беляевский район, Одесской области) строится зерновой терминал рассчитанный на отгрузку зерновых в контейнерах на экспорт. Согласно заявленным планам — по технологической схеме автомобиль (вагон) – контейнер, автомобиль – вагон, вагон – автомобиль. Суточная мощность терминала — около 1 тыс. тонн. Зерно будет штаффируются в 20- и 40-футовые универсальные морские контейнеры [2].

Процентное соотношение объема экспортных поставок зерна соответствующим видом транспорта следующее: морской транспорт – 91%, железнодорожный – 7%, автомобильный – 2%. Процентное соотношение объема доставки зерна соответствующим видом транспорта в морские порты Украины: железнодорожный транспорт – 61%,

автомобильный – 36%, речной – 3%.

Высокий урожай в последние два маркетинговых года особо подстегнул интерес зернотрейдеров к возможностям штаффировки эксклюзивных партий зерна в контейнеры. Преимущество контейнеризации — универсальность перевозки, а также упрощенное оперирование, а недостаток — сравнительно большие удельные затраты. Поэтому контейнеры пока предпочтительны для небольших партий или для профилированных видов груза, а также для жесткого соблюдения сроков доставки [4].

Основная техническая задача организатора процесса доставки аграрной продукции в контейнерах – это оборудование контейнера соответствующими устройствами (деревянными щитами, вкладышами) для

безопасной перевозки и погрузки-выгрузки, а также использование специальных механизмов для погрузки-выгрузки контейнера.

Таким образом, необходимо для эффективной организации и управления процесса доставки зерновых грузов в контейнерах необходимо создавать или использовать существующие транспортно-логистические центры, которые могли решать все логистические задачи для всех участников данного процесса (рис. 2.).

ЛЦ координирует использование различных видов транспорта, выполняет погрузочно-разгрузочные работы и перевалки грузов, обеспечивает краткосрочное и долгосрочное хранение грузов, грузопереработку, выполнение необходимых таможенных процедур, инвентаризацию запасов, экспедирование и переадресацию грузов, предоставляет полный комплекс сервисных и коммерчески-деловых услуг, включая банковское, информационное, консалтинговое и аналитическое обслуживание, полный комплекс обеспечения доставки грузов клиенту по современным технологиям. ТЛЦ располагают на основных каналах товаропотока, и, с одной стороны, ТЛЦ является местом концентрации грузопотоков и их распределения, а с другой - выполняют важные функции транспортно-логистического сервиса. Международные и региональные ТЛЦ представляют собой функциональные элементы транспортно-логистической системы макроуровня, и является одним из звеньев

между поставщиками и потребителями. Преимущества ТЛЦ заключаются в доступности их для клиентов и предоставлении широкого спектра транспортно-экспедиторских и сервисных услуг при доставке груза [5].

В сфере совершенствования транспортно-технологических процессов представлены разработки Николаенко И.В., в которой приведена методика оценки переходных процессов, которая описывает процесс функционирования и управления интегрированной системой и отдельными ее элементами [6], а также Заборского Л.О. который решил задачу оптимизации взаимодействия смежных видов транспорта на морском терминале в системе доставки грузов [7].

В сфере совершенствования доставки зерна предложены автором Дельз С.В. концепции развития инфраструктуры ТЛС перевозок зерна в части создания и территориального размещения новых терминальных мощностей, в том числе в портах, а также маршрутизации экспортных зерновых перевозок [8]. Также автор Лямзин А.О. предложил метод синтеза процесса взаимодействия железнодорожного, автомобильного транспорта и портовой инфраструктуры, который предусматривает использование матричной модели и весовых коэффициентов параметров грузопотока, что позволило получить комплексную оценку загруженности припортовых звеньев системы [9].

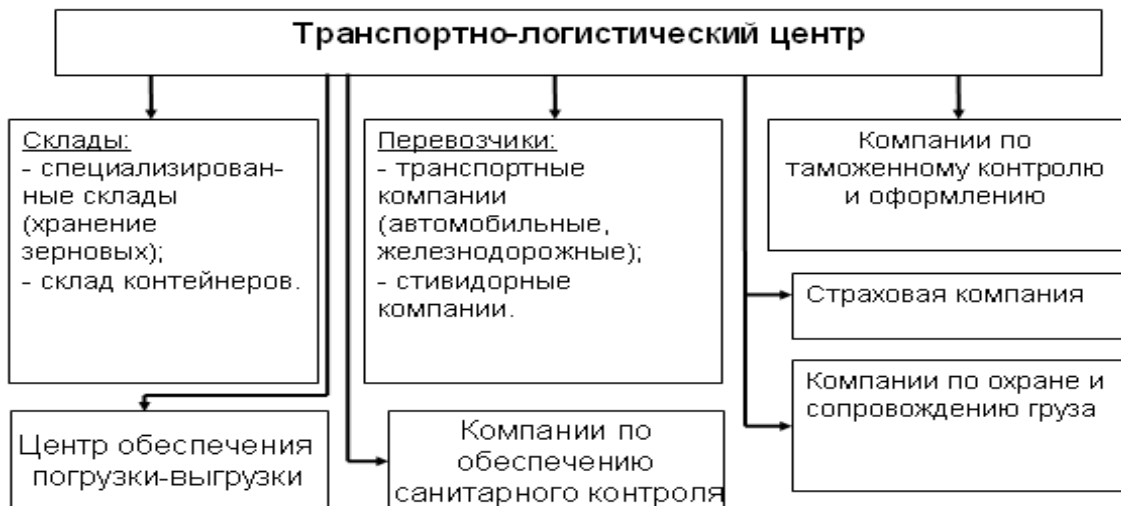


Рис.2. Структура функционального взаимодействия в транспортно-логистическом центре по обеспечению доставки зерна на экспорт

В сфере совершенствования разработал модели технико-экономической контейнерных перевозок Баскаков П.В. оценки логистической деятельности КК с

учетом прогнозов объема контейнерных перевозок и определения потребных парков вагонов и контейнеров [10]. Также Витер Н.С. предложил модель формирования полной совокупности альтернативных транспортно-технологических систем доставки грузов в контейнерах (ТТСДГК), которая позволяет оценивать все возможные варианты доставки [11].

Недостатки существующих теоретических разработок в сфере выбора рациональной технологии доставки аграрной продукции в контейнерах:

- уделялось значительное внимание в совершенствовании отдельных технологических операций в логистической цепи поставки продукции без учета факторов риска;

- не использовалось в существующих разработках эффективного управления процессом доставки груза с точки зрения функционального взаимодействия в транспортно-складских комплексах (морских терминалах);

- при организации доставки в контейнерах рассматривался тарно-штучный груз, а возможность использования контейнеров для перевозки сыпучих грузов не нашли своего отражения ни в одной работе;

- разработанные системы доставки зерна решают проблему массовой отправки данного вида груза на экспорт;

- разработанные решения по совершенствованию контейнерных перевозок учитывают только стабильный спрос на данный вид услуг.

Был определен основной участник процесса организации доставки аграрной продукции в контейнерах - трейдер, который выполняет роль экспортера и соответственно организатора всей цепи поставки данной продукции. Уровень участия какого-либо вида транспорта определяется его техническими и технологическими особенностями, при чем большая часть груза отправляется через морские порты Украины, а до них доставляется преимущественно железнодорожным транспортом. Преимущества организации доставки аграрной продукции в контейнерах: возможность осуществлять отправки зерновых с сельхозпредприятий, удаленных от порта; гибкость логистики, позволяющая осуществлять доставку по схеме «от двери до двери» и быстро менять направления грузопотоков; возможность дальнейшей минимизации затрат и оптимизации

логистических схем, в том числе за счет совмещения исходящих грузопотоков со входящими; высокая автоматизация погрузки/выгрузки, а основная проблема – это поиск порожних контейнеров и выбор вида транспорта – как основного участника процесса доставки груза до морского порта.

Выявлена основная техническая задача организатора процесса доставки аграрной продукции в контейнерах – это оборудование контейнера соответствующими устройствами (деревянными щитами, вкладышами) для безопасной перевозки и погрузки-выгрузки, а также использование специальных механизмов для погрузки-выгрузки контейнера.

Определены задачи решаемые транспортно-логистическим центром, как организатора процесса доставки – выбор вида транспорта, выбор перевозчиков, поиск порожних контейнеров, организация санитарных контролей, затаможивание и страхование груза, а также обеспечение охраны и сопровождение. При чем ТЛЦ решает все задачи, используя внутренние ресурсы своей структуры, которые обеспечивают - стабильные схемы вывоза и ввоза продукции, четко установленный график, контроль и поддержку государственными структурами, качественное взаимодействие с производителями и потребителями.

Существующие теоретические разработки в сфере выбора рациональной технологии доставки аграрной продукции в контейнерах предлагают решения отдельных направлений в данной сфере: либо построение эффективных систем доставки, либо выбор рациональной технологии доставки зерна не в контейнерах, либо формирование оптимального варианта доставки грузов в контейнерах. Таким образом, на сегодняшний момент никто не разрабатывал теоретических основ выбора рациональных технологий доставки аграрной продукции в контейнерах, что в свою очередь, подчеркивает актуальность выбранной темы исследования.

На основе проведенной оценки состояния разработок определены направления дальнейших исследований: разработка транспортно-технологических схем доставки, формирование критерия выбора рациональной технологии, определение рационального варианта функционального взаимодействия подразделений ТЛЦ.

Перечень использованных источников

1. Журнал «Корреспондент»

[Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://korrespondent.net/business/economics/3706731-ukrayna-pobyla-rekord-eksporta-zerna>

2. Электронный журнал «Порты Украины» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ports.com.ua/articles/zerno-poydet-v-konteyner>

3. Центр транспортных стратегий [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://cfts.org.ua/blogs/itogi_gruzoperevalki_za_2016_god_v_morskikh_portakh_ukrainy_205

4. Всеукраинская транспортная газета «Магистраль» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/kontejnerizacija-gruzov-selskogo-hozjajstva.html>

5. Попова, Н.В. Стратегия развития транспортно-логистической системы региона [Текст] / Попова Н.В., Белевцова Н.М // Економіка транспорту і зв'язку. – 2010. - №5. – С. 12-15.

6. Ніколаєнко І.В. Вдосконалення міжопераційних процесів транспортно-складського комплексу: Автореф. дис... канд. техн. наук: 05.22.01 / І.В. Ніколаєнко ; Київ. ун-т економіки і технологій трансп. — К., 2002. — 19 с.

7. Заборський Л.О. Методичні основи організації транспортно-технологічних процесів у системах доставки вантажів: автореф. дис... канд. техн. наук: 05.22.01 / Л.О. Заборський ; Одес. нац. мор. ун-т. — О., 2008. — 20 с.

8. Дельз С.В. Развитие транспортно-логистической системы экспортной перевозки зерна: автореф. дис... канд. техн. наук: 05.22.01 / С.В. Дельз; Моск. автомоб.-дорож. госуд. техн. ун-т. – М., 2012. – 18 с.

9. Лямзін А.О. Ефективність транспортної системи промислового району в припортовому логістичному ланцюгу поставки зернових: автореф. дис... канд. техн. наук: 05.22.01 / А.О. Лямзін; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. — Х., 2008. — 20 с.

10. Баскаков П.В. Совершенствование управления контейнерными перевозками на основе создания консолидированной компании: автореф. дис... канд. техн. наук: 05.22.01 / П.В. Баскаков; Моск. госуд. ун-т. путей сообщ.– М., 2009. – 20 с.

11. Витер Н.С. Формирование транспортно-технологических систем доставки грузов в контейнерах: автореф. дис... канд. техн. наук: 05.22.01 / Н.С. Витер; Харк. нац. автомоб.-дорож. ун-т. — Х., 2014. — 20 с.

УДК 339.165.4:339.924

ОСОБЕННОСТИ ИНТЕГРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В СИСТЕМЕ РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

*Примачева Н.Н., к.э.н, доцент
(НУ «ОМА»)*

В реальных условиях функционирования и развития рынка морской торговли актуальной остается разработка стратегии и совершенствования технологий транспортного обслуживания внешней торговли, основанных на постоянном использовании механизма адаптации к структурным сдвигам и циклическим изменениям основных параметров торгового судоходства. В качестве базы такой ориентации должны использоваться основные ориентиры социального и экономического развития государств или их объединений.

Учитывая среднегодовые темпы экономического роста в КНР и Индии и ориентацию их экспорта на Европейский Союз, начиная с XXI века года, постоянно возрастают прямые и обратные грузопотоки. Ожидается, что в течение последующих 10 лет соответствующий товарооборот будет возрастать на 100 миллиарда долларов. При оптимизации политических, организационных и инвестиционных условий на этом основании следует ожидать 10 – 15 процента прироста грузопотока через транзитное пространство Украины. Именно на это нацелено оживление стратегии Транскаспийского маршрута. Поэтому актуальным становится развитие пропускных способностей торговых портов, корреспондирующих с 4, 7 и 9 европейскими транспортными коридорами.

Несмотря на отраслевую специфичность формирования основных параметров глобального рынка морской торговли: спроса – мощности грузопотоков, предложения – параметров провозной и пропускной способности флота и портов и соответствующих тарифных ставок, жестко проявляются основные законы рыночных отношений. В этом аспекте можно согласиться с концепцией: «... фирмы добиваются кастомизации («адаптации») цен путем применения одинаковой ценовой шкалы ... сознавая, что из-за различных условий продаж, в конечном счете, будут получены разные

цены» [1, с. 12]. Это подтверждается параметрами дифференциации по основным секторам морской транспортной индустрии и необходимостью соответствующего развития торгового флота.

Морской рынок транспортных услуг, как и любой сегмент рыночных отношений, отличается тенденцией неустойчивого изменения. Это происходит как вследствие присущих особенностей проявления закона спроса и предложения, так и под воздействием сложной совокупности факторов. В качестве итогового параметра изменения рынка морской торговли является динамика тарифных и тайм-чартерных ставок. Достаточно отметить, что в течение текущих периодов операторской деятельности тайм-чартерные ставки на суда Handymax изменялись в пределах 5,2 тыс. долл. до 29 тысяч на судо-сутки, а по судам Panamax – в пределах 10 – 33 тысяч долларов. При этом после устойчивого периода роста формируется резкий спад. Именно последнее условие предопределяет проблемы устойчивого функционирования судоходных предприятий.

Устойчивость же параметров рынка морской торговли и его развитие во времени предопределяется доступностью и эффективностью использования экономических ресурсов. Среди последних с позиции отдельных предприятий следует отметить величину провозной способности, стоимость базового капитала, наличие инвестиционных ресурсов, масштабы и уровень человеческого капитала, и управленческий потенциал.

При этом каждый из элементов формирует собственный вид рынка, однако сбалансированность спроса и предложения формируется под влиянием взаимосвязанных совокупных факторов системы в целом. При этом рынок труда морских специалистов приобретает особое значение по ряду экономических и социальных факторов его формирования.

Вследствие интенсивного роста стоимости товарной массы, находящейся в системе морской торговли, контейнеризация грузопотоков становится важнейшим фактором оптимизации времени, надежности и стоимости доставки. Ожидается, что контейнеризация грузопотоков водного транспорта превысит 70 процентов, уровня целесообразного по экономическим факторам.

Кроме функционального назначения предприятий морского транспорта следует учитывать в факторах его развития и принципиальное преимущество – конкурентно

низкую энергоёмкость. Это один из факторов развития морского и речного транспорта в развитых странах. Для Украины, экономика которой перегружена энергоёмкими производствами, развитие торгового флота – дополнительный фактор оптимизации потребления энергоресурсов. К сожалению, это не стало приоритетной стратегией повышения конкурентоспособности отечественной экономической системы на мировом рынке. Следует помнить, что на одну тонну стали в Украине расходуется на 40 процентов энергоресурсов больше, чем в других европейских странах.

Кроме экономических факторов развития морского транспорта отдельных стран и их позиционирования в глобальном рынке морской торговли необходимо учитывать и совокупность внешних условия. Именно это и обуславливает необходимость выбора варианта обеспечения системной безопасности. Например, с позиции террористической безопасности становится неоправданным сосредоточение 95 процентов грузооборота американской внешней торговли в пяти из 360 морских портов. В связи с достижением безопасности функционирования таких портов как Лос-Анджелес, Нью-Йорк, Сизтл, на которые ориентированы основные судопотоки, возрастают пределы использования важнейших ресурсов.

Одновременно загрузка производственного потенциала морского транспорта обуславливается наличием сравнимых преимуществ: «... наиболее важным фактором при определении выбора вида транспорта является необходимый срок поставки товара (37% из общего возможного числа факторов), далее следуют транспортные расходы (17%), надежность и качество обслуживания (14%)...» [2, с. 444]. Однако вследствие постоянной дифференциации условий формирования рынка морской торговли возникает необходимость выбора конкурентных технологий обслуживания постоянно возрастающих грузопотоков в соответствии с критериями сбалансированности качества и ценовых характеристик приоритетного сегмента рынка морской торговли.

Перечень использованных источников

1. Долан Р. Дж. Эффективное ценообразование / Р. Дж. Долан, Г. Саймон – М. Экзамен, 2005. – 416 с.

2. Линдерс М. Р. Управление снабжением и запасами. Логистика / М. Р. Линдерс, Е. Ф. Харольд; пер. с англ. – Издательство Полигон, 1999. – 768 с.

УДК 656.212.7.001.76

**ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНЕ
ОБҐРУНТУВАННЯ ДОЦІЛЬНОСТІ
ЗАКРИТТЯ МАЛОДІЯЛЬНИХ
КОНТЕЙНЕРНИХ ПЛОЩАДОК**

*Продашук С.М., к.т.н., доцент,
Літвінцов М.В., магістр,
Рябошанка О.С., магістр,
Гудзь Б.В., магістр (УкрДУЗТ)*

В існуючих економічних умовах на ринку транспортних послуг залізниця конкурує з іншими видами транспорту, насамперед з автомобільним та водним. Однак залізниця в конкурентній боротьбі мають наступні найважливіші переваги: можливість досягнення більш високих швидкостей руху і менших термінів доставки в порівнянні з вантажним автотранспортом, виконання перевезень у точній відповідності з графіком і забезпечення частоти і регулярності руху, низькі тарифи [1-4, 7, 8]. Особлива перевага – можливість забезпечення високої регулярності перевезень незалежно від кліматичних умов і часу року. Разом з тим, існуюча технологія перевізного процесу на залізницях не забезпечує конкурентоздатних термінів доставки вантажів, їх повної схоронності.

З метою підвищення якості обслуговування вантажовідправників і вантажоодержувачів, забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг, залучення додаткових об'ємів перевезень з інших видів транспорту, збільшення об'ємів прибутків від основної діяльності, створення умов для зменшення собівартості перевезень і транспортних витрат на залізниця пропонується перерозподіл роботи з контейнерами та закриття малодіяльних контейнерних площадок станцій.

Більшість контейнерних пунктів (КП) залізниця є малодіяльними, тому виникає питання їх закриття та концентрації переробки

контейнеропотоків на меншому числі станцій з КП. Цьому також сприяє і те, що більшість перевезень у контейнерах займає транспортування домашніх речей громадян. Тобто концентрація переробки контейнеропотоків на меншому числі КП дозволить прискорити доставку контейнерів з речами громадянам за рахунок того, що буде зменшений простій контейнерів під накопиченням на напрямку і розвіз їх на невеликі відстані від станцій концентрації буде виконуватися автомобільним транспортом.

Опорною станцією повинна бути станція, КП якої має необхідне технічне оснащення, та яка розташована у вузлі, через який проходить транспортний коридор. Цим вимогам відповідає КП станції М [5, 6].

При вирішенні задачі концентрації переробки контейнеропотоків було розглянуто декілька варіантів і порівняно їх по приведеному експлуатаційним витратам. При цьому відстань по залізниця від станцій, що підлягають концентрації, до опорної станції не повинна перевищувати 100 км, а по автомобільному шляху – 120 км.

Сумарні приведені витрати пов'язані з перевезенням контейнерів залізничним і автомобільним транспортом та переробкою їх на опорних станціях

$$R = \sum X_i I_3 C_{вк} + C_{ваз} \sum X_i + \sum X_k I_a C_a, \quad (1)$$

де X_i – кількість вагонів з контейнерами за рік по станції i ;

i – кількість контейнерних площадок, що підлягають концентрації;

I_3 – відстань по залізниця від станцій, що підлягають концентрації до опорної станції, км (таблиця 3.2);

$C_{вк}$ – вартість вагоно-кілометра загального пробігу, грн;

C_v – собівартість переробки вагону на опорній станції, грн;

X_k – кількість контейнерів, які вивозяться (завозяться) з опорної станції автотранспортом k -му отримувачу (відправнику);

I_a – відстань по автомобільному шляху від опорної станції до пунктів призначення, км;

C_a – вартість автомобіле-кілометра, грн.

При системі обмежень

$$\left\{ \begin{array}{l} (X_i, X_k) \geq 0 \\ Q_i = \sum_{i=10} X_i, \\ q_k = \sum_{k=10} X_k \end{array} \right. \quad (2)$$

де Q_i – контейнеропотоки, що входять на опорну станцію з i -тих станцій концентрації; q_k – контейнеропотоки, що ввозяться та вивозяться на опорну станцію автотранспортом.

Аналіз результатів моделювання дозволив зробити висновок, що опорною станцією доцільно визначити станцію М. В цьому випадку концентрації підлягає десять станцій, що розміщені в радіусі 100 км по залізниці від станції М.

Розміри економічного ефекту при закритті малодіяльних контейнерних площадок визначені виходячи з того, що внаслідок концентрації переробки контейнеропотоків скорочуються стоянки збірних поїздів на проміжних станціях, прискорюється час обробки вагонів при навантаженні і розвантаженні, знижується вартість переробки контейнерів, скорочується штат, крім того зменшуються витрати на маневрову роботу по формуванню збірних поїздів, подачу і прибирання вагонів на контейнерних площадках, утримання колій і складів. При скороченні числа стоянок збірних поїздів зростають дільнична швидкість поїздів та пропускна спроможність дільниці. Крім того, внаслідок прискорення просування збірного поїзда по дільниці, скорочення тривалості вантажних операцій на опорних станціях зменшується вантажна маса на колесах, за рахунок чого можна отримати додатковий ефект.

Список використаних джерел

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс] / Схвалена розпорядженням Кабінету міністрів України від 20 жовтня 2010 р. N 2174-р. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80> – Загол. з екрана.
2. Вантажні перевезення у 2016 році [Електронний ресурс] – режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2016/tr/vr/vr_u/vr1216_u.htm – Загол. з екрана.
3. Продашук, С. М. Нова концепція тарифної політики для внутрішніх залізничних вантажних перевезень [Текст] / С. М. Продашук,

Г. Є. Богомазова, Р. А. Пурій // Зб. наук. праць Українського державного університету залізничного транспорту. – 2016. – Вип. 164. – С. 160 – 168.

4. Копитко, В. І. Прогнозування обсягів вантажних перевезень залізниць в регіонах [Текст] / В. І. Копитко, Ю. О. Дацків // Науковий вісник НЛТУ України: зб. наук.-тех. пр. – 2011. – Вип. 21.10. – С. 139 – 144.

5. Удосконалення технології переробки і зберігання контейнерів на вантажних станціях [Текст] : збірник наукових трудов / А.М. Котенко, К.В. Крячко. – // Зб. наук. праць / Укр. держ. акад. залізн. трансп. - X., 2003. - Вип. 56. - С. 48-54

6. Котенко, А. М., Продашук, С. М. Математичні моделі переробки вантажів, які перевозяться контейнерними відправками з проміжними вантажними операціями [Текст] // Зб. наук. праць Київського університету економіки і технологій транспорту. – 2003. – Вип. 3. – С. 135– 140

7. Demir, E. A selected review on the negative externalities of the freight transportation: Modeling and pricing [Text] / E. Demir, Y. Huang, S. Scholts, T. Van Woensel // Transportation research part E: Logistics and transportation review. – May 2015. – Vol. 77. – P. 95–114.

8. G. Waters, W. Evolution of railroad economics [Text] / W. G. Waters // Research in transportation economics. – 2007. – Vol. 20. – P. 11– 67.

УДК 656.212

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЙ РОБОТИ В УМОВАХ ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНОСТІ

Продашук С.М., к.т.н., доцент (УкрДУЗТ)

Продашук М.В., студент (ХНУ ім. В. Н. Каразіна)

Токарська О.Я., магістр (УкрДУЗТ)

Халименко М.А., магістр (УкрДУЗТ)

Відповідно до [1] одним із основних напрямків підвищення ефективності роботи і

забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту

На сьогоднішній день Україна як транзитна держава має значну перспективу розвитку залізнично-водної транспортної системи. Оскільки саме злагоджена співпраця залізничного та водного видів транспорту відіграє важливу роль у здійсненні зовнішньоторговельних перевезень. Проте у [2] констатується, що резерви технічних потужностей, пропускної спроможності практично вичерпані, що ставить під загрозу можливості безперервного задоволення зростаючих потреб у транспортному обслуговуванні, особливо у напрямках морських торговельних портів (МТП) Чорного та Азовського морів. У першу чергу це стосується міжнародних вантажних перевезень. Адже в умовах світової конкуренції усе це може привести до витіснення українських перевізників залізничного транспорту із світових ринків транспортних послуг [3-7, 9, 10].

Це потребує удосконалення існуючих та створення нових технологій взаємодії залізничного і морського видів транспорту при раціональному використанні технічних засобів.

Метою дослідження є підвищення ефективності функціонування вантажної станції в умовах інтероперабельності шляхом удосконалення технології роботи за рахунок оптимізації її взаємодії з портом.

Організаційна роз'єднаність підприємств, що входять у транспортні вузли, породжує ряд проблем, особливо при здійсненні перевалки вантажів. Ці проблеми належать до сфери координації роботи та інтероперабельності транспорту. Як і будь-які транспортні системи, вузли повинні забезпечувати умови для досягнення найкращих результатів виробничої діяльності транспортної галузі в цілому [8].

Проведено аналіз роботи портів і припортових залізничних вузлів в умовах інтероперабельності. Визначено негативний причинно-наслідковий зв'язок факторів недосконалості розвитку транспортної інфраструктури припортових залізничних вузлів. Висунуто ряд пропозицій, щодо вирішення проблеми загрозливої диспропорції пропускної та переробної спроможності портів і станцій примикання.

Формалізовано технологію роботи станції при взаємодії з портом на основі створення моделі групового управління роботою навантажувально-розвантажувальних

машин. На основі цієї моделі розроблена програма на базі пакету прикладних програм Microsoft Office, підпрограми Microsoft Excel, дозволяє оптимізувати технологію роботи станції та значно знизити обсяг розрахунків.

Розрахунками доведено, що з урахуванням існуючих обсягів роботи за оптимальною технологією, необхідно чотири НРМ, три подачі при тривалості зміни 8 годин. При переході на оптимальний режим роботи вантажного фронту економія експлуатаційних витрат складе 864395,51 грн.

Для підтримки прийняття рішення оперативними робітниками при оптимізації технології роботи станції запропоновано інтегрувати удосконалений комплекс моделей на АРМ оперативного та інженерно-технічного персоналу станції. Це дасть змогу визначити технологію, яка забезпечить скорочення витрат та вивільнить додаткові технічні та грошові кошти для оновлення технічного оснащення.

Список використаних джерел

1. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [Електронний ресурс] / Розпорядження Кабінету міністрів України від 3 серпня 2001р. – Режим доступу: <https://railway.wordpress.com/2006/09/19/> – Загол. з екрана.
2. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс] / Схвалена розпорядженням Кабінету міністрів України від 20 жовтня 2010 р. N 2174-р. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80> – Загол. з екрана.
3. Продашук, С. М. Нова концепція тарифної політики для внутрішніх залізничних вантажних перевезень [Текст] / С. М. Продашук, Г. Є. Богомазова, Р. А. Пурий // Зб. наук. праць Українського державного університету залізничного транспорту. – 2016. – Вип. 164. – С. 160 – 168.
4. Ломотько, Д. В. Напрямки забезпечення інтероперабельності транспорту у вузлах [Текст] / Д. В. Ломотько // Збірник наукових праць УкрДАЗТ – 2011. - №122.- С.26-32
5. Бутько, Т.В. Удосконалення роботи портів та залізничних вузлів в умовах зростання вантажопотоків станціях [Текст] / Т.В. Бутько, Т.В.Головка // Організація та управління процесом перевезень. – 2006. – № 8. – С. 5-13
6. Альошинський, Є.С. Шляхи підвищення ефективності взаємодії залізничного та морського транспорту [Текст] / Є.С. Альошинський, О.В. Мазуркевич // Локомотив-інформ. – Харків. – 2008. - Вип. 4. – С. 8-10.

7. Бельченко, Т. Загрозна диспропорція [Текст] / Т. Бельченко // *Магістраль*. – 2011. - № 42 (1625). – С. 6.

8. Управление грузовой и коммерческой работой на железнодорожном транспорте [Текст] : учеб. для вузов / под ред. А.А. Смехова, В.В. Повороженко, А.Т. Дерибаса. – М. : Транспорт, 1990. – 350 с

9. Demir, E. A selected review on the negative externalities of the freight transportation: Modeling and pricing [Text] / E. Demir, Y. Huang, S. Scholts, T. Van Woensel // *Transportation research part E: Logistics and transportation review*. – May 2015. – Vol. 77. – P. 95–114.

10. Waters, W. G. Evolution of railroad economics [Text] / W. G. Waters // *Research in transportation economics*. – 2007. – Vol. 20. – P. 11–67.

УДК 656.025.4.009.12

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЙ УПРАВЛІННЯ ПАРКОМ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ ОПЕРАТОРСЬКИХ КОМПАНІЙ РІЗНИХ ФОРМ ВЛАСНОСТІ

*Шандер О.Е., к.т.н., ст. викладач,
Марчук К.П., магістр (УкрДУЗТ)*

Залізничний транспорт є базовою галуззю економіки України та являє собою найважливіший елемент транспортної системи. На протязі останніх п'яти років на залізничному транспорті спостерігається тенденція дефіциту рухомого складу, а саме зменшення вагонного парку вагонів Укрзалізниці (УЗ), так як їх знос уже складає більше 80%, що є дуже негативним показником. За таких умов вантажовідправник зацікавлений в перевезенні вантажів власним рухомим складом. Станом на кінець 2016 року недостача порожніх вагонів під навантаження по Укрзалізниці цілодобово складає приблизно 1000 вагонів. Тому важливим кроком для забезпечення прибутковості і конкурентоспроможності залізниць є доступ операторських компаній до інфраструктури з їх власним вагонним парком [1].

Проблеми управління парком вантажних вагонів в останній час приділяють пильну увагу вчені і практики залізничного транспорту. Але більшість робіт, опублікованих в останній час, присвячені

розвитку та вдосконаленню вже існуючих технологій і методів управління вантажними вагонами, що зосереджені на централізації в розподіленні вагонів відповідних операторів, при цьому вони недостатньо враховують окреме управління парком вагонів операторськими компаніями. Існуючі методи планування не повною мірою вирішують питання раціонального регулювання вагонним парком як на мережі в цілому, так і для дирекцій залізничних перевезень. Це положення ґрунтується на існуванні ряду факторів: переходу до ринку транспортних послуг, наявності сезонності перевезень, людського, економічного та інших. Тому для широкого впровадження нових методик у виробництво необхідним етапом є цілий ряд складних наукових досліджень та використання сучасних інноваційних технологій [2].

Виходячи з цього, з урахуванням вимог залізниці та операторської компанії, потребують формування і впровадження ефективні технології організації вантажних перевезень, а саме управління вагонним парком, та методи їх реалізації, засновані на інтелектуалізації системи на всіх ланках транспортного процесу, що у свою чергу надасть гнучкості системі та підвищить ефективність транспортного обслуговування.

При дослідженні та розробці оптимізаційних моделей двох варіантів управління парком вантажних вагонів, щодо формування процедури розподілу вагонів різних форм власності враховано взаємовідносини залізниці та власників вагонів. На основі цього сформовано оптимізаційні моделі, які адекватно відтворюють процес управління парком вантажних вагонів, як операторських компаній, так і залізниці, та враховують різні тарифні складові при організації залізничних перевезень. Вирішення поставленого завдання являє собою основу формування автоматизованої технології розподілу парку вантажних вагонів в умовах функціонування конкурентних операторських компаній [3,4].

Враховуючи складність задачі, для її вирішення запропоновано евристичний метод, що використовує математичний апарат генетичних алгоритмів. Запропонована структура хромосоми для пошуку оптимального плану розподілу вагонів за маршрутами поїздів складається з двох частин. Гени першої частини зіставляють номери заявок з номерами поїздів, до яких будуть причеплені вагони, друга частина генів

містить інформацію про маршрут слідування у відповідних поїздах.

Сучасні підходи з удосконалення технології організації управління парком вантажних вагонів повинні бути спрямовані на підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту за рахунок надання залізничній підсистемі властивостей інваріантності, яку доцільно розглядати як компроміс між її стійкістю та гнучкістю. З метою надання залізничній системі цих властивостей, було сформовано оптимізаційну модель, яка формалізує технологічний процес управління парком вантажних вагонів операторських компаній, з цільовою функцією у вигляді сумарних експлуатаційних витрат і відповідною системою обмежень, яка враховує технічні і технологічні умови процесу формування відповідних маршрутів. Сформована оптимізаційна модель адекватно відтворює умови процесу перевезення, яка забезпечує скорочення транспортних витрат за умови задоволення вимог клієнтів (операторів)

Список використаних джерел

1. Бутко, Т.В. Формалізація процесу управління парком вантажних вагонів операторських компаній [Текст] / Т.В. Бутко, О.Е. Шандер // Восточно-Европейский журнал передових технологій. – 2014. - № 2/3(68). - С. 55-58.
2. Шандер, О.Е. Формування процедури розподілу порожнього парку вантажних вагонів на залізничній мережі [Текст] / О.Е. Шандер // Інформаційно – керуючі системи на залізничному транспорті. Науково – технічний журнал. – Х.: УкрДАЗТ, 2014. – Вип. 5. – С. 40-43.
3. Butko, T. Investigation into Train Flow System on Ukraine's Railways with Methods of Complex Network Analysis [Electronic resource] / T. But'ko, A. Prokhorchenko // [Science and Education Publishing From Scientific Research to Knowledge, American Journal of Industrial Engineering, 2013]. – Vol. 1(3). – P. 41-45. – Mode of access: World Wide Web: <http://pubs.sciepub.com/ajie/1/3/1/>. – Title from the screen.
4. T. Butko V Devising a method for the automated calculation of train formation plan by employing genetic algorithms [Текст] / V. Prokhorov D. Chekhunov // Восточно-европейский журнал.-2017.- № 1/3 (58).- с.55-61. 2.

УДК 656.212

ОБГРУНТУВАННЯ ДОЦІЛЬНОСТІ УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЙ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНИХ СТАНЦІЙ В УМОВАХ НЕРІВНОМІРНОСТІ ВАГОНОПОТОКІВ

*Шаповал Г.В., к.т.н., доцент,
Грачова Н.А., магістр,
Костючик О.М., магістр,
Яїцька Г.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Відповідно до Державної програми реформування залізничного транспорту [1,2] основною задачею є підвищення ефективності роботи транспорту та істотне поліпшення транспортного обслуговування населення.

Однією з важливих задач функціонування залізничної галузі є удосконалення системи управління експлуатаційною роботою. Рівень транспортного обслуговування на залізницях слід оцінювати показниками перевізного процесу в цілому, з урахуванням якості управління рухом та формуванням поїздів, своєчасності виконання вантажних операцій, забезпечення поїздів локомотивами та локомотивними бригадами, обсягів ремонту рухомого складу, стану всіх технічних засобів, тощо. В умовах стохастичного характеру обсягів вантажопотоків на залізничних напрямках, значних експлуатаційних витрат на утримання транспортної інфраструктури, зростання вартості енергетичних ресурсів для підвищення ефективності роботи залізниць необхідно постійно удосконалювати технологію формування поїздів та пропуску поїздопотоків на залізничних напрямках. Це дозволить зменшити витрати ресурсів, підвищити швидкість доставки вантажів, якість та ефективність транспортного обслуговування, а також забезпечити конкурентоспроможність залізниць на ринку транспортних перевезень.

Сучасні умови функціонування залізничного транспорту України характеризуються постійною зміною структури та обсягів вантажо- та поїздопотоків при наявності резервів пропускнуої спроможності більшості дільниць залізничних напрямків. Залізничний транспорт працює в ринкових умовах конкуренції з іншими видами транспорту, і в той же час його основним завданням є своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення та суспільного

виробництва у перевезеннях. Це означає необхідність пошуку шляхів адаптації залізниць до наслідків коливань вантажопотоків та зміни їх структур. У зв'язку з цим зростає актуальність проблеми вибору раціональних параметрів поїздів з метою зменшення експлуатаційних витрат залізниць та витрат клієнтів як єдиної синергетичної системи.

Питанням удосконалення технології роботи залізничних станцій протягом останніх років приділено багато уваги у наукових працях [3-8]. Існуючі наукові підходи до вирішення цього питання були орієнтовані на зростання обсягів перевезень та не в повній мірі враховували необхідність економії задіяних при формуванні поїздів ресурсів. Тому запропоновані раніше рішення не можуть в повній мірі використовуватися в сучасних умовах та потребують подальшого удосконалення.

Для обґрунтування доцільності удосконалення технології роботи залізничних станцій було проведено аналіз використання інфраструктури станцій при існуючій технології роботи. Встановлено, що основною причиною суттєвого збільшення простою вагонів з переробкою на станціях є надмірний простій вагонів під накопиченням, який пов'язано із нерівномірністю поїздопотоків в різний період.

Для удосконалення технології роботи залізничних станцій в умовах нерівномірності вагоно- та поїздопотоків формалізовано модель вибору кращої стратегії процесу накопичення та формування поїздів із цільовою функцією, що являє собою загальні витрати, які залежать від часу знаходження вагонів у сортувальному парку при накопиченні та формуванні поїздів, а також враховує додаткові витрати на обслуговування затриманих вагонів. Для обґрунтування доцільності удосконалення роботи залізничної станції вирішено екстремальну задачу з мінімізації експлуатаційних витрат. Проведено дослідження впливу кількості вагонів у складі поїзда на експлуатаційні витрати станції.

Визначено раціональні параметри поїздопотоків, які є вирішальними для залізниці та вантажовласника, та пов'язані з наявною провізною та пропускнуою спроможністю залізничних ліній, швидкістю доставки вантажів, потребою у вагонному та локомотивному парках. Результати досліджень показали, що із збільшенням довжини та маси поїздів витрати залізниць зменшуються і

одночасно з ними збільшується тривалість знаходження вагонопотоків на напрямку.

Для оцінки можливості впровадження запропонованої технології проведено розрахунки з визначення економічної ефективності та розраховано економічний ефект, який при цьому досягається.

При впровадженні запропонованої технології формування поїздів на станції очікується зменшення вагоно-години накопичення вагонів, річних експлуатаційних витрат, собівартості одного відправленого вагону. Економічний ефект з наростаючим підсумком від реалізації запропонованої технології формування поїздів на залізничній станції протягом п'яти років складатиме 990,693 тис. грн.

Розроблений комплекс заходів дозволяє обґрунтувати доцільність удосконалення технології роботи та забезпечити раціональний рівень завантаження основних елементів інфраструктури залізничної станції в умовах нерівномірності вагонопотоку при формуванні поїздів.

Список використаних джерел

1. Про затвердження Державної програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки [Електронний ресурс] : постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390. – Режим доступу: <http://dokument.ua>.
2. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс] / Схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1555-р. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html/> 10.12.2009. – Загол. з екрана.
3. Шаповал, Г. В. Дослідження впливу поїздотворення на ефективність сортувального процесу [Текст] / Г. В. Шаповал, Г. І. Шелепань, І. В. Занік // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. – Харків: УкрДУЗТ. – 2016. – Вип. 166. – С.68-78.
4. Топчієв, М. П. Удосконалення технології роботи технічних засобів сортувальних станцій на основі ресурсозбереження [Текст]: автореф. дис... канд. техн. наук : 05.22.20 / Топчієв Микола Петрович. – Харків, 2004. – 21 с.
5. Мозолевиц, Г. Я. Підвищення ефективності вантажних перевезень на залізничній мережі [Текст] : монографія / Г. Я. Мозолевиц, Ю. В. Чибісов. – Дніпропетровськ : Видавництво Маковецький,

2013. – 172 с.

6. Левицкий, И. Е. Сроки доставки грузов, план формирования поездов и материальная ответственность [Текст] / И. Е. Левицкий, // Збірник наукових праць державного технічного університету залізничного транспорту ім. В. Лазаряна. Серія «Транспорт». – 2002. - № 12. – С. 102-105.

7. Некрашевич, В. И. Проблема адаптации графика движения грузовых поездов к колебаниям вагонопотоков [Текст] / В. И. Некрашевич // Весник ВНИИЖТ, 2006. - № 4. – С. 8-15.

8. Boysen, N. Shunting yard operations: Theoretical aspects and applications [Text] / N. Boysen, M. Fliedner, F. Jaehn, E. Pesch // European Journal of Operational Research. – 2012/ - Vol. 220, Issue 1. – P.1-14.

УДК 656.212

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ ВЗАЄМОДІЇ ЕЛЕМЕНТІВ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ВУЗЛА

*Шановал Г.В., к.т.н., доцент,
Гармаш Д.С., магістр,
Дедкова Ю.В., магістр,
Тіняков Д.С., магістр (УкрДУЗТ)*

Нестабільна економічна ситуація в Україні та у світі в цілому негативно впливає на роботу залізничного транспорту. В таких умовах виникає необхідність підвищення конкуренції залізниці на ринку транспортних послуг за рахунок оптимізації її виробничих потужностей та прискорення терміну доставки вантажів до одержувачів. Чітке функціонування залізничних вузлів є запорукою ефективною роботи як залізниці так і всієї транспортної мережі держави в цілому [1].

Встановлено, що час перебування вантажного вагону у вузлах, в деяких випадках, перевищує нормативні значення по станціях, що в більшості випадків призводить до значного часу перебування рухомого складу в цілому у вузлі. Таким чином, основну увагу слід спрямувати на усунення затримок на маршруту прямування вантажного вагону по технологічних ланцюгах системи.

На сучасному етапі розвитку транспорту часто спостерігаються такі явища,

як недотримання графіку руху поїздів, збільшення простоїв рухомого складу внаслідок його нераціонального використання, неякісне обслуговування вантажовласників через недотримання часу та кількості поданих вагонів. Для удосконалення технології взаємодії елементів інфраструктури залізничного вузла необхідно оптимізувати розподіл сортувальної роботи між технічними та вантажними станціями, прискорити переробку на них вагонів для зменшення загального часу доставки вантажів і зменшити експлуатаційні витрати на перевезення [2].

Мета дослідження полягає в підвищенні ефективності взаємодії елементів інфраструктури залізничного вузла шляхом вибору раціональної технології роботи.

Забезпечення оптимальної взаємодії елементів інфраструктури залізничного вузла є задачею актуальною. Для підбирання вагонів по вантажним фронтам в теперішній час може використовуватися як інфраструктура технічних та і вантажних станцій у залізничному вузлі. В теперішніх умовах у зв'язку із зменшенням обсягів роботи на технічних станціях є достатній резерв потужності технічних засобів. Підбирання вагонів на технічних станціях із використанням сортувальної гірки займає менше часу, ніж здійснення такої операції на вантажній станції, яка не має відповідного колійного розвитку та потужного сортувального пристрою.

Аналіз існуючих підходів до організації раціональної взаємодії елементів інфраструктури залізничних вузлів показав наявність різних підходів до вирішення поставленої задачі [3-8]. Однією з основних задач роботи залізничних вузлів є застосування логістичних схем перевезення вантажів та зменшення витрат, що пов'язані з експлуатаційною роботою. Комплексне ув'язування технології роботи всіх елементів залізничного вузла передбачає розподіл між ними сортувальної та транзитної роботи, організацію вантажної роботи у вузлі, складання загально вузлового графіку руху поїздів і передач, організацію попередньої інформації та оперативного планування роботи вузла.

Для удосконалення взаємодії елементів інфраструктури залізничного вузла формалізовано процес формування поїздів передаточних поїздів. Враховуючи, що вантажна станція має значну кількість вантажних фронтів, запропоновано здійснювати завчасне підбирання вагонів по

вантажних фронтах безпосередньо на технічній станції. Розташування вагонів при цьому повинно бути таким, що дозволить зменшити час на розставлення їх по вантажним фронтам. Це дозволить скоротити витрати на маневрову роботу на вантажній станції шляхом передачі її на технічну станцію, яка має достатній резерв колійного розвитку та потужні сортувальні пристрої. Для вирішення поставленої задачі застосовано комбінаторний аналіз. Модель вибору оптимального процесу формування передаточного поїзда на вантажну станцію враховує витрати локомотиво-годин на формування передаточного поїзда на технічній станції та витрати вагоно-годин, пов'язані із додатковим простоем вагонів при формуванні.

Розроблено модель вибору послідовності обслуговування вантажних фронтів вантажної станції. В якості критерію мінімізації прийнято витрачені вагоно-годин на маневрову роботу на вантажній станції. Розглянуто два випадки:

- суміщене обслуговування вантажних фронтів на станції;

- суміщене обслуговування вантажних пунктів та проведення вантажних операцій, які виконуються при мінімумі витрачених вагоно-годин на маневрову роботу.

Рішення отримано методом впорядкування за мінімумом тривалості робіт з використанням теорії розкладів. Надано загальне вирішення окремих задач подавання та забирання вагонів з вантажних фронтів, як окремих випадків. Встановлено основні конструктивно-технологічні параметри вантажної станції при обслуговуванні вантажних фронтів.

Розроблений комплекс заходів по вибору оптимальної технології взаємодії елементів інфраструктури залізничного вузла дозволить підвищити ефективність роботи залізничного вузла в цілому та забезпечити раціональне використання існуючої інфраструктури у вузлі.

Список використаних джерел

1. Шиш, В. О. Особливості розробки Генеральної схеми розвитку залізничного транспорту України до 2020 року [Текст] / В. О. Шиш // Залізничний транспорт України. – 2009. - №6(79). – С.38-40.

2. Про затвердження Державної програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки [Електронний ресурс] : постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390. – Режим доступу

<http://dokument.ua>. – Назва з екрана.

3. Шаповал, Г. В. Вибір оптимальної стратегії взаємодії вантажної станції та під'їзних колій [Текст] / Г. В. Шаповал, О. Ю. Резніченко // Збірник наукових праць УкрДАЗТ. – Харків : УкрДАЗТ, 2013. – Вип.146. – С. 71-75.

4. Макуха, А. М. Исследование организации движения передаточных поездов в железнодорожных узлах [Текст] : автореф. дис. канд. техн. наук : 05.22.08. / А. М. Макуха. – Новосибирск : НИИЖТ, 1973. – 22 с.

5. Левицький, И. Е. Совершенствование переработки местных вагонопотоков в железнодорожных узлах [Текст] / И. Е. Левицький // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ : Вид-во Дніпр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. - 2008. - №23. – С. 104-107.

6. Журавель, В. В. Дослідження ефективності взаємодії залізничних станцій у вузлі [Текст] / В. В. Журавель, І. Л. Журавель, В. Р. Нога // Вісник Дніпр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ: Вид-во Дніпр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2012. – Вип. 43. – С. 31-34.

7. Коробйова, Р. Г. Підвищення ефективності експлуатації технічних засобів залізничних вузлів при переробці місцевих вагонопотоків [Текст] автореф. дис.....канд. техн. наук : спец. 05.22.20 / Р. Г. Коробйова. – Дніпропетровськ, 2009. – 30 с.

8. Camille Morvant, Challenges raised by freight for the operations planning of a shared-use rail network // A French perspective, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 73, March 2015, P.70-79.

УДК 656.078

АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ПРИ ОРГАНІЗАЦІЇ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Шраменко Н.Ю., д.т.н., професор
(ХНТУСГ)*

Одним з напрямків підвищення ефективності управління процесами доставки вантажів є впровадження мультимодальних технологій [1, 2].

Увага дослідників до техніко-технологічних та економічних аспектів безпеки мультимодальних перевезень неухильно зростає [3, 4]. Це обумовлює необхідність аналізу особливостей та тенденцій розвитку мультимодальних технологій при міжнародних перевезеннях вантажів у мінливих умовах ринкових відносин.

Слід зазначити, що у перспективі будуть збільшуватися обсяги мультимодальних перевезень за участю морського транспорту у зв'язку з глобалізацією світової економіки, розвитком основних портових центрів, розташованих в основних стратегічних пунктах руху вантажопотоку, відкриттям нових перспективних маршрутів, покращенням зовнішньоекономічних зв'язків, розробкою інноваційних транспортних стратегій, будівництвом нових сучасних суден магістрального типу.

Слід зазначити тенденцію розвитку широкого співробітництва між транспортними підприємствами, їх кооперацію. Одним з таких видів співпраці на ринку морських контейнерних перевезень є лінійні конференції, які об'єднують морських перевізників у об'єднання картельної типу, тим самим, монополізуючи ринок, приводячи його до формування жорстких олігополій, які впливають: на вартість фрахту, на розмір надбавочних зборів та надбавок, на коефіцієнти по курсовій різниці тощо.

На основі проведеного аналізу визначено основні тенденції розвитку мультимодальних технологій при організації вантажних перевезень, до яких можна віднести:

– подальший розвиток технологій контейнеризації вантажів і ринку контейнерних перевезень;

– розвиток портової інфраструктури і портових потужностей;

– міжвидова конкуренція на ринку контейнерних перевезень, що обумовлено можливістю організації швидкісної доставки вантажів;

– розвиток інформаційних технологій та інфраструктури транспортних підприємств;

– застосування в системах доставки вантажів наукових підходів на основі принципів логістики при організації транспортних, складських та перевантажувальних процесів;

– кооперація учасників процесу доставки вантажів;

– формування стратегічних альянсів і асоціацій.

Таким чином, визначено основні тенденції розвитку мультимодальних технологій при організації перевезень вантажів, які базуються на кооперації учасників процесу доставки та формуванні єдиного організаційно-економічного, фінансового, інформаційного, кадрового й нормативно-правового забезпечення.

Список використаних джерел

1. Підлісний П. І. Підвищення ефективності змішаних вантажних перевезень шляхом впровадження мультимодальних технологій / П. І. Підлісний, А. М. Брайковська // Формування ринкових відносин в Україні: зб. наук. праць. – Київ, 2013. – № 2 (141). – С. 67–74.

2. Петрашевський О. Л. Шляхи підвищення ефективності управління процесами доставки вантажів при мультимодальних перевезеннях / О. Л. Петрашевський, А. І. Кириченко // Проблеми транспорту: зб. наук. праць. – Київ: НТУ, 2012. – № 9. – С. 3–16.

3. Ширяєва С. В. Логістика мультимодальних перевезень / С. В. Ширяєва // Вісник Національного транспортного університету: зб. наук. праць. – Київ: НТУ, 2012. – № 26 (2). – С. 358–362.

4. Чорний В. В. Принципи економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях / В. В. Чорний, О. І. Платонов // Економічний часопис-XXI. - 2015. - № 7-8(1). - С. 50-53.

УДК 656.025.2

УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА РАХУНОК ЗМІНИ КІЛЬКОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ СЕКЦІЙ

Шульдінер Ю.В., к.т.н., доцент,

Зінчук Р.О., магістр,

Ільїна О. С., магістр (УкрДУЗТ)

У зв'язку зі значною збитковістю пасажирських приміських перевезень останнім часом є актуальним пошук нових шляхів їх ефективно організації. Приміські пасажиропотоки характеризуються значною

сезонною та добовою нерівномірністю, а також притаманною лише їм погодинною нерівномірністю.

Основними задачами при дослідженні питання удосконалення приміського руху є проведення аналізу та підвищення ефективності організації приміських перевезень по станціям Нова Баварія та Люботин.

Важливою є роль залізниць як складової базової галузі держави. Розвиток залізничного пасажирського транспорту сприяє розвитку як окремих галузей промисловості України, так і прискоренню темпів зростання загальнонаціонального промислового виробництва. На ринку пасажирських перевезень залізниці працюють у трьох основних напрямках: міжнародному (18 %), внутрішньому далекому (37 %) і приміському (45 %) [1].

В умовах реформування економіки України, її широкого залучення в систему господарських міжнародних зв'язків, залізничний транспорт змушений вирішувати складні проблеми адаптації до роботи в ринкових умовах. Головне завдання реформування галузі в даний час пов'язане з необхідністю активізації й нарощування економіко-технологічного потенціалу всієї транспортної системи при забезпеченні стійкості параметрів внутрішнього стану керованості та прозорості фінансових потоків. Для цього варто приділити увагу стратегічним аспектам управління, в тому числі приміськими пасажирськими перевезеннями.

У сучасних умовах сектор приміських перевезень на залізницях приречений на збитковість. Така особливість роботи залізничного транспорту обумовлюється соціальною роллю залізниці, як самого доступного, надійного й стабільно працюючого виду транспорту. На даний момент залізниця продовжує зберігати за собою вагоме місце на ринку перевезень, при цьому приміські перевезення найбільш збиткові. Планування приміського руху відбувається без урахування існуючого коливання попиту на перевезення, визначення кількості схем обертання та складу поїздів, а здійснюється, виходячи лише із обсягів перевезень відповідного періоду минулого року і не враховує поточних умов, що можуть змінюватись. Підвищити ефективність таких перевезень можливо за рахунок здійснення коригування технології організації приміського руху залежно від величини пасажиропотоку, з урахуванням раціонального використання рухомого складу в умовах його

дефіциту з[2].

За рахунок удосконалення технології організації приміського руху можна звільнити час в графіку руху поїздів для пропуску інших рухомих складів. Для цього треба вирішити наступні питання:

- проведення аналізу технології функціонування приміських перевезень по станції Нова Баварія та станції Люботин.

- визначення факторів впливу системи пропуску приміських поїздів по зазначених станціям на пропуски пасажирських та вантажних поїздів,

- формалізація вихідних даних моделювання процесу пропуску приміських поїздів по станціях та формування заходів з удосконалення роботи з приміськими поїздами,

- проведення економічного обґрунтування отриманих результатів до та після впроваджень.

Отримані результати показали доцільність нових впроваджень з удосконалення технології обробки та пропуску приміських поїздів по станціям Нова Баварія та Люботин. Економічний ефект можна отримати за рахунок пропуску нових 2,3-х вагонних поїздів, їх зчеплення за потребою на станціях та об'єднання основних технологічних операцій для мінімізації витрат.

Список використаних джерел

1. Сайт Студопедия - лекционный материал для студентов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://studopedia.net/8_25096_znachennya-pasazhirskih-perevezen.html.

2. Інформаційний центр Київ-диплом. Організація і управління процесами перевезень на напрямку Святошин – Тетерів з урахуванням динаміки пасажиропотоку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.diplom.kiev.ua/ua/detail.php?id=3619>.

УДК 656.2: 681.5

ОРГАНІЗАЦІЯ ТА УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗА ДОПОМОГОЮ ІТ- ТЕХНОЛОГІЙ

*Шумик Д.В., к.т.н., доцент,
Харланова С.В., магістр (УкрДУЗТ)*

В умовах реформування залізничного транспорту роль ІТ-технологій в оперативному і ефективному прийнятті управлінських рішень

з кожним днем збільшується. Згідно плану заходів «Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» [1], розвиток ІТ- технології в організації та управлінні залізничним транспортом з кожним роком набуває все більш стрімкого розвитку. Одна з найважливіших складових успішного функціонування залізничного транспорту це інтелектуалізація галузі на основі новітніх інформаційно-телекомунікаційних систем і технологій. У першу чергу це стосується процесів в сфері вантажних та пасажирських перевезень у міжнародному сполученні з метою: прискорити обробку вантажних перевізних документів, розвинути інформаційний обмін з сусідніми державами, скоротити час перебування вантажів під митними операціями на всіх об'єктах дороги, де проводяться операції з вагонами.

Для досягнення цієї мети на Укрзалізниці сьогодні функціонують десятки автоматизованих систем керування (АСК) та підсистем у вигляді автоматизованих робочих місць (АРМ), котрі динамічно розвиваються. Всі ці системи та робочі місця є складовою частиною комплексної системи електронного обміну даними залізниць і вищих рівнів (КСЕОД). КСЕОД складається з таких АРМ: АРМ товарного касира; АРМ прийомздавальника, АРМ оператора СТЦ; АРМ клієнта. АРМи працюють з сервером у режимі обміну даними. Нормативно-довідкова інформація (НДІ) рівня залізниць розташована на дорожньому сервері КСЕОД. Система АСК ВП УЗ-Є щодоби обробляє понад 48 тисяч запитів вихідних документів і видає в регламенті понад 35 тисяч повідомлень різним абонентам. Зокрема, у користувачів Єдиної централізованої автоматизованої системи керування вантажними перевезеннями "Укрзалізниця" (АСК ВП УЗ-Є) недавно з'явився доступ до нового порталу «УЗ». Останній розроблений з використанням сучасної платформи для організації спільної роботи Microsoft SharePoint 2010 і значно підвищує швидкість роботи з документами, розміщеними на порталі.

Якщо розглянути застосування даної системи у світі то можна побачити що вже близько 30 років існує практика електронної комерції, заснованої на системах електронного обміну даними EDI (Electronic Data Interchange) [2]. Ідея систем EDI полягає в стандартизації документів і поданні їх у вигляді, зручному для комп'ютерної обробки. У цьому зацікавлені всі

учасники зовнішньоекономічної діяльності. Впровадження таких систем дозволяє знизити витрати, пов'язані зі складанням документів до 7-10% від загальної вартості угоди, а використання платформи Microsoft SharePoint швидкодію роботи з документами.

Таким чином, можна констатувати, що в управлінні залізничного транспорту вже зроблено значні кроки в напрямі системного охоплення документообігу Укрзалізниці інформаційно-керуючими системами (ІКС) та переведення їх на платформи Microsoft SharePoint. В той же час необхідно продовжувати цю важливу та складну роботу для забезпечення ефективного результату в сфері вдосконалення інформаційної інфраструктури залізнично-транспортного комплексу України. На даний момент ведеться робота по залученню інвесторів, що входять в ТОП-4 хмарних провайдерів світу (Amazon, Microsoft, IBM, Google) для створення в Україні величезних хмарних дата-центрів [3]. Виходячи з вигідного географічного розташування України, яка з глобальної точки зору знаходиться посередині між Америкою і Китаєм. Поставивши на території України центри обробки даних (ЦОД) з контентом, можна розвантажити завантажені канали та інформація, яка потрібна, буде завантажуватися через Україну. Що дозволить прискорити обробку вантажних перевізних документів.

Список використаних джерел

1. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки [Електронний ресурс] : [схвалена Кабінетом Міністрів України 02 листоп. 2012 р.]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF> – (Дата звернення: 30.04.2017).
2. Лаврухін, О.В. Інформаційні системи та технології при управлінні залізничними перевезеннями [Текст] : навч. посіб. / О.В. Лаврухін, П. В. Долгополов, В. В. Петрушов, О. М. Ходаківський. – Х.: ТОВ «Компанія СМІТ», 2011. – 118 с.
3. Крупнейшие облачные провайдеры готовы хранить данные в Украине [Электронный ресурс] : стаття від 16.03.2017 /інформаційне агентство «Журналіст».- Режим доступу : <https://journalist.today/krupnejshie-oblacznye-provaidery-gotovy-xranit-dannye-v-ukraine/> – (Дата обращения: 17.03.2017).

Секція

«ПРОБЛЕМИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ - д.е.н., професор Ю.С.Бараш

УДК 656.062(476)

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ
СИСТЕМЫ
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

*Барановская Т.А., ст. преподаватель,
Лановая Т.Г., студент (БелГУТ)*

В современных условиях логистика приобретает все большую значимость в развитии и нормальном функционировании экономики страны, так как уровень развития логистической деятельности в стране определяет конкурентоспособность предприятий данной страны на международной арене. Республика Беларусь занимает выгодное географическое положение – она находится в центре Европы. Республика Беларусь граничит на севере и востоке с Россией, на юге – с Украиной, на западе – с Польшей, на северо-западе – с Литвой и Латвией. Через территорию данной страны проходят два крупнейших транспортных коридора: №2 в направлении Запад-Восток, проходящий через Германию, Польшу, Беларусь и Россию, и №9 в направлении Север-Юг, проходящий через Финляндию, Россию, Беларусь, Украину, Молдавию, Румынию, Болгарию и Грецию. Такие условия предопределяют эффективность внешнеэкономических процессов, протекающих с участием Республики Беларусь в сфере транспортно-логистической деятельности.

Анализ транспортно-логистической системы позволит выявить проблемы, сложившиеся в последнее время в сфере логистической деятельности, и перспективные направления ее развития в дальнейшем.

В настоящее время в Республике Беларусь принята Республиканская Программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы, утвержденная Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 18 июля 2016 г. № 560. К моменту начала процесса реализации данной программы уже была проведена масштабная работа по совершенствованию транспортно-логистической системы в Республике Беларусь. За 2008 – 2015 годы в стране были достигнуты следующие

результаты: создано 20 логистических центров, общая складская площадь которых составила 400 тыс. кв. метров, объем оказанных логистических услуг составил 1498 млрд. рублей (в денежных знаках образца 2000 года), доходы от транзитных перевозок грузов за 2015 г. составили около 378,3 млн. долларов США, при этом плановый показатель по данному виду перевозок грузов был выполнен на 56,8 % [1].

Согласно вышеуказанному Постановлению к 2020 году по отношению к 2015 году при благоприятных внешних условиях должно быть достигнуто следующее: рост объема логистических услуг в 1,5 раза; увеличение общей складской площади логистических центров в 1,64 раза; увеличение доходов от транзита, которые включают доходы от транзита нефти, природного газа и транзита в сфере транспорта (за исключением трубопроводного транспорта), до 1525,1 млн. долларов США.

Следует отметить, что в Республике Беларусь объем логистических услуг за 2016 г. составил 124 млн. долларов США, что на 31 % меньше, чем в 2015 г. [2]. То есть наблюдается тенденция снижения данного показателя, что является отрицательным фактором развития логистической деятельности в стране.

Анализ мирового опыта показал, что уровень развития транспортной логистики государства во многом зависит от состояния транспортной инфраструктуры, важными составляющими которой являются склады. В Беларуси по состоянию на февраль 2017 г. общая площадь крытых складских площадей класса «А» и «В» составила более 670 тыс. м², из них склады общего пользования составляют 520 тыс. м², склады временного хранения и таможенные склады – 107 тыс. м², низкотемпературные склады и склады холодильники – 43 тыс. м². На данный момент ведется активная работа по увеличению данных показателей: прогнозируется, что к концу 2017 г. площадь складов класса «А», «В» логистических центров увеличится на 40 тыс. м². Повышение эффективности функционирования логистической инфраструктуры Республики Беларусь может быть достигнуто за счет активного использования инновационных технологий управления и автоматизации. При этом внедрение инноваций требует значительных капитальных вложений, поэтому очень часто

предприятия не могут себе этого позволить. В данном случае актуальным является привлечение в Республику Беларусь иностранных инвестиций, направляющихся на разработку ноу-хау, новых технологий и технических средств.

В соответствии с мировой практикой увеличение экстенсивных показателей, например, таких, как увеличение складских площадей, является недостаточным фактором для роста объема логистических услуг. Необходимым фактором также является рациональное размещение логистических центров, включающих в себя данные склады. В Республике Беларусь существует проблема нерационального размещения логистических центров относительно маршрутов логистических потоков. Большая часть транспортно-логистических центров сосредоточена в Минской области вблизи МКАД, что объясняется прохождением через данную территорию вышеупомянутых транспортных коридоров. При этом для других областей характерна нехватка транспортно-логистических центров. Министерством транспорта и коммуникаций на 2017-2018 г. прогнозируется строительство в Гродненской области транспортно-логистического центра ИООО «ВЛАТЕ Логистик» возле пункта пропуска «Брузги», ИООО «ВЛАТЕ Логистик» возле пункта пропуска «Берестовица», «Гродно-Белтаможсервис» возле пункта пропуска «Каменный Лог», а также в Гомельской области – логистический центр ООО «Русские сладости» (11-й км Черниговского шоссе). Появление данных логистических центров должно способствовать развитию транзитных потоков через страну.

В транспортно-логистической системе Республики Беларусь также существует проблема малочисленности предприятий, предоставляющих логистические услуги, которые имеют подтверждающие документы добровольной сертификации. По результатам добровольно проведенной сертификации логистических центров на 2015 г. выяснилось, что ими предоставлялось в среднем 15 видов услуг из 88, которые были установлены СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации». Это связано с тем, что комплексность услуг у данных логистических центров не соответствует требованиям: следует оказывать услуги как минимум в трех областях, например, транспортной, складской, информационной, а вместо этого большая их часть занимаются только хранением.

Необходимо также отметить, что объем транзита по железнодорожному транспорту за 2016 г. снизился на 16,1 % в основном из-за падения объемов перевозок каменного угля (на 19,3 %), на который приходится более половины объемов всего транзита, а также объемов транзита нефти и нефтепродуктов на 31,7 %, удобрений – на 21,0 % [3]. А, следовательно, говорить об увеличении доходов от транзита по железнодорожному транспорту не приходится. То есть на данный момент существует проблема развития транзитного потенциала по железнодорожному транспорту. Данная проблема связана с множеством факторов: «санкционная война» между Евросоюзом и Россией, сложности в экономических странах Евросоюза и стран СНГ. В настоящее время международная деятельность Республики Беларусь во многом зависит от отношений между ее "странами-соседями".

Решением проблемы развития транзитного потенциала через Республику Беларусь может послужить реализация одного из самых масштабных проектов в сфере экономики и транспортной логистики «Экономический пояс Шелкового пути», за счет которой прогнозируется рост объема перевозок в (из) Китая через территорию Республики Беларусь. Но реализация данного проекта является очень сложной задачей, так как и другие страны конкурируют за потоки китайских товаров через свою территорию. В соответствии с этим перспективным направлением развития транспортно-логистической деятельности в Республике Беларусь является повышение транзитного потенциала железнодорожного транспорта путем развития внешнеэкономической деятельности, поиска новых международных партнеров. Для развития внешнеэкономических связей необходимо повышение инвестиционной привлекательности Республики Беларусь, которая проявляется в стратегически выгодном ее местоположении, прямом доступе к рынку пяти стран ЕАЭС (Беларуси, России, Казахстана, Армении и Кыргызстана), качестве жизни, высококвалифицированных трудовых ресурсах, уникальных приватизационных возможностях.

Также объем логистических услуг в Республике Беларусь зависит от состояния предприятий, которым эти услуги оказываются. Так, в Республике Беларусь существует проблема сбыта предприятиями товаров, работ и услуг как на внутреннем рынке, так и на внешнем. Поэтому состояние транспортно-логистической системы в Республике Беларусь во многом зависит от

ситуации, сложившейся на рынке товаров, работ и услуг.

Эффективное функционирование логистической системы во многом предопределяется правовым регулированием. Анализ законодательства Республики Беларусь в сфере логистики говорит о том, что оно регулирует лишь отдельные области осуществления транспортно-логистической деятельности. В связи с этим важным является развитие правовых основ осуществления данной деятельности.

Также к проблемам развития транспортно-логистической деятельности можно отнести невысокий уровень профессиональной подготовки специалистов в сфере логистики. Это можно объяснить тем, что логистика в Республике Беларусь как отрасль экономики стала развиваться относительно недавно. Повышение уровня профессиональной подготовки может быть достигнуто путем международного сотрудничества в области логистики по вопросам информационного обмена, обмена передовым опытом, научно-технического и образовательного сотрудничества, а также развития предпринимательских связей. Это сможет способствовать развитию стратегического партнерства между белорусскими и иностранными участниками логистической деятельности, в рамках таких проектов, как Китайско-Белорусский индустриальный парк «Индустриальный парк «Великий камень» и инициативы «Экономический пояс Шелкового пути».

Таким образом, анализ логистической системы Республики Беларусь показывает, что развитие транспортно-логистической деятельности представляет одну из сфер, неспешно развивающихся из-за наличия ряда проблем, таких как небольшая диверсификация предоставляемых логистических услуг; нерациональное расположение логистических центров по отношению к основным транспортным потокам; нехватка средств на предприятиях на развитие инфраструктуры логистических центров и др.

В целях разрешения данных проблем весьма значимым является создание необходимых условий для совершенствования транспортной инфраструктуры, в частности, увеличение количества транспортно-логистических центров, поиск более рациональных мест их расположения, расширение площади складских площадей, совершенствование правового регулирования в

области логистики, международное сотрудничество в области логистики по вопросам информационного обмена, расширение научно-технического и образовательного сотрудничества, обмен передовым опытом. В свою очередь, данные меры позволят расширить внешнеэкономические связи и повысить инвестиционную привлекательность Республики Беларусь.

Анализ развития транспортно-логистической системы в Республике Беларусь показал, что в данной области существуют значительные резервы роста предоставляемых логистических услуг.

Список использованных источников

1 Национальный Интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2005. – Режим доступа: <http://www.pravo.by>. – Дата доступа: 20.04.2017.

2 Белорусский портал грузоперевозок [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2007. – Режим доступа: <http://www.transinfo.by>. – Дата доступа: 20.04.2017.

3 Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 1999. – Режим доступа: <http://www.mintrans.gov.by/>. – Дата доступа: 20.04.2017.

УДК 338.47:656.025.2(477)

ПРИЧИНИ ЗБИТКОВОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ШЛЯХИ ЇХ ЗМЕНШЕННЯ

Бараш Ю. С., д.е.н., професор (ДНУЗТ)

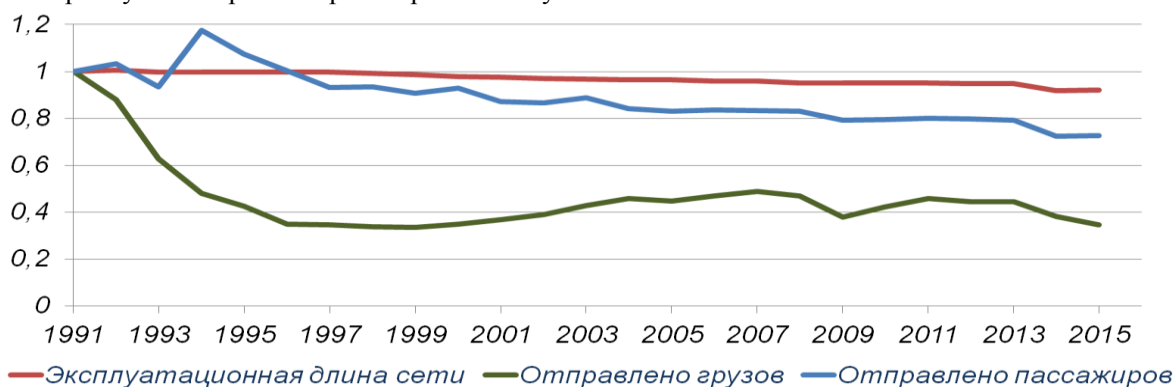
На сьогоднішній день пасажирський залізничний транспорт перебуває на межі своїх можливостей у задоволенні попиту населення на транспортну послугу. Його внутрішній потенціал практично вичерпаний, наявні резерви і ресурси не дозволяють не лише розвиватись, а й забезпечувати стає функціонування.

Внутрішніми проблемами, з якими стикається залізничний транспорт є втрата ринку перевезень та хронічна збитковість перевезень пасажирів залізничним транспортом. Загальні збитки від пасажирських перевезень у 2014 році

склали 8 млрд. грн., з них 4,3 млрд. грн. у далекому та 3,7 млрд. грн. у приміському сполученні. За період з 2000 року доля залізничного транспорту у пасажирообороті скоротилася з 46% до 34%. При цьому в період з 1996 по 2005 відбулося падіння перевезень у приміському сполученні і їх перехід на автомобільний транспорт, а в період з 2010 по 2014 роки спостерігається падіння долі перевезень і у далекому сполученні. Переважна частина пасажирських вагонів та тягового рухомого складу, що забезпечує перевезення пасажирів у далекому та приміському сполученні, є морально застарілою і фізично зношеною, не відповідає сучасним вимогам комфорту та економічності. У зв'язку з цим потребує нагального вирішення завдання розробки нових вимог та оновлення рухомого складу для здійснення всього комплексу пасажирських перевезень, в першу чергу будівництва вітчизняного тягового та рухомого складу.

Зараз необхідна розробка нової комплексної парадигми розвитку пасажирських перевезень за 9-ю інноваційними напрямками, яка частково буде враховувати попередні дослідження деяких науковців:

1. Проведення маркетингових досліджень з метою визначення перспективної кількості пасажирів для захоплення додаткових ніш на ринку пасажирських транспортних послуг



Причина 1 – несоответствие сети характеру и объемам работы, 57% сети – малодеятельные участки

Причина 2 – неравные условия конкуренции с автотранспортом

Одне з головних питань, яке зараз слід вирішити це розробити нову методику побудови залізничних тарифів, оскільки вона не відповідає Директиві ЄС, що дозволяє включати у тариф тільки ті витрати, що пов'язані безпосередньо з маршрутом поїзда. В той же час існуюча методика дозволяє відносити певну частку усіх витрат з утримання та експлуатації залізничної

за умови впровадження нових інноваційних технологій.

2. Вирішення проблеми побудови нової організаційної структури для управління пасажирськими перевезеннями в усіх видах сполучень.

3. Впровадження в Україні високошвидкісного руху пасажирських поїздів зі швидкостями від 250 до 450 км/год.

4. Збільшення доходів від перевезень в тому числі за рахунок залізничного туризму.

5. Зменшення витрат за рахунок оптимізації організації руху пасажирських поїздів в усіх видах сполучень (далекому, міжрегіональному, регіональному, приміському та швидкісному).

6. Вирішення проблеми пошуку нових джерел фінансування пасажирських перевезень.

7. Обґрунтування нових економічних тарифів для підвищення ефективності пасажирських перевезень.

8. Вирішення проблеми оптимальної структури парку пасажирських вагонів, яка б врахувала перспективні потреби пасажирів (швидкість руху, комфортність, якість обслуговування) в умовах обмежених інвестицій.

9. Підвищення ефективності пасажирських перевезень за рахунок одночасного впровадження усіх вищевказаних заходів, що дозволить отримати максимальний ефект.

інфраструктури на вантажні і пасажирські тарифи, що суттєво підвищує величину умовно-постійних витрат. На рис. видно, що 57 % залізничної інфраструктури майже не задіяні в перевізному процесі, а вартість їх утримання майже на чверть збільшує частку умовно-постійних витрат.

УДК 656.254.5

**ВИКОРИСТАННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ
ТЕХНОЛОГІЙ ДИСПЕТЧЕРИЗАЦІЇ
РУХУ ЯК ОСНОВА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
КОМПЛЕКСНОЇ БЕЗПЕКИ НА
ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

Блиндюк Р.В., здобувач (УкрДУЗТ)

Забезпечення конкурентоспроможності українських залізниць в умовах розвитку транспортно-логістичного ринку транспорту та інтеграції до європейських транспортних систем потребує реалізації ефективних управлінських засобів в сфері забезпечення розвитку впровадження швидкісного й на перспективу високошвидкісного руху поїздів, впровадження інтелектуальних систем транспорту, безпеки руху поїздів, підвищення якості обслуговування, енергозбереження, реконструкції та модернізації залізничної інфраструктури тощо.

Прийняття ефективних управлінських рішень на залізничному транспорті ускладнюється масштабною та специфічною роботою галузі, її станом й вагомістю для економіки країни, що в умовах нестабільного зовнішнього середовища, потребує розвитку й впровадження нових інтелектуальних технологій управління, процесами забезпечення надійності роботи залізничного транспорту [1].

Основу надійності роботи залізничного транспорту мають складати інформаційні технології диспетчеризації руху поїздів, що дозволить комплексно управляти процесами транспортно-логістичного обслуговування та підвищувати ефективність перевезень.

На сьогоднішній день залізничному транспорті присутні випадки, коли відмова підлогових пристроїв, несправності, в роботі рухомого складу призводить до порушення графіку і масових затримок руху поїздів на всіх ділянках залізниць, крайні обумовлюючи погіршення якості транспортного обслуговування (Рис 1).

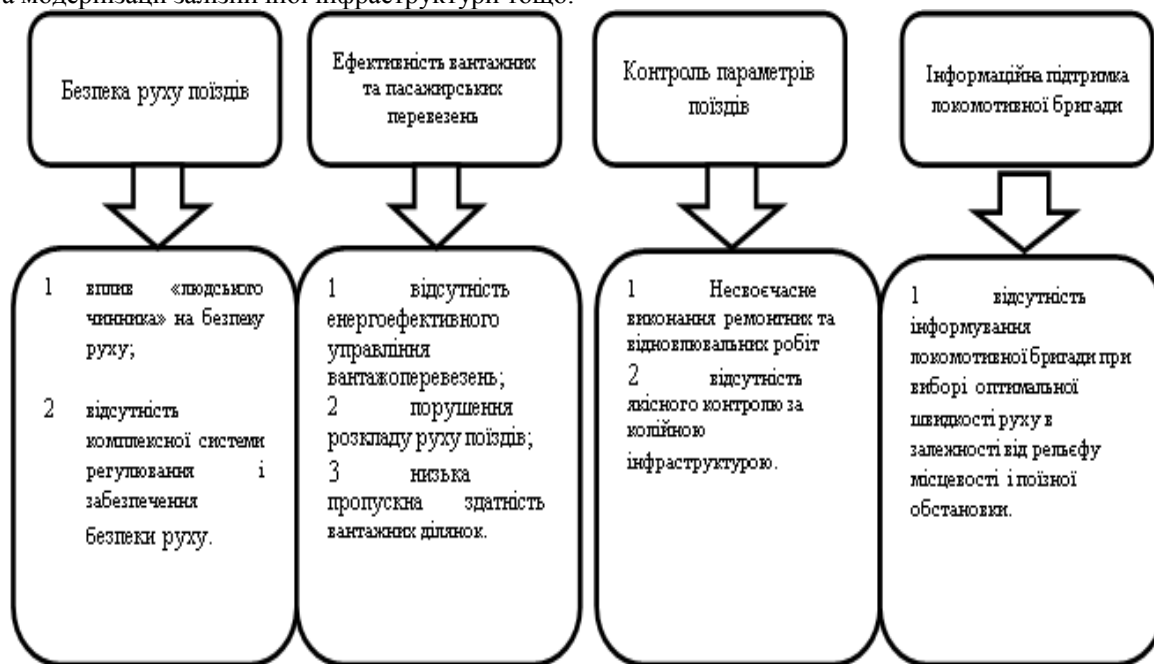


Рис. 1. Основні проблеми забезпечення безпеки руху на залізничному транспорті [2]

Відповідно до цього особливо актуальним є впровадження програмного забезпечення, яке, спираючись на застосування супутникових і інших сучасних інформаційних технологій, дозволило б розв'язати проблему підвищення безпеки руху залізничному транспорті України.

Стратегічним напрямом підвищення рівня безпеки на залізничницях України

впровадження автоматизованих систем диспетчеризації руху поїздів, що викликано не тільки принциповим обмеженням максимально можливої швидкодії звичайних послідовних персональних комп'ютерів, але і постійною необхідністю здійснення прийняття рішень за досить короткі інтервали часу [3].

Використання інформаційних технологій диспетчеризації руху поїздів на залізничному

транспорті України дозволить забезпечити:

- удосконалення алгоритмів роботи існуючих стаціонарних і локомотивних приладів системи безпеки, підвищення їх функціональної безпеки і надійності за рахунок проведення модернізації або заміни вузлів, розробки та впровадження якісно нових пристроїв, вдосконалення системи діагностики і ремонту.

- розширення функціональних можливостей систем і створення умов для скорочення витрат на їх обслуговування

- кардинальне поліпшення змісту існуючих технічних засобів, в першу чергу, рейкових ланцюгів за рахунок застосування систем контролю їх стану і діагностики.

- інтеграція з автоматизованими системами управління на залізничному транспорті.

- виявлення негативного впливу на безпеку руху «людського фактора» за рахунок автоматизації процесів управління і введення додаткового контролю за діями експлуатаційного персоналу.

- погоджений розвиток і вдосконалення технічних засобів безпеки по окремих господарствах з урахуванням комплексного застосування нових технічних засобів і технологій на конкретних ділянках залізниць.

- удосконалення розробки виробів і супроводу їх експлуатації для досягнення необхідних показників з безпеки і надійності на рівні міжнародних стандартів з урахуванням всіх етапів життєвого циклу.

- перехід до принципів впровадження систем безпеки з урахуванням вартості їх життєвого циклу і комплексної ефективності систем управління і забезпечення безпеки в масштабі галузі.

Для підприємств залізничного транспорту використання інформаційних технологій диспетчеризації руху поїздів дозволить забезпечити комплексну безпеку та підвищити якість організації транспортного процесу.

Список використаних джерел

1 Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства [Текст]: навч. посібник. / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. – Харків: УкрДАЗТ, 2011.-266 с.

2 Данько М.І. Дослідження особливостей інформатизації залізничного транспорту / М.І. Данько, О.М. Ходаківський, Т.А. Серебринська, М.М. Кілович, В.М.

Матвійчук, Л.С. Матвійчук // 36. Наук. Праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – Вип. 112. –С. 1-7.

3 Інтегральна ефективність швидкісних залізничних магістралей: монографія / Ю.Є. Пашенко, М.Ю. Гончаров, Й.М. Кранц, В.О. Пилипчик та ін.; за ред. С.І. Дорогунцова. – К.: РВПС України НАН України, 2005. – 266с.

УДК 51-7: 656.2

РАЗВИТИЕ ГОРОДОВ-СПУТНИКОВ С ЭФФЕКТИВНЫМ ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Власюк Т.А., к.т.н., доцент (БелГУТ)





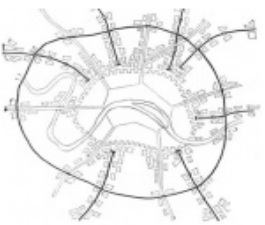
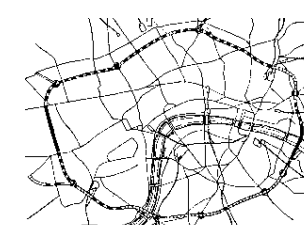
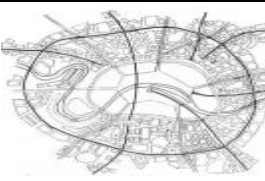
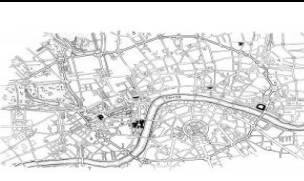




Первые железные дороги оказали значительное влияние на исторически сложившиеся города, внеся изменения в их планировочную структуру в связи с необходимостью организации транспортного сообщения между крупными городами. Это способствовало формированию сети железнодорожных коммуникаций в планировке городов, которая сопровождалась развитием городских и пригородных территорий вдоль них, а также появлением новых населенных пунктов (городов-спутников), образовавших в дальнейшем при слиянии с городом, мегаполис.

В результате строительства железнодорожных диаметров в конце XIX века появилась возможность расположения вокзала ближе к центру города, связав кратчайшим путем тупиковые линии, благодаря невысокой плотности городской застройки того времени. Это позволило формировать радиальные линии железных дорог и в дальнейшем построить окружные железные дороги (одну для грузов, другую для пассажиров), которые связали вокзалы с предместьями.

Анализ планировочных схем, рассмотренных на примере Парижа и Лондона показал, что города постепенно выходят за пределы своей административной черты, образовав урбанизированные территории с внешней зоной пригородов и размещением в ней городов-спутников (таблица 1).

Таблица 1

Развитие железной дороги в планировочной структуре городов

План – схема городов		Этапы развития железнодорожной инфраструктуры	Развитие железной дороги в планировочной структуре города
Париж	Лондон		
		Город до появления железных дорог	Освоение территорий вдоль дорог за пределами городских укреплений
		Формирование первых железнодорожных линий и установление связи города с предместьями и другими городами	Освоение территорий вокруг вокзалов, мест примыканий к фабрикам, а также предместий
		Появление промежуточных станций и остановочных пунктов, связавших вокзалы с предместьями	Освоение пригородов и застройка территории вдоль железных дорог
			Установление кольцевых связей между радиальными линиями железной дороги
		Появление городских железнодорожных диаметров и окружных железных дорог	Решение транспортных проблем города средствами железных дорог (прокладка глубоких вводов от вокзалов к центру города)
		Формирование городов-спутников	Разуплотнение города за счёт создания городов-спутников вдоль железнодорожных магистральных трасс и пригородных линий
		Формирование транспортных коридоров в агломерациях	Усиление железнодорожной сети с помощью прокладки третьих, четвёртых и т. д. путей, создания «вторых колец», развития технических станций
			Соединение тупиковых вокзалов с метрополитеном в городах Западной Европы

Выполненный анализ показал, что сложившаяся исторически взаимосвязь взаимодействия города – центра и его спутника в значительной степени основана на развитии

железнодорожного транспорта, первые железнодорожные линии которого связали город-центр сначала с предместьями, а затем с другими городами, где быстро возникали промежуточные

станции и остановочные пункты, что привело к стремительному освоению пригородов. Помимо этого прослеживается попытка решить транспортные проблемы города – центра агломерации средствами железных дорог путем устройства диаметров и глубоких вводов, а также разуплотнения города за счёт создания городов-спутников на железнодорожных магистралях и пригородных линиях. На рассматриваемых схемах видно, что в границы городов, ограниченные с одной стороны центральным деловым районом, а с другой – пригородами, в которых город имеет тенденцию принимать форму ряда концентрических кругов, преобразуемых со временем в окружную железную дорогу и обеспечивать различные уровни мобильности населения.

Следует отметить, что сегодня взаимодействие городов и городов-спутников также во многом основано на транспортном сообщении по железной дороге, которое является связующим элементом и коммуникативным звеном миграции населения, совершающего поездки с различными целями.

При этом необходимо учитывать, что в настоящее время деконцентрация жилищного строительства в городах – центрах и городах спутниках привела к их территориальному росту и постоянному наращиванию вокруг них значительного количества садово-дачных участков с резким повышением уровня автомобилизации населения, существенно изменяющим величину, структуру и направленность межселенных связей.

Помимо этого изменилась мобильность населения в постиндустриальной городской среде, и детальный учет поведенческих закономерностей населения является одним из важнейших его элементов. Однако исследование этих процессов в последнее десятилетие не проводилось и как следствие не изучены факторы, оказывающие значимое влияние на развитие железнодорожной инфраструктуры в изменившихся социально-экономических условиях. В связи с этим в XXI веке исследования по развитию городов-спутников с эффективным использованием железнодорожной инфраструктуры продолжают оставаться актуальными, как и в XX веке с акцентированием внимания на учете влияния различных факторов, позволяющих рассматривать данный процесс в динамике исторического подхода.

Перечень использованных источников

1 Ахиезер, А. С. Город- фокус урбанизационного процесса // Город как

социокультурное явление исторического процесса. М., 1995. С. 21–28

2 Ваксман С. А. Транспортные системы городов: наука и практика первого десятилетия XXI века//Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния: Материалы X Международной НПК. – Екатеринбург, 2004. –С. 12–18.

3 Власюк, Т. А. Особенности формирования пригородов стран США и Западной Европы/ Т. А. Власюк – Гомель, Вестник БелГУТа : наука и транспорт, № 1 2012 г. – с. 62–67.

4 Власюк Т. А. Ретроспектива формирования и развития железнодорожного сообщения городов-спутников за рубежом//Гомель, Вестник БелГУТа: наука и транспорт, № 1, 2016. с. 272–277

5 Города и городские агломерации в региональном развитии. / Под ред. д.г.н. Ю.Г. Липеца – М. : ИГ РАН, 2003. – 330 с.

6 Лаппо, Г. М. Города на пути в будущее/ Г. М. Лаппо. – М. : Мысль, 1987– 237 с.

7 Лаппо, Г. М. География городов/ Г. М. Лаппо. – М. : Владос, 1997– 480 с.

8 Махрова, А. Г. Проблемы урбанизации на рубеже веков/ А. Г. Махрова. – Смоленск: Ойкумена, 2002 – 328 с.

9 Пивоваров, Ю. Л. Основы геоурбанистики. Урбанизация и городские системы: учеб. пособие. – М. : Гуманит. издат. центр ВЛАДОС, 1999. – 232 с.

10 Пчелинцев, О. С. Переход от урбанизации к субурбанизации/ О. С. Пчелинцев // Региональная экономика в системе устойчивого развития. – М. : Наука, 2004. – С. 44 – 51.

11 Перцик, Е. Н. География городов. География мировой урбанизации – М. : «Международные отношения» – 1999. –375 с.

12 Пирогов, С. В. Социология города / С. В. Пирогов. – М. : «Новый учебник», 2004. – 208 с.

13 Сафронов, Э. А. Транспортные системы городов и регионов /Э. А. Сафронов. – М.: Издательство ассоциации строительных вузов, 2007. – 272 с

14 Симагин, Ю. А. Территориальная организация населения. Учебное пособие для вузов.. - 3-е изд., испр. и доп./ Под общей ред. В. Г. Глушковой. – М. : Издательско- торговая корпорация «Дашков и К», 2006. – 244 с.

15 Репина, А. П. Город, общество, цивилизация: историческая урбанистика в поисках синтеза // Город как социокультурное явление исторического процесса. М., 1995. С. 32-38.

УДК 338.47:656.2(477)

ПУТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Воловельская И.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

Проблема обеспечения экономической безопасности становится первоочередной задачей, причем особенно актуально это для предприятий железнодорожного транспорта в настоящее время, учитывая нестабильность внешнего и внутреннего рынка страны.

Таким образом, основная задача состоит в разработке действенной системы экономической безопасности на предприятиях железнодорожного транспорта.

Отрасль железнодорожного транспорта является сложной производственно-экономической и социальной системой со своей, только ей присущей территориально-производственной и функциональной структурой, а именно: она выступает и как самостоятельная отрасль национального хозяйства, и как отрасль материального производства, непосредственно участвующая в процессе создания стоимости товаров в сфере обращения.

Железнодорожный транспорт - одна из основных отраслей хозяйствования, обеспечивающая экономическую безопасность и целостность страны.

Основной особенностью предприятий железнодорожного транспорта является тот факт, что ПАТ «Укрзалізниця» - это природная монополия, являющаяся собственностью государства и является стратегическим предприятием, которое объединяет железные дороги и множество предприятий, которые обслуживают железнодорожную инфраструктуру.

При этом железная дорога является достаточно обособленным хозяйствующим субъектом. Она имеет самостоятельный баланс, свои счета в банках, имеет право самостоятельно заключать договора, уровень цен на продукцию подсобно-вспомогательной деятельности дорогой устанавливается самостоятельно и так далее.

Выявленные особенности предприятий железнодорожного транспорта указывают нам на то обстоятельство, что при построении системы экономической безопасности необходимо

рассматривать эти предприятия как совокупность факторов рыночной среды и государственных методов управления, что существенно отличает систему безопасности предприятий железнодорожного транспорта от системы безопасности любого другого предприятия.

Выбор критериев, определяющих систему экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта, должен быть увязан с экономической безопасностью страны в целом.

Обеспечение экономической безопасности предполагает выделение, анализ и оценку существующих угроз по каждой из функциональных составляющих и разработку на их основе системы противодействующих и упреждающих мероприятий.

Нами разработан механизм формирования системы экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта, в котором учтены все вышеизложенные его особенности.

Согласно представленному механизму, мы можем построить систему экономической безопасности предприятия, опираясь на данные мониторинга и имеющуюся информационную архивную базу, в которой предложены методы решения типовых задач.

Также мы можем оценить построенную систему относительно интегрального показателя, который включает в себя оценки всех составляющих экономической безопасности и сделать выводы относительно ее уровня. Далее, в случае необходимости, следует произвести антикризисные меры, что поможет сделать работу предприятия конкурентоспособной и эффективной.

УДК 349.2

ЩОДО ПОСИЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРУДОВИХ ВІДНОСИН НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

*Гайворонська Т.М., к.ю.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

Законодавство про працю України регулює трудові відносини працівників усіх підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності, виду діяльності і галузевої належності, а також осіб, які працюють за

трудовим договором з фізичними особами (ч. 1 ст. 3 КЗпП України). Однак ст. 7 КЗпП передбачає особливості регулювання праці деяких категорій працівників. В даний час проходить розгляд проект Трудового кодексу України від 27 грудня 2014 р. № 1658 [1] в якому також передбачено, що трудові відносини регулюються трудовим законодавством з урахуванням особливостей, установлених главою 4 цього кодексу, законами, а також статутами та правилами внутрішнього розпорядку (п. 1. ст. 311). Таким чином, в Україні діє загальне і спеціальне законодавство про працю.

Спеціальні норми трудового права спрямовані на регулювання трудових відносин окремих категорій працівників з особливими умовами праці на залізничному транспорті загального користування, робота яких безпосередньо пов'язана з рухом поїздів. Особливості трудових відносин працівників залізниць закріплені Кодексом законів про працю України і спеціальними нормативними актами, що поширюються тільки на працівників підприємств залізничного транспорту. Так, Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. присвячує главу 4 регулюванню трудових відносин на залізничному транспорті і дисципліні працівників залізничного транспорту, яка включає три статті (15, 16, 17). У ст. 15 Закону України «Про залізничний транспорт» проголошується, що трудові відносини працівників залізничного транспорту загального користування регулюються на підставі Кодексу законів про працю України, Положення "Про дисципліну працівників залізничного транспорту України", іншими актами законодавства України про працю. Особливості умов праці, соціально-побутового і житлового забезпечення, режиму робочого часу та часу відпочинку окремих категорій працівників залізничного транспорту загального користування, робота яких безпосередньо пов'язана з рухом поїздів, встановлюються АТ "Укрзалізниця" згідно з чинним законодавством України за погодженням з галузевими профспілками.

Виходячи з визначення сутності поняття «загальне» і «спеціальне» законодавство про працю, особливої уваги заслуговує Положення "Про дисципліну працівників залізничного транспорту України", затверджене Постановою Кабінету Міністрів України 26 січня 1993 р., яким визначено перелік порушень дисципліни, наслідки яких загрожують безпеці руху поїздів, життю і здоров'ю громадян, а також категорій працівників, до яких застосовується дисциплінарне стягнення у вигляді звільнення.

Після аналізу вищезазначеного можна прийти до висновку, що трудові відносини працівників залізничного транспорту загального користування в основному підлягають закріпленню загальними нормами. На наш погляд, окрім інституту дисципліни праці, особлива специфіка праці на залізничному транспорті потребує спеціального правового регулювання таких інститутів трудового права як заробітна плата, робочий час і час відпочинку. Отже сучасний розвиток трудового законодавства в умовах сталого розвитку України неможливий без врахування особливостей трудових прав працівників залізничного транспорту.

Список використаних джерел

1. Проект Трудового кодексу України від 27 грудня 2014 р. № 1658 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.rada.gov.ua.
2. Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України . – 1996. - N 40. - Ст. 183.
3. Положення "Про дисципліну працівників залізничного транспорту України", затверджене Постановою Кабінету Міністрів України 26 січня 1993 р. № 155.
4. Трудове право України [текст] підручник / За заг.ред. М.І.Іншина, В.Л.Костюка, В.П. Мельника. Видання 2-ге перероб. і доповн. – Ейїв: цент учбової літератури, 2016. – 472с.
5. Транспортне право України: навч.посібн. [Текст] / Ю.О.Заїка, Н.В.Днмиденко, О.О.Лов'як та ін.; за заг. ред. Ю.О.Заїки, Н.В.Демиденко. – К.:КНТ, 2014. – 184с.
6. Іванов Ю.Ф. Трудове право України [Текст]: Навч.посіб. / Ю.Ф.Іванов, М.В.Іванова. - К.: Алерта, 2016. – 224с.

УДК 519.2

МЕТОДИКА ОЦЕНИВАНИЯ ВЕРОЯТНОСТИ СВОЕВРЕМЕННОЙ ДОСТАВКИ ГРУЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

*Герасименко П.В., д.т.н., профессор
(ПГУПС)*

Формирование имиджа грузовых компаний, как и числа грузоотправителей, а в конечном итоге и прибыль определяют

своевременная доставка груза любым видом транспорта. Вместе с тем, исследования [1], проведенные по предложенной в [2] математической модели показали, что время перемещения груза между грузоотправителем и грузополучателем железной дорогой за нормативное время может существенно отличаться в сторону увеличения.

Исследование [3] подтвердило целесообразность продолжить совершенствование методики по расчету времени доставки груза. В настоящей работе предложена методика оценивания вероятности своевременной доставки груза железнодорожным транспортом, которая опирается на статистические данные.

Большой разброс времени доставки груза относительно планового срока, который определяется «Правилами исчисления сроков доставки грузов», обуславливается случайным процессом перевозки груза, т.к. на время доставки груза оказывают влияние большое число факторов [1], что приводит его к случайному характеру.

Как известно при исследовании срока доставки груза учитывается его формирование

на всех маршрутах движения груза, причем каждый из которых включает время трех этапов: начально-конечных операций на станциях маршрута; пробега с грузом по маршруту; проведения отцепочного ремонта в пути следования по маршруту. Следовательно, время доставки груза естественно рассматривать как случайную величину.

На основании статистических данных 107- и доставок груза на расстояние 1700 км выявлено, что время и частота доставки груза за конкретное время является случайными величинами.

В докладе предложена математическая модель, которая опираясь на реальные статистические времена доставки грузов выполненных перевозок, позволяет учесть особенности транспортировки грузов по железной дороге. С помощью построенной методики проведена оценка вероятности доставки грузов железнодорожным транспортом на расстояние 1700 км за плановое время.

В таблице 1 приведены числовые характеристики, а именно: частоты и время доставки груза в сутках, их дисперсии и СКО.

Таблица 1

Числовые характеристики доставки грузов

Числовая характеристика	Время доставки груза, сутки	Частота
Среднее значение	5,75	0,076923
Дисперсия	3,791667	0,002899
СКО	1,94722	0,053844

В таблице 2 представлены сгруппированные статистические данные времени доставки груза и частоты. Рассматривая данные таблицы 2, как ряда распределения случайной величины, целесообразно для дальнейшего преобразования осуществить

построение непрерывной теоретической формы зависимости частоты от времени и найти плотность и функцию распределения вероятности времени доставки груза.

Таблица 2

Статистические данные времени доставки грузов и частоты

Среднее время	2,75	3,25	3,75	4,25	4,75	5,25	5,75
Частота доставок	0,00935	0,00935	0,03738	0,05607	0,14019	0,14019	0,14953
Среднее время	6,25	6,75	7,25	7,75	8,25	8,75	9,0
Частота доставок	0,09346	0,14953	0,06542	0,06542	0,07477	0,00935	0,0

Табличные значения можно представить в виде графического изображения эмпирического вариационного ряда, которое принимает вид непрерывной кривой и называется кривой распределения. Кривая распределения может

рассматриваться как некая теоретическая форма распределения, свойственная определенным условиям транспортирования груза.

Анализируя частоты в эмпирическом распределении, можно описать его с помощью математической модели – закона распределения,

установив по исходным данным параметры теоретической кривой и определить тип распределения.

Модель зависимости частоты от времени доставки груза на расстояние 1700 км можно

построить помощью метода наименьших квадратов. На рисунке 1 представлена построенная полиномиальная 2 степени зависимость и ее графическое построение.

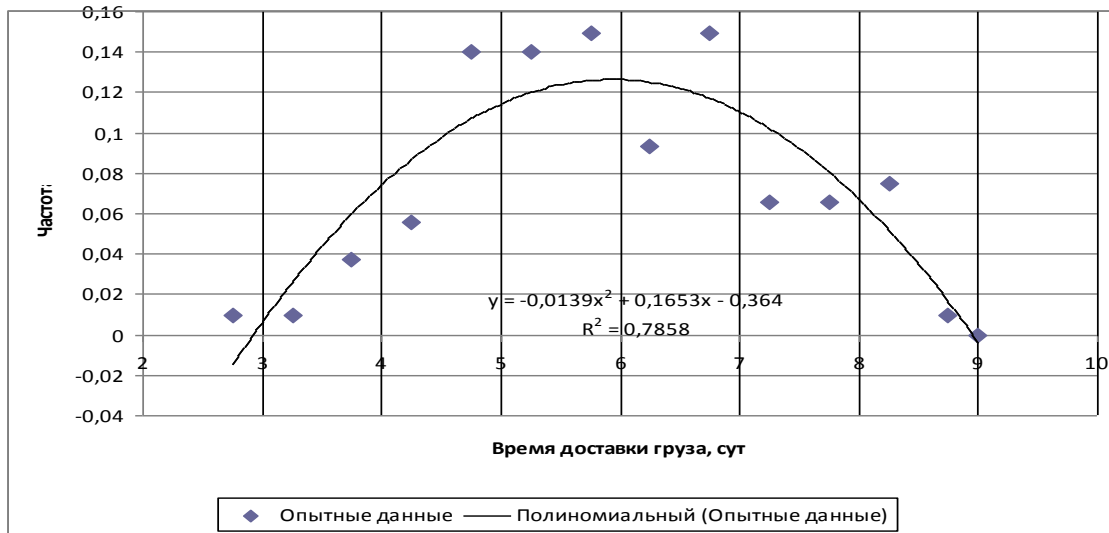


Рис. 1. Теоретическая зависимость и опытные значения уравнения:

На графике, кроме того рядом с кривой и выражением зависимости приведено значение коэффициента детерминации. Его значение свидетельствует, что связь между частотой и временем доставки объясняется 78,6-ю процентами.

$$y(x) = -0,0139 \cdot x^2 + 0,1653 \cdot x - 0,364 = 0.$$

При определении типа распределения первоначально следует установить границы области параболической зависимости. Их следуют получить из решения следующего

Решение уравнения дает следующие корни: $x_1 = 2,92$ и $x_2 = 8,97$. Для того, что бы теоретическая форма связи частоты и времени стала законом распределения необходимо потребовать выполнение условия:

$$A \cdot \int_{x_1}^{x_2} y(x) \cdot dx = A \cdot \int_{2,92}^{8,97} (-0,0139 \cdot x^2 + 0,1653 \cdot x - 0,364) = 1$$

Выполненный расчет показал, что для выполнения условия необходимо равенство коэффициента A значению **1,943**. Тогда плотность распределения вероятности будет иметь вид:

носит название параболическое распределение, X_1 и X_2 - границы области возможных значений случайной величины.

Легко показать, что плотность распределения вероятности времени доставки груза (*) можно записать в следующей форме:

Тогда по функции распределения для планируемого времени доставки X_0 легко

$$f(x) = \frac{6 \cdot (x - 2,92) \cdot (8,97 - x)}{(8,97 - 2,92)^3}$$

вычислить вероятность своевременной доставки груза по формуле:

$$\text{или } f(x) = \frac{6 \cdot (x - x_1) \cdot (x_2 - x)}{(x_2 - x_1)^3}$$

$$F(\hat{x}) = \int_{x_1}^{x_0} \frac{6 \cdot (x - x_1) \cdot (x_2 - x)}{(x_2 - x_1)^3} \cdot dx$$

В полученном соотношении, которое

В частности для длины 1700 км согласно «Правилам исчисления сроков доставки грузов» среднее плановое время составляет **6** суток. В этом случае вероятность доставки груза за плановое время составляет

0,512. Полученный результат подтверждает, что доставка груза относится к операциям с высоким риском [4].

Перечень использованных источников

1. Герасименко П.В. Прогнозирование сроков доставки грузов железнодорожным транспортом / П.В. Герасименко, Г.Б. Титов // Известия ПГУПС, 2014. № 3 (40), С. 162 -169.

2. Герасименко П.В. Моделирование производственно-экономической деятельности филиала АО «федеральная пассажирская компания» / П.В. Герасименко, Г.Б. Стасишина // В сборнике: Государство и бизнес. Современные проблемы экономики. Материалы VII Международной научно практической конференции. Северо-Западный институт управления РАНХиГС при Президенте РФ, Факультет экономики и финансов. 2015, С.111-116.

3. Герасименко П.В.Оценивание рисков необеспечения своевременной доставки груза железнодорожным транспортом / П.В. Герасименко, Г.Б. Титов // Материалы 8-й Междунар. Науч.-практич. конф. – Киев: Гос. экономико-технологический ун-т транспорта, 2013. – с. 293-295.

4. Герасименко П.В. Обобщение основных положений методологии оценивание риска // В книге: Инновационная экономика и промышленная политика региона (ЭКОПРОМ-2015). Труды международной научно-практической конференции, под ред. А.В. Бабкина, Санкт-Петербург, 2015, С. 665-671.

УДК 338.47:656.2

РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ МОДЕРНІЗАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Глазкова А.С., аспірант (УкрДУЗТ)

Під впливом процесів реформування економіки в Україні поступово складається нова фінансово-економічна система, яка включає в себе різноманітні відносини, пов'язані з утворенням і використанням грошових ресурсів, а також сукупність різноманітних фінансових, економічних установ країни. Враховуючи нинішні умови, а саме: наявність недостатньо потужної промислової та агропромислової ланки; наявність нерозгалуженої транспортної системи, що має міжнародне значення; недосить

активна участь у міжнаціональному територіальному поділі праці; диспаритетність промислового і агропромислового виробництва у більшості областях; надмірно високий рівень зосередження промисловості у промислових агломераціях; екстенсивний розвиток сільськогосподарського виробництва з недосконалими системами землеробства; недостатній розвиток рекреаційного комплексу, що не відповідає значному рекреаційному потенціалу країни; недостатній розвиток ринкової, виробничої, соціальної та екологічної інфраструктури; застарілість технологій, зношеність основних виробничих фондів, слабкий розвиток інноваційної складової; низька забезпеченість паливно-енергетичними, лісовими, водними ресурсами; недостатнє використання потужностей сировинної бази (в т. ч. відходів), зокрема в будівництві тощо, можна зробити висновки, що провідні галузі економіки, такі як промисловість і транспорт, потребують реформування, структурних перетворень та вжиття реорганізаційних заходів.

Збереження позицій України на ринку міжнародних вантажних і пасажирських перевезень, підвищення ефективності використання її транзитних можливостей обумовлюють необхідність зростання конкурентоспроможності національних промислових підприємств, одним із напрямків досягнення якої є їх спільна взаємодія.

Треба зазначити, що залізничний транспорт України є ключовим елементом транспортної інфраструктури економіки. Значення залізничного транспорту в економічному розвитку національної економіки визначається такими основними чинниками:

1) впливом на ефективність функціонування суб'єктів економічної діяльності;

2) створенням передумов збільшення транзитного потенціалу України;

3) роллю каталізатора інноваційного процесу в промисловості.

Об'єкти транспортно-логістичної інфраструктури мають надавати не лише транспортні та складські послуги, вони мають забезпечувати взаємозв'язок усіх учасників транспортно-логістичного процесу на основі єдиної системи обміну інформацією та обслуговування логістичного ланцюга зі створенням додаткової цінності продукції, сприяти створенню умов для ситуаційного управління транспортно-логістичним процесом. Це означає, що транспортно-логістична система має реалізовувати повний перелік транспортно-

логістичних послуг, у тому числі й супутнє обслуговування, розміщуватися в місцях формування та перетину міжнародних вантажопотоків, забезпечувати доступ до різних видів транспорту та відповідно створювати можливість для управління процесом доставки вантажів у режимі реального часу тощо

Таким чином, проблеми залізничного транспорту підсилюють інфраструктурні обмеження, створюють загрози процесам модернізації та переходу на інноваційний шлях розвитку як вітчизняних залізниць, так і економічної системи країни. Розвиток залізничної галузі безпосередньо залежить від роботи реального сектора економіки країни.

Міжнародні транспортні системи істотно впливають на формування міжнародного торгового обміну. Велику роль відіграють у цьому випадку транспортні витрати, які залежать від використовуються для перевезення видів транспорту і самої технології перевезення. А це в свою чергу залежить від рівня розвитку транспортної інфраструктури. Роль транспортного фактора в забезпеченні міжнародного товарообігу стає очевидною за допомогою зіставлення просторового відстані і так званого економічного відстані, під яким слід розуміти перешкоди в розвитку товарообігу, які є наслідком рівня економічного розвитку, економічної політики, економічної структури і культури держав, між якими відбувається товарообіг.

Тому, транспортна система- це один із найважливіших елементів інфраструктури. Сфера цієї системи може охоплювати весь світ, континент, економічну групу або виділену за іншими критеріями групу держав. Транспортна система може позначати транспортну систему певного простору або систему обслуговуючу міжнародні перевезення на цьому просторі і між цим простором і оточенням.

Список використаних джерел

1. Данько М.І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств України в умовах міжнародних транспортних коридорів: Монографія / М.І. Данько, В.Л. Дикань, Н.В. Якименко – Харків: УкрДАЗТ, 2008. – 170с.

2. Дикань В. Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України [Текст] / В. Л. Дикань, Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2010. –

№30. – С. 11-15.

3. Джонсон Дж. С. и др. Современная логистика. – 7-е изд.; пер с англ. – М.: Издательский дом “Вильямс”, 2002. – 624с.

4. Кальницька М.А. Характеристика розвитку прикордонної інфраструктури Закарпатської області // ауковий вісник УжНУ. 2007. – 12-17стор.

УДК 656.025.2(477)

ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ОБСЛУГОВУВАННЯ ПАСАЖИРІВ ЗА РАХУНОК ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ НАПРЯМКУ

*Головко Т.В., к.т.н., доцент,
Костенніков О.М., к.т.н., доцент,
Кудрява В.В., слухач (УкрДУЗТ)*

Скорочення часу перебування пасажирів у дорозі і можливості регулювання часу відправлення і прибуття поїзда вирішує впровадження швидкісного пасажирського руху на залізницях України. Сьогодні українські залізниці можуть забезпечувати мобільність населення з мінімальними витратами для суспільства в разі, якщо зростуть швидкості залізничних пасажирських перевезень. Таким чином, підвищення швидкості пасажирських поїздів є першочерговою необхідністю. Швидкість руху є головним критерієм при виборі виду транспорту.

Ключові слова: швидкісна магістраль, зменшення часу у дорозі, стратегія диверсифікації.

Метою дослідження є зменшення часу в дорозі та безперервний рух поїздів на ділянці Костянтинівка-Одеса. Для досягнення поставленої мети треба вирішити наступні завдання:

1 Визначити концепцію впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на магістралі Костянтинівка-Одеса.

2 Проаналізувати наявну та потрібну пропускну спроможність дільниці.

3 Розробити графік руху пасажирських поїздів з урахуванням підвищення швидкості руху та зменшення часу у дорозі.

4 Обґрунтувати економічну доцільність запропонованих заходів.

Удосконалення залізничної

магістралі Костянтинівка - Одеса протяжністю 932 км з максимальною швидкістю руху до 120 км/год, є наступним етапом організації швидкісного руху в Україні.

Реалізація удосконалення магістралі дозволить задовольнити зростаючий попит населення шести регіонів України (Одеської, Донецької, Харківської, Дніпропетровської, Кіровоградської та Миколаївської областей) на пасажирські перевезення, скоротити час пасажирів на шляху прямування і надати якісно новий рівень обслуговування.

Запуск магістралі забезпечить скорочення часу проходження між Костянтинівкою і Одесою в 1,8 рази: з 16 годин (по існуючій залізничній інфраструктурі) до 9 годин при модернізації.

В рамках запропонованої моделі передбачається географічний поділ магістралі на 4 ділянки:

- Костянтинівка - Лозова-Пас - ділянка 1- швидкісна (немає необхідності в модернізації - 149км);

- Лозова Пас - Дніпро (Дніпропетровськ)-Голов - ділянка 2 (необхідна модернізація-152км);

- Дніпро (Дніпропетровськ)- Голов - Знамянка-Пас ділянка 3 - швидкісна (немає необхідності в модернізації - 223км);

- Знамянка-Пас - Одеса Головна - ділянка 4- (необхідна модернізація - 408км)

По кожній ділянці (на якій необхідно збільшити швидкість руху) намічаються заходи, що дозволяють підвищити швидкість і визначаються необхідні для здійснення цього капітальні вкладення.

На сьогодні на залізничному транспорті України в сфері пасажирських перевезень реалізується стратегія скорочення з метою оптимізації графіку руху поїздів та скорочення експлуатаційних витрат. Але вона не є ефективною, адже сприяє зростанню загальних витрат, пов'язаних із функціонуванням пасажирського господарства. Також через це відбувається зниження обсягів виконаних робіт та знижуються доходи структурних підрозділів залізниць, а це призводить до відтоку пасажирів від залізничного на інший вид транспорту. Конкуренція вимагає постійного пошуку підприємствами транспорту більш привабливих для пасажирів послуг, що супроводжують процес перевезення або не пов'язані безпосередньо з ним. Тому перед ПАТ «Укразалізниця» в умовах спаду пасажирських перевезень стала проблема пошуку більш ефективних форм організації і шляхів забезпечення рентабельності

господарської діяльності.

Сьогодні необхідно розвивати сферу додаткових комплексних послуг, які дозволять отримувати залізницям прибуток і не будуть підпадати під поточну тарифікацію основних послуг залізничного транспорту. Таким чином, для ПАТ «Укрзалізниця» доцільним є використання активної базової стратегії розвитку – стратегії диверсифікації, яка ґрунтується на розвитку нового виду діяльності для залізничного транспорту, але пов'язаного комерційно і технологічно із основною діяльністю залізниць – перевезеннями. Результати діяльності пасажирського господарства доводять перспективність розвитку одного з видів діяльності, а саме: реалізації послуг, які спираються на основну – перевезення та містять в собі прибуткові послуги підсобно-допоміжної діяльності залізниць на вокзалах та в поїздах, що дозволяє впровадити реалізацію комерційних пасажирських перевезень, до яких можна застосовувати ринкові принципи ціноутворення. Реалізація на залізничному транспорті в сфері пасажирських перевезень – як стратегії розвитку – комплексних комерційних послуг (ККП) – послуг на замовлення не соціального характеру, які є поєднанням основної послуги – перевезень, та послуг у поїзді та на станціях, що надаються на комерційній основі, сприятиме отриманню додаткового доходу залізницями та привабливості пасажирів до залізничного транспорту. Комплексні комерційні послуги варто класифікувати таким чином: перевезення нестандартними вагонами; перевезення за індивідуальним графіком та маршрутом; індивідуальні та групові; залізничний туризм; інші перевезення комерційного характеру. В рамках стратегії диверсифікації та при наявній матеріальній базі можливим є реалізація такої комерційної послуги, як залізничний туризм, який є заходом по залученню пасажирів як користувачів залізничним транспортом та підвищення прибутковості залізниць. При реалізації комплексних комерційних послуг залізничний транспорт є ціноутворювачем, що в ринкових умовах господарювання дозволяє формувати в структурі послуг, які реалізуються, бажаний прибуток. З метою сприяння подальшого формування та реалізації комплексних комерційних послуг згідно з вимогами потенційних споживачів важливим питанням є визначення цілей, заходів та завдань розвитку залізничного туризму, що передбачає підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту в сфері пасажирських

перевезень та дозволяє визначитися з напрямками організації залізничного туризму на магістралі Костянтинівка - Одеса.

Удосконалення магістралі Костянтинівка - Одеса - це високотехнологічний проект, при реалізації якого будуть використані сучасні матеріали і технології, що створить передумови для подальшого розвитку наукомістких галузей з високим рівнем доданої вартості. Збільшення швидкості пасажирського сполучення, підвищення мобільності населення дають можливість знайти новий якісний статус тим областям, через які пролягають швидкісні магістралі. Все це в сукупності позитивно позначиться не тільки на зайнятості населення, а й на регіональному розвитку, а значить, і на економіці країни в цілому.

УДК 656.078.8(477)

ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Грунык И.С., к.т.н., доцент (УкрГУЖТ)

Железнодорожный транспорт является составляющей той отрасли народного хозяйства, которая напрямую влияет на обеспечение экономической безопасности всей страны, а значит, этот вид транспорта должен быть наиболее конкурентоспособным среди других видов транспорта.

На основании анализа объемов перевозок пассажиров и грузов на всех видах транспорта, в статье обосновано, что определяющим фактором конкурентоспособности для железнодорожного транспорта является качество оказываемых услуг.

Также нами определены направления увеличения конкурентоспособности железнодорожного транспорта на основе предложенной интегральной логистической системы.

Исходя из анализа становится понятно, что как по грузовым, так и по пассажирским перевозкам основным конкурентом железнодорожному транспорту выступает транспорт автомобильный, причем по пассажирообороту доля автомобильного транспорта даже превышает долю

железнодорожного, а по грузовым – практически равна ей.

Так же следует отметить, что хотя по всем видам транспорта показатели объемов перевозок неуклонно сокращаются, у железнодорожного транспорта это происходит более быстрыми темпами, чем у его основного конкурента.

Это связано с тем, что автомобильный транспорт постоянно развивается, увеличивая как дальность перевозок, так и их качество.

Для решения поставленных задач, мы предлагаем усовершенствовать интегральную логистическую схему, с помощью совокупности информационных и маркетинговых технологий.

Основной смысл интегральной логистики, заключается в том, чтобы оптимизировать управление не только материальными, но и всеми другими видами экономических потоков: финансовыми, информационными, трудовыми, сервисными, причем на всех стадиях их движения от снабжения, до потребления.

При этом учитываются не только экономические параметры оптимизации, но и социальные, экологические, политические.

При интегральном подходе критерий максимизации прибыли заменяется критерием оптимального соотношения выгод и затрат.

Такая схема свяжет все звенья перевозочного процесса в единую цепь, что даст нам следующие преимущества:

- сокращение оборота вагонов при погрузке - разгрузке (до 40%);
- снижение себестоимости перевозок за счет сокращения тарифной составляющей (до 20%);
- уменьшение времени вагонооборота при внешних перевозках (до 30%);
- сокращение совокупных затрат на перевозки (до 20%).

Нет необходимости внедрять схему в полном объеме. Компании могут определить свои цели и подобрать требуемый инструментальный системы для их достижения. Можно применять технологию, как для всех видов перевозок, так и для отдельных.

Применение такой схемы позволит охватить все звенья логистической цепочки, что приведет к сокращению временных и материальных затрат и общему повышению качества перевозок, что в целом позволит повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

УДК 656.61:658

**ПРОБЛЕМИ ПРОГНОЗУВАННЯ
РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО
ТОРГІВЕЛЬНОГО СУДНОПЛАВСТВА**

*Гуренко А.В., к.е.н., доцент,
Сачко О.О. студентка (АМІ НУ «ОМА»)*

У сучасних умовах ринкової економіки діяльність підприємств морської галузі суттєво залежить від існуючої системи прогнозування та планування. Прогнозні розрахунки та сценарії розвитку транспортних мереж дозволяють вдосконалювати сучасну систему менеджменту, маркетингу та логістики. За умов досконалої системи прогнозування та планування прискорюється розвиток сучасних транспортних компаній, зміцнюються конкурентні позиції підприємств морської галузі.

Особливе значення у розвитку морегосподарського комплексу відіграє торгівельне судноплавство, оскільки саме цей сегмент є вагомим індикатором розвитку галузі. Спостереження свідчать, що у вітчизняному торгівельному судноплаванні посилюються проблеми сталого розвитку. Це простежуються у скороченні видів діяльності, зменшенні кількості суден, погіршенні рівня інфраструктурного забезпечення, у тому числі ремонтної бази. Головними причинами зниження техніко-економічних показників судноплавного сектору є загострення фінансово-економічних явищ, відсутність дієвої системи державної підтримки, посилення конкуренції з боку закордонних судноплавних компаній тощо. Разом із цим,

проблеми на макро- та мезорівнях посилюються недосконалістю існуючої системи менеджменту всередині підприємств морегосподарського комплексу [1].

Аналіз проблем розвитку дозволяє виокремити ключові причини стагнації судноплавного сектору: по-перше, зовнішні чинники: недосконалість галузевих програм підтримки судноплавного сектору, зростання кількості закордонних судноплавних компаній та посилення конкуренції з боку розвинутих компаній, посилення фінансово-економічних ризиків, зростання непередбачуваних випадків (форс-мажор) з політичних та інших причин, недостатня інвестиційна підтримка національного флоту з боку держави та бізнесу.

по-друге, внутрішні чинники: старіння вітчизняного флоту, низький рівень професіоналізму моряків українських суден, неефективна система менеджменту, низький рівень матеріального заохочення екіпажу суден, збитковість роботи багатьох судноплавних компаній України, недосконалий вибір інструментів та методів прогнозування, нестача галузевих фахівців.

Разом із зовнішніми та внутрішніми чинниками розвитку судноплавного сектору на мезо- та мікрорівнях простежуються проблеми у системі управління морегосподарським комплексом. Відсутність адаптованої системи прогнозування, а також комплексних підходів управління, що орієнтуються на єдиний загальний результат галузі, гальмують розвиток морської галузі. Внаслідок цього посилюються проблеми та протиріччя у стратегічних та тактичних планах розвитку (табл. 1) [2]:

Таблиця 1

Перелік проблем, що виникають під час прогнозування напрямів розвитку судноплавного сектору

Ймовірні проблеми	Помилки, що призводить до появи проблем у системі планування
1. Некоректне визначення виду моделі	Враховують лише окремі умови
2. Консенсус припущень	Фрагментарна увага та акцент на прогноз
3. Консенсус результатів	Схожість прогнозів та відсутність незалежності
4. Занадто високий рівень деталізації	Упущення з поля зору об'єкта дослідження в цілому
5. Незаперечність пропозицій	Певні обставини можуть виявити невірність прогнозу
6. Спроба передбачити непередбачуване	Спроби передбачення поведінки людей іноді зазнають невдачі
7. Проблема моніторингу результатів	Складність порівняння прогнозних даних з реальними

Дослідження проблем розвитку судноплавного сектору свідчить про неефективність побудови системи менеджменту на державному та регіональному рівнях.

Посилюють проблеми обмеженість ресурсів та недосконалість у побудові системи управління в межах судноплавних підприємств. Розвиток сучасного судноплавства стає можливим за умов

забезпечення високого рівня достовірності та точності прогнозів. Отримання позитивних результатів може простежуватися у наступних аспектах: прийняття оптимальних рішень, вибір і впровадження комплексної стратегії розвитку, мінімізація ризиків та невизначеностей.

Удосконалення існуючої системи прогнозування дозволить підвищити конкурентоспроможність судноплавних компаній під прапором України, налагодити внутрішньогосподарські економічні відносини та логістику, підвищити мотивацію плавскладу судноплавних компаній України.

Список використаних джерел

1. В.В. Вінніков. Економіка підприємства морського транспорту (економіка морських перевезень): Підручник для вузів водного транспорту. - 2-е изд., Перераб. і доп. - Одеса: Латстар, 2001. - 416с.

2. Жихарева В.В. Економічні основи діяльності судноплавних компаній: Навчальний посібник. - Одеса: Латстар, 2003. - 219с.

УДК 336.76:656(477)

ТРАНСФОРМАЦІЯ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ

*Дейнека О. Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ),
Олексин М.Т., начальник відділу
забезпечення транскордонного
співробітництва (Регіональна філія
Львівська залізниця ПАТ «Укрзалізниця»)*

Ринок транспортних послуг передбачає комплексний розвиток різноманітних видів транспорту та вирішення головних задач, а саме:

Пошук оптимальних пропорцій щодо рівня розвитку економіки країни в цілому і рівня розвитку транспорту.

Пошук оптимальних пропорцій у розвитку окремих видів транспорту.

Перша задача відноситься до класу загальноекономічних і вирішується державними структурами. Механізм вирішення базується на державному управлінні, плануванні і регулюванні діяльності базової галузі, якою є, безпосередньо, транспортний комплекс.

Друга задача є переважно суцільно транспортною та має вирішуватися в системі Міністерства інфраструктури України. Бажано вирішення зазначеної задачі здійснювати із

залученням фахівців-економістів, що працюють над питаннями наукового обґрунтування оптимального розвитку продуктивних сил.

Ринкові умови господарювання створюють відповідні передумови комплексного розвитку транспортної галузі, де є можливим викрити три варіанти, а саме:

- за рахунок спорудження нових шляхів в сполучення (в регіонах, що не мають досить розвинутої сітки сполучень);

- за рахунок реконструкції сітки або мережі усіх видів транспорту, що залучаються у перевірений процес. Це стосується регіонів з насиченою транспортною системою;

- за рахунок поєднування заходів з нового будівництва і реконструкції окремих ділянок, або видів транспорту.

У теоретичному аспекті сутність проблеми з комплексного розвитку транспорту криється у розробці методологічних передумов щодо вибору оптимальних варіантів розвитку видів транспорту в рамках єдиної транспортної системи. Перш за все, останнє пояснюється тим, що різноманітні види транспорту є рівноцінними з точки зору економіко-експлуатаційних можливостей. Перш за все, вони є відмінними за ступенем універсальності. В межах України різноманітні види транспорту відрізняються за рівнем провізної можливості, собівартості перевезень, реальної протяжності, швидкості руху, регулярності функціонування та продуктивності.

Щодо порівняння наявних універсальних видів транспорту, слід зазначити, що самим економічним з точки зору вантажних і пасажирських перевезень є і залишається надалі залізничний. Проте, рекордно дешевим вантажним транспортом залишається трубопровідний. На жаль, останній не є універсальним відносно об'єктів перевезень. Він співставляється з іншими видами транспорту лише у частині нафтовантажів та природного газу, за якими є найбільш ефективним. Більш того, трубопровідний транспорт гарантує стовідсоткове збереження вантажів.

Залізничний транспорт на ринку транспортних послуг зберігає свої конкурентні переваги. Саме він, завдяки масовості перевезень, низькій собівартості та високій продуктивності і сьогодні займає домінуюче положення. В рамках діючої сітки він зберігає високий ступінь універсальності. Разом з тим, питання удосконалення перевізного процесу в рамках Європейської інтеграції, де залізнична мережа України є поєднуючим ланцюгом країн сходу і заходу, базується на терміновому будівництві

швидкісних і високошвидкісних ліній в межах визначених європейських і світових транспортних коридорів, вже розпочато підготовку менеджерів для високошвидкісного руху в рамках пілотного проекту Темпус ЄС на базі Українського державного університету залізничного транспорту та Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. В. Лазаряна. Потребують обліку питання універсалізації ширини колії, удосконалення інфраструктури, енергоживлення, митного та прикордонного контролю, тощо.

Морський транспорт у системі універсальних видів відрізняється високою економічністю вантажних перевезень та найбільшою продуктивністю. Конкуреноспроможним морський транспорт є у міжконтинентальних сполученнях і частково на внутрішніх каботажних маршрутах. Конкурентні переваги морського транспорту підкреслює необмеженість лінійної пропускної можливості.

Річковий транспорт має також високу продуктивність і порівняно низьку собівартість, але реальне використання його обмежене лише водною системою Дніпра.

Не дивлячись на те, що за показниками продуктивності праці, автомобільний транспорт займає останні "сходинки", техніко-економічні переваги висунули його на перше місце за обсягом перевезень пасажирів. Недосконалість сітки автошляхів та структури парку транспортних засобів, з однієї сторони, та унікальна маневреність: здатність здійснювати перевезення від дверей, з дверей, забезпечують цьому вид транспорту подальші конкурентні переваги.

Відповідно до зазначеного передбачається удосконалити перевізний процес шляхом інтеграції цих видів транспорту за єдиним логістичним ланцюгом.

УДК 338.47:656.2(477)

ФОРМУВАННЯ ФОНДУ СТИМУЛЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ (ФСЕ) СТРУКТУРНИХ ПІДРОЗДІЛІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Ейтуніс Г.Д., д.е.н., професор (ДЕТУТ)

В теперішніх умовах тривалої фінансово-економічної кризи, яка позначилася на усіх без винятку галузях, зокрема на підприємствах

залізничного транспорту. Існуюча система мотивації підприємств залізничного транспорту в теперішній час не забезпечує стимулів підвищення ефективності праці, методи мотивації є застарілими, а керівництво необгрунтовано вважає, що сам факт наявності роботи у людини є мотивацією, і не приділяє необхідної уваги цій проблемі.

За останні роки в економіці України та інших державах знижено увагу до питань продуктивності на тлі захоплення за нарощуванням вартісних показників, перш за все – капіталізацією у відриві від економічної ефективності.

Тому потрібно звернути особливу увагу на шляхи підвищення продуктивності, слід нагадати дванадцять принципів продуктивності, актуальними в наш час, є [1]:

- точно поставлені ідеали і цілі;
- здоровий глузд;
- компетентна консультація;
- дисципліна;
- справедливе ставлення до персоналу;
- швидкий, надійний, повний точний і постійний облік;
- диспетчування;
- норми та розклад;
- нормалізація умов;
- нормування операцій;
- писані стандартні інструкції;
- винагорода за продуктивність

Було проведено низку досліджень на підрозділах залізниці, вивчено досвід аналогічних вітчизняних та зарубіжних компаній та розроблено методичні підходи мотивації виробничих структурних підрозділів щодо підвищення ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту. Основними критеріями оцінки ефективності ФСЕ встановлено:

- забезпечення безпеки руху поїздів та охорони праці;
- виконання об'ємних та якісних показників виробничої діяльності;
- економія експлуатаційних витрат, в тому числі фонду оплати праці;
- економія витрат на ремонт основних фондів;
- підвищення продуктивності праці.

Також був розроблений алгоритм побудови системи ФСЕ, основними етапами якого є:

1. Доведення до структурних підрозділів бюджету витрат з основної діяльності на наступний рік згідно з кошторисом на виконання планових виробничих показників.

2. Доведення до структурних підрозділів обсягів ремонту основних фондів, що знаходяться на його балансі, незалежно від того господарським чи підрядним способом вони виконуються.

3. Розділення фонду оплати праці на відносно постійну (основна зарплата, доплата та надбавки, гарантії та компенсації) та змінну частину. Структура фонду оплати праці приведено на рис.1.

4. ФСЕ формується як сума наступних складових:

4.1 Базового фонду (права) преміювання, який збільшується в залежності від перевиконання якісних показників шляхом перерахування коштів з фонду стимулювання регіональної філії або зменшується в залежності від невиконання якісних показників.

4.2 Економії постійної частини фонду оплати праці від запланованого на поточний рік. При плануванні на наступний рік цей показник зменшується на 20 % від досягнутої економії у попередньому році та включається до кошторису ВСП.

4.3 Економії палива, мастила, електроенергії, матеріалів тощо. При плануванні на наступний рік цей показник зменшується на 10-30 % від досягнутої економії за попередній рік, в залежності від характеру діяльності ВСП і включається до його кошторису, так пропонується встановлювати його для локомотивних депо – 30 %, дистанціям електропостачання – 20 %, іншим ВСП – 10 %. При плануванні цього показника на наступний рік досягнута економія за минулий рік не впливає на планові показники.

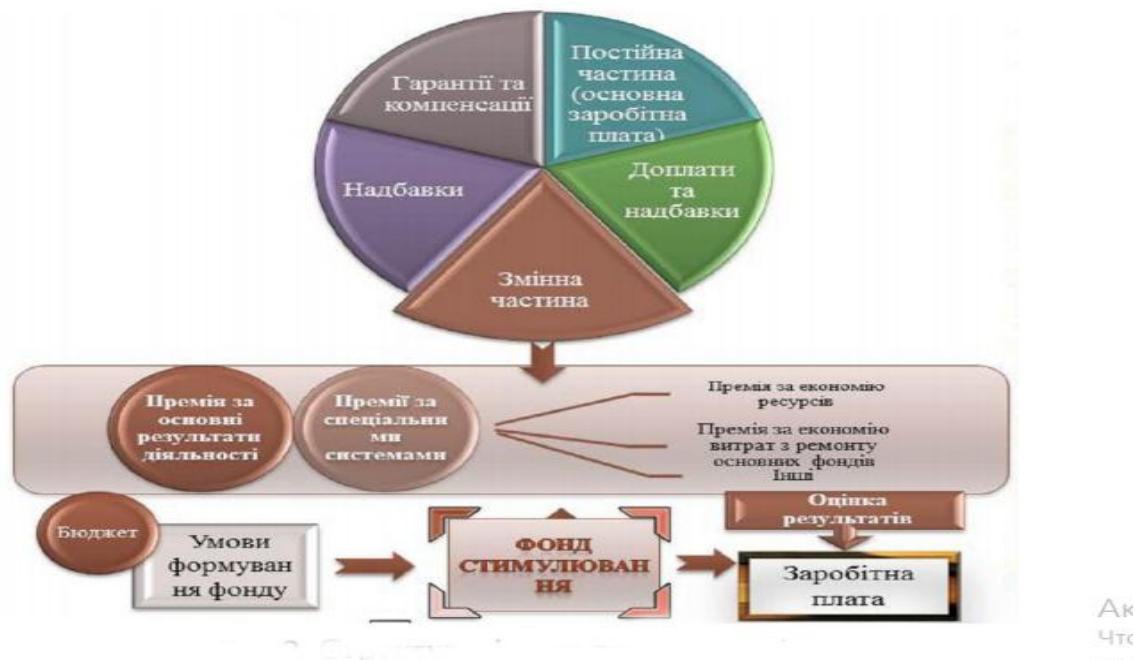


Рис.1. Структура фонду оплати праці

Виконання обов'язкових умов при формуванні ФСЕ:

- не перевищення кошторису витрат;
- відсутність випадків виробничого травматизму зі смертельними наслідками з вини підрозділу за звітний період;
- відсутність катастроф, аварій і серйозних інцидентів з вини структурних підрозділів;
- відсутність злочинів економічного спрямування.

Формування фонду стимулювання ефективності ФСЕ, залежить від виконання якісних ключових показників, а також ефективного використання основних засобів, матеріальних, енергетичних та трудових ресурсів

які спонукають колективи організувати і виконувати роботи та послуги на високому рівні, що впливає на досягнення позитивних результатів діяльності в цілому на підприємствах залізничного транспорту.

Список використаних джерел

1. Эмерсон Г. Двенадцать признаков производительности / Г.Эмерсон / Л.-М.: Госполитизант. – 1931 - 215 с.

УДК 658.76:656.2

ЛОГИЧЕСКАЯ КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Елагин Ю.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

Использование логистических подходов и принципов в организации перевозок особенно актуальна в период экономического кризиса и падения объемов транзитных перевозок для Украины, как транзитной страны и может быть использована в Украине в условиях структурной перестройки экономики и реформирования отрасли.

В последние 3 года происходит сокращение перевозок грузов как во внутреннем, так и в международном сообщении. Большое сокращение объемов перевозок коснулось наиболее прибыльной части грузовых перевозок – транзита, так падение транзита в 12 г. – 18%, в 13 г. – 20%, в 14 - 10%. Значительное количество транзитных грузов, которые проходили по Украине, Россия перенаправила в обход через Беларусь, Новороссийский морской порт. Учитывая значительный удельный вес постоянных эксплуатационных расходов на содержание инфраструктуры и подвижного состава, это отрицательно сказывается на финансово – экономическом состоянии Укрзалізничці. Отрицательное влияние на объемы транзита оказывают также такие:

-- многочисленные бюрократические процедуры и высокая стоимость при оформлении транзитных перевозок и контроле грузов на границе;

В этой ситуации, чтобы сохранять объемы транзитных перевозок необходимо развивать новые маршруты для обеспечения транзита, прежде всего в направлении Балтика – Черное море. Для этого предлагается использовать принципы логистики и построения логистических цепочек в качестве базового методологического подхода в организации работы транспортной системы.

В данном случае логистический подход предусматривает:

– согласование организации действий всех звеньев транспортной цепочки любой комбинированной перевозки,

– упрощение процедур оформления таможенных, перевозочных и других документов.

Логистическая концепция организации транспортной системы позволяет не только

сокращать затраты, но и дает возможность получения серьезных конкурентных преимуществ перед другими участниками рынка. При этом ведущая роль в новой транспортно-логистической концепции отводится железной дороге.

Консолидация транспортной отрасли вокруг железнодорожной компании – применяется в США, Германии, России, Казахстане. Например, интерес представляет опыт Deutsche Bahn – основного железнодорожного оператора Германии. Это акционерная компания со 100% государственным участием – предоставляет транспортные услуги по перемещению пассажиров и грузов по железной дороге, а также другие услуги логистики.

Deutsche Bahn AG состоит из отдельных независимых друг от друга подразделений, объединённых в следующие группы:

Mobility — пассажирский транспорт;

Networks — инфраструктура и сфера услуг;

Logistics — грузовые перевозки и логистика.

Входящая в D.B. международная грузовая железнодорожная компания DB Schenker имеет дочерние структуры в секторе автомобильных перевозок, воздушного, морского транспорта и контактной логистики.

Подразделению DB Schenker 25% дохода приносят именно железнодорожные перевозки (4 млрд долл. дохода при объеме перевезенных грузов 415 млн тонн). А при этом 75% выручки группе приносят подразделения автомобильного, воздушного, морского транспорта и контактной логистики (более 12 млрд евро).

В решении аналогичных задач интересен опыт Казахстана, который как и Украина, не имеет прямого выхода к мировому океану и является партнером Украины по Транскавказскому транзитному маршруту (Транспортный коридор Europe Кавказ Asia), который проходит через такие страны как Киргизия, Туркменистан, Узбекистан, казахский порт Актау, Грузию, порты Одессы и через западную границу в Польшу (второе ответвление – через Молдову и Румынию). На фоне других коридоров Восток-Запад – Трансроссийского и Транстурецкого (оба не затрагивают Украину), Транскавказский имеет, самый низкий индекс логистической привлекательности.

Для повышения эффективности транспортировки грузов, ускорения их доставки Казахстанские железные дороги, ранее не имевшие своей ветки к морскому порту,

выкупили частную компанию, эксплуатировавшую подъездной путь в морской порт, а также ведут строительство новой ветки. Кроме того, Казахстанские железные дороги активно развивают терминальную инфраструктурную сеть в морских портах – как внутри, так и вне Казахстана. Например, в 2014 году в китайском порту Ляньюньган Казахстанские железные дороги запустили контейнерный терминал: приобрели 20 гектаров земли, создали с китайской стороны совместное предприятие. Вскоре планируется достроить склады, и развивать транзитные перевозки из Китая. Единственный в стране морской торговый порт Актау – также находится в управлении АО «Казахстанские железные дороги». Компания приобрела в собственность сухогрузы и запустила свою судоходную линию по Каспию. Также КТЖ фрахтует суда по мере необходимости для перевозок грузов в Иран, в Баку, Астрахань, Махачкалу и другие порты.

Такая логистическая интеграция разных видов транспорта позволяет повысить эффективность и перейти от конкуренции между видами транспорта внутри страны к конкуренции с транспортными компаниями на международном транспортном рынке.

Логистические принципы и подходы эффективны не только при управлении материальными потоками. Они имеют большие перспективы и для совершенствования пассажирских перевозок.

Как в случае грузовых, так и в случае пассажирских перевозок главной задачей является доставка перемещаемого объекта от пункта отправления до пункта назначения с минимальными совокупными затратами при установленном уровне качества транспортировки.

В организации грузовых и пассажирских потоков много общего, хотя немало и различий. Основное различие состоит в том, что пассажир одновременно является не только объектом перемещения, но и потребителем транспортных услуг.

Использование логистических подходов и принципов в организации перевозок особенно актуально в период экономического кризиса и падения объемов транзитных перевозок для Украины, как транзитной страны и может быть использована в Украине в условиях структурной перестройки экономики и реформирования отрасли.

УДК 330.322.001.76:656.2

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Жердєв М.Д., к.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Сьогодні важливого значення набуває проблема формування та управління інноваційним розвитком на залізничному транспорті. Реалізація напряму інноваційного розвитку потребує надійного інвестиційного забезпечення. Отже, інноваційно-інвестиційна стратегія розвитку залізничного транспорту, окремих його галузей має здійснюватись на основі поєднання науково-технічної, виробничої та фінансової сфер.

Стратегія інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств залізничного транспорту вкрай необхідна для залучення інвестицій, впровадження інновацій, відновлення конкурентоспроможного потенціалу, зростання зайнятості населення країни. Тому для цього інноваційно-інвестиційна стратегічна програма на залізничному транспорті повинна мати комплексність, цільову спрямованість, безперервність і містити чіткий напрям його розвитку на довгострокову перспективу [1].

Однією з проблем, є розгляд і аналіз важливих питань управління інноваційними процесами; наголошення на необхідності дотримання принципу інноваційності в умовах виконання будь-якої діяльності, будь-яких функцій, організації будь-яких процесів; актуалізація значущості внутрішніх джерел розвитку при формуванні інноваційного соціально-економічного розвитку підприємств на залізничному транспорті. Необхідність вирішення сформованих завдань обумовлює доцільність розгляду такої категорії економічної науки, як “інноваційно-інвестиційна діяльність”, виявлення її сутності, значущості, напрямків формування та сфер застосування, методів оцінки та управління залізничною галуззю.

Фінансове забезпечення інвестицій, як основна складова, що гарантувала б розвиток інноваційного процесу на залізничному транспорті, залишається однією з найбільш гострих проблем. Спад інвестиційної діяльності обумовлений, в основному, недостатністю, як власних коштів так і коштів з держбюджету, які повинні були йти на оновлення устаткування, рухомого складу та ін., вбачаючи те, що

залізнична галузь є однією із суттєвих платників податків.

Для вирішення виникаючих проблем стратегія інноваційного розвитку має формуватись відповідно до головних цілей залізничної галузі та на наявному або створюваному новому науковому, виробничому, збутовому потенціалі підприємств залізничного транспорту, під які виділяються ресурси і здійснюється певний їх захист. При цьому має передбачатися не тільки визначення своїх ключових позицій, а й рівень економічної безпеки на перспективу залежно від виду обраної ринкової стратегії. Стратегія являє собою узагальнену модель дій, необхідних для досягнення поставлених цілей.

Поряд із низькими обсягами фінансування науки й інноваційної діяльності важливою проблемою є деформоване співвідношення витрат на науку та інновації. Загалом варто зазначити досить низьку активність як держави, так і приватного сектора у здійсненні інноваційних інвестицій, відставання України за більшістю показників від розвинених країн, невідповідність основних пропорцій фінансування (співвідношення прикладних і фундаментальних досліджень, державного й приватного фінансування) світовим нормам [2].

Для реалізації інноваційно-інвестиційної стратегії важливе значення мають джерела фінансування, а саме зовнішні та внутрішні.

Залучення зовнішніх джерел (інвестицій та кредитів) досить проблемне, оскільки в умовах падіння обсягів перевезень, що продовжується на різних видах транспорту України, більшість малих та середніх підприємств, що займаються перевезеннями, або є боржниками, або працюють нестабільно.

Внутрішні джерела фінансування інноваційно-інвестиційної діяльності визначаються обсягом прибутку і дають стимул для розширення зовнішніх. Однак можливості підприємств залізничного транспорту щодо залучення інновацій різні, що зумовлено передусім існуючими ресурсними обмеженнями, особливо фінансовими. Тому управління інноваційною діяльністю слід здійснювати, з одного боку, з огляду на потенційні можливості інновації у формуванні конкурентних переваг, а з іншого – на інвестиційні можливості самої залізничної галузі.

В інвестиційній сфері економіки України триває затяжна криза, що не дає змоги підприємствам залізничного транспорту вирішити поточні виробничі проблеми та

виконувати програми реалізації інноваційних проектів. Без істотного поліпшення інвестиційного клімату в нашій державі активізація інноваційної діяльності залізничної галузі, та водночас перехід на інноваційну модель розвитку – неможливі. Управління науково-дослідними та дослідно-конструкторськими роботами на підприємствах залізничного транспорту має, зокрема, стосуватись: оптимізації цих робіт, організації тестування інноваційних розробок тощо.

Проаналізувавши важливість інноваційного розвитку залізничної галузі, при дослідженні деяких інвестиційних аспектів формування інноваційно-інвестиційної стратегії господарської діяльності підприємств залізничного транспорту було запропоновано науково обґрунтовані рекомендації щодо поживлення інвестиційних процесів в економіці для ефективного інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту.

Список використаних джерел

1. Олійник О.М. Інтелектуальний потенціал як основа інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту [Текст] / О.М. Олійник, І.В. Токмакова // Матеріали Всеукраїнської заочної науково-практичної конференції «Актуальні проблеми формування та управління потенціалом підприємств в умовах інноваційно-інвестиційного розвитку», Харків, 2013. – С.385
2. Стрільчук Р.М. Трансформація теорії управління стратегічними можливостями підприємства [Текст] / Р.М. Стрільчук // Актуальні проблеми економіки, 2014. - №6. – С. 42.

УДК [656.224(-214):332.1:658.5]

ЩОДО ПИТАННЯ ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ КОМПАНІЙ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Задоя В.О., к.е.н., доцент (ДНУЗТ)

Ухвалення ефективних рішень з підвищення рентабельності (зниження збитковості) пасажирських перевезень в приміському сполученні неможливе без

поглибленого аналізу фактичної ефективності курсування кожного поїзда, що формується компанією, його рентабельністю.

Виявлення найбільш збиткових поїздів припускає проведення аналізу причин їх збитковості, а також розробку відповідних заходів зі зниження збитків (зміна схеми складу, відчеплення одного або групи вагонів, відміна приміського поїзда з одночасним призначенням одного або декількох пересадкових поїздів і ін.). Із зміною експлуатаційної ситуації, наприклад, із збільшенням пасажиропотоку, може з'явитися необхідність оперативного призначення поїзда на основі об'єктивного і оперативного визначення фінансово-економічних результатів курсування кожного окремого поїзда і роботи приміської пасажирської компанії в цілому.

Актуальність оперативного вирішення цих завдань зростає в умовах створення приміських пасажирських компаній. Тому для мотивованого ухвалення рішення про призначення (відміну) конкретного пасажирського поїзда в приміському сполученні, а також формування оптимальних схем курсування з метою поліпшення фінансових результатів пасажирських перевезень необхідне спеціальне методичне опрацювання і створення на їх основі системи оперативного управління і відстеження ефективності курсування конкретного приміського пасажирського поїзда на базі передових інформаційних технологій і розробки алгоритму отримання прибутку приміською пасажирською компанією на основі аналізу фінансово-економічних показників компанії.

При вирішенні питання стосовно призначення курсування конкретного поїзда в якості початкової інформації, що характеризує експлуатаційні і фінансові показники безпосередньо даного конкретного поїзда може виступати: населеність, композиція, кількість перевезених пасажирів, виконані пасажиро- і вагоно-км., доходи за даний період і ін. Пропонована методика може забезпечити збалансованість розрахунків, при яких звітній величині рентабельності пасажирських перевезень в приміському сполученні по залізниці в цілому відповідає середнє значення розрахункових величин рентабельності поїздів, що курсують на цій залізниці.

Пропонований методичний підхід дозволить управлінням приміської пасажирської компанії, пасажирській і економічній службі залізниці оперативно визначати фактичну ефективність конкретного пасажирського поїзда, отримуючи результати, адекватні

фактичним фінансовим результатам залізниці від пасажирських перевезень в приміському сполученні.

Показником фактичної економічної ефективності курсування поїзда є його рентабельність (збитковість). Економічні результати поїзда слід розраховувати окремо в напрямках «туди і назад», оскільки вони можуть істотно розрізнятися за об'ємом роботи, отриманим доходам і ін.

Визначення доходів конкретного поїзда, ефективніше проводити за такими показниками як: місячний дохід від кожного поїзда, дохід, що припадає на 1 вагон вказаного типу, середній дохід від 1 пасажирів, що перевозиться даним поїздом за аналізований період, як по квиткам за повну вартість, так і з урахуванням пасажирів, що мають право на пільги, середній дохід від 1 пасажиро-км (середня прибуткова ставка по поїзду), яку доцільно порівнювати з середньою прибутковою ставкою по пасажирських перевезеннях в приміському сполученні [1].

В умовах діючої системи тарифів середній дохід від одного пасажирів диференційований залежно від категорії поїзда від типу вагону. Проте може бути виявлена група поїздів і вагонів, у яких показник прибутковості нижчий, ніж при аналогічних категоріях і типах. Тут набуває чинності фактор наявності потоків пасажирів, що користуються даним поїздом і що мають право пільгового проїзду. Таким чином, при однаковому тарифі доходи на 1 пасажирів в приміському поїзді можуть мати істотну відмінність.

Окрім доходів від продажу проїзних документів приміська пасажирська компанія отримує доходи від додаткових послуг, що надаються пасажирів, які в даний час враховуються по експлуатаційній діяльності. Їх величина для даного поїзда визначається множенням суми доходів від додаткових послуг пасажирів, що припадає на 1 відправленого пасажирів, на кількість пасажирів, відправлених в поїзді.

Витрати, що відносяться на конкретний пасажирський поїзд в приміському сполученні, визначаються розрахунковим шляхом. Для цього використовуються поняття: «Інфраструктура», «Інфраструктура і тяга», «Пасажирський комплекс». До поняття «інфраструктура» відносимо «всі постійні пристрої виробничого призначення (колія, будівлі, споруди, пристрої контактної мережі, сигналізації і зв'язку і так далі) за винятком пристроїв по екіпіровці, технічному

обслуговуванню, ремонту рухомого складу (вагонів і локомотивів). У поняття «Інфраструктура і тяга» включаються не тільки «Інфраструктура» залізничного транспорту як така, але і локомотиви, облаштування з екіпіровки, технічному обслуговуванню і ремонту, за винятком інфраструктури пасажирського господарства, яка входить в поняття «Пасажирський комплекс».

Поняття «Пасажирський комплекс» включає інфраструктуру залізничного транспорту в частині пасажирського господарства - станції, вокзали, парк пасажирських вагонів, вагонні депо, включаючи облаштування по екіпіровці, технічному обслуговуванню і ремонту пасажирських вагонів.

Витрати приміської пасажирської компанії, що припадають на конкретний потяг, пов'язані з вимірниками: відправлений вагон (вагоно-прибуття), вагоно-години і відправлений пасажир, визначаються через відповідні витратні ставки або укрупнені витратні ставки за формулою:

$$C_{\text{ппк}} = eC_{\text{ов}} + \sum(\bar{e}C_{\text{в-г}} \cdot nt_i) + \sum(eC_{\text{оп}} \cdot A) + eC_{\text{опм}} \cdot A_{\text{марш}} \quad (2)$$

де $eC_{\text{ов}}$, $\bar{e}C_{\text{в-г}}$, $eC_{\text{оп}}$, $eC_{\text{опм}}$ - витратні і укрупнені витратні ставки на 1 відправлений вагон, 1 вагоно-годину по типах вагону і категоріях поїзда, 1 пасажир, відправлений від станції відправлення, 1 пасажир, відправлений в даному поїзді в цілому на маршруті;

nt_i - вагоно-години 1-го типу вагону для даного поїзда, визначаються множенням кількості складів в обороті за даними службового розкладу руху поїздів на кількість вагонів у складі і календарну кількість годин в розрахунковому періоді (оскільки розрахунки проводяться в одному напрямі, отримана кількість вагоно-годин ділиться на 2);

A - кількість пасажирів, відправлених у складі даного поїзда в даному періоді;

$A_{\text{марш}}$ - кількість пасажирів, відправлених у складі даного поїзда в цілому на маршруті.

Особливістю формування витрат в приміських пасажирських компаніях можна назвати те, що всі витрати, пов'язані з експлуатаційною діяльністю компанії відносяться на оренду рухомого складу, станцій і вокзалів і інше. На балансі компанії з основних фондів нічого міститися не буде. Основною статтею витрат буде оренда і утримання провідників, квиткових касирів, а також апарату

управління приміської пасажирської компанії. Витрати приміського пасажирського поїзда в частині утримання баз по обслуговуванню пасажирських вагонів (утримання локомотивних бригад, деповською ремонт, ТО будівель, споруд і устаткування пасажирського господарства і інші витрати пасажирських станцій) повністю відносяться на залізницю формування приміської пасажирської компанії, ув'язуються з перевезеними пасажирями у вагонах через орендну плату компанії.

Список використаних джерел

1. Стратегія управління реформуванням залізничним транспортом України / Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2016. - Вип. 53. - С. 24-30.
2. Смехова Н.Г., Панкратова Л.Б. Эксплуатационные расходы и объём работы // Железнодорожный транспорт, 1998, №1. С. 44-48.

УДК 001:629.424.1.001.76

ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМИ НАУКОВОГО ОБГРУНТУВАННЯ ВАРІАНТУ МОДЕРНІЗАЦІЇ МАНЕВРОВИХ ТЕПЛОВОЗІВ

*Калабухін Ю.Є., д.т.н., професор
(УкрДУЗТ),
Рудковський О.В., викладач (ОКТТ)*

Комплексною програмою оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки, яку введено в дію наказом Міністерства транспорту і зв'язку від 14 жовтня 2008 р. №1259 передбачено всебічне оновлення тягового рухомого складу залізниць України [1].

Світовий досвід показує, що проблему оновлення тягового рухомого складу можливо вирішити як за рахунок закупівлі нового, так і за рахунок модернізації того, що існує з подовженням терміну служби. В обох випадках це потребує значних капітальних вкладень. Тому в умовах фінансових обмежень проблема інвестиційного забезпечення оновлення тягового рухомого складу локомотивного господарства залізниць України висувається на рівень проблем державного значення.

Враховуючи фінансовий стан залізниць України, модернізація парку маневрових

тепловозів з подовженням їх терміну служби в найближчій перспективі стає дуже привабливим засобом оновлення. Однак це рішення потребує, по-перше, проведення досконалого техніко-економічного аналізу по вибору оптимального варіанту модернізації конкретної серії локомотива, а по-друге, об'єднання зусиль виробників модернізації, користувачів модернізованої техніки та науковців. Крім того, використання модернізованих локомотивів потребує нових підходів до технічного обслуговування та ремонту, забезпечення користувача модернізованої техніки матеріалами та запасними частинами.

Модернізація, як засіб оновлення широко використовується для підвищення експлуатаційних якостей локомотивів за кордоном. На залізницях СНД і Східної Європи комплексній модернізації за різними схемами більш всього піддавалися тепловози серії ЧМЕЗ та М62. Укрзалізниця теж отримала ряд пропозицій від відомих світових компаній щодо варіантів модернізації маневрових тепловозів серії ЧМЕЗ та магістральних тепловозів серії М62. Це пропозиції від компанії «General Electric» та компанії «General Motors» від підприємств що входять до корпорації «Caterpillar»: «Tiger Machinery/Caterpillar Inc.» і «Zeppelin Power Systems/ Caterpillar Inc.» [2, 3, 4].

Таким чином, аналіз світових тенденцій вказує на широкі можливості пропозицій з оновлення парку маневрових тепловозів за рахунок їх модернізації. Однак в умовах інвестиційних обмежень виникає проблема вибору варіанту модернізації більш доцільної для експлуатації протягом життєвого циклу в умовах залізниць України, що дозволить, за підсумком, підвищити техніко-економічні показники використання парку маневрових тепловозів і тим самим значно знизити експлуатаційні витрати на їх експлуатацію та утримання в технічно справному стані. Алгоритм вирішення цих проблем відображено на рис. 1.

В основу наукового обґрунтування до вибору варіанту інвестицій в модернізацію парку маневрових тепловозів слід покласти сучасний підхід вартості життєвого циклу LCC [5, 6, 7, 8, 9].

Вартість життєвого циклу

модернізованого маневрового тепловоза складається з одноразових витрат на його модернізацію та супутніх витрат на втілення локомотива до експлуатації, вартості експлуатаційної та ремонтної складової життєвого циклу, витрат на ліквідацію.

Експлуатаційна складова життєвого циклу модернізованого маневрового тепловоза пов'язана з виконанням експлуатаційної роботи та екіпіруванням локомотива, ремонтна складова - з утриманням локомотива в технічно справному стані, ліквідаційна складова визначається ліквідаційним сальдо, яке виникає у разі утилізації локомотива.

Життєвий цикл маневрового тепловоза супроводжується взаємодією з навколишнім середовищем на всіх етапах користування та утилізації, що враховується екологічною складовою. Тому крім вартісної оцінки життєвого циклу необхідно оцінювати потенційний екологічний вплив модернізованого зразка маневрового тепловоза, пов'язаний з відходами на всіх можливих етапах експлуатаційної, ремонтної та ліквідаційної складової.

Економіко-математичне моделювання складових життєвого циклу дозволяє оцінити використання маневрового тепловоза за варіантом модернізації з урахуванням технічних властивостей локомотива, особливостей експлуатаційної роботи, що ним виконується, та системи утримання тягової одиниці в технічно справному стані.

Економічна оцінка альтернатив за критерієм найменшої вартості життєвого циклу LCC є найбільш ефективною і прозорою, чим такі показники як чиста економія, коефіцієнт ефективності витрат, внутрішня норма прибутку та термін окупності.

Альтернативні варіанти модернізації маневрових тепловозів можуть відрізнятися техніко-експлуатаційними характеристиками, термінами подовження терміну служби і т. ін. Тому визначення абсолютної оцінки вартості життєвого циклу необхідно доповнювати аналізом відносних середньо експлуатаційних (за життєвий цикл) техніко-економічних показників ефективності використання маневрового тепловоза з урахуванням особливостей експлуатаційної роботи та утримання в технічно справному стані.

Проблеми транспортного комплексу

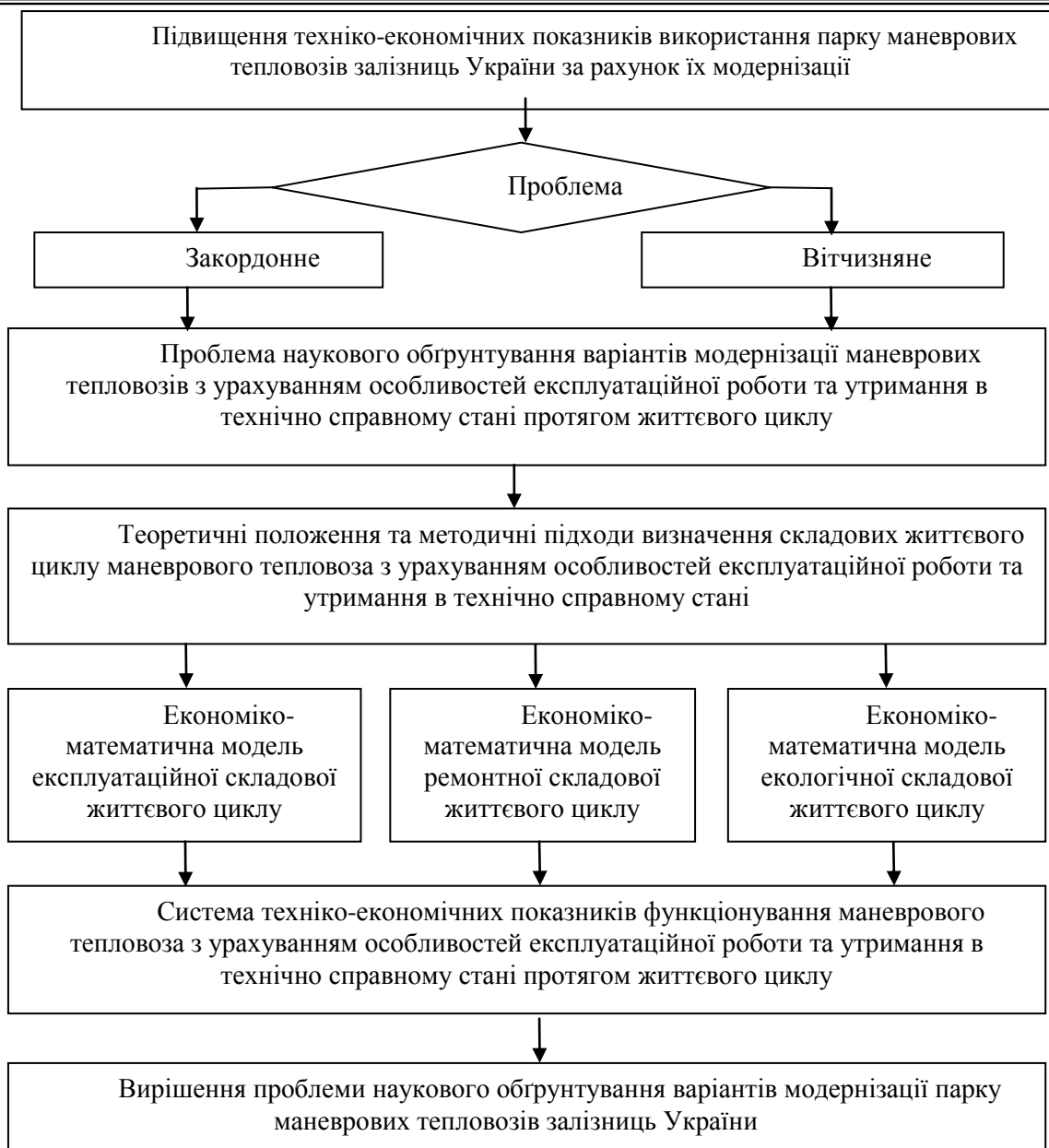


Рис.1. Алгоритм вирішення проблеми наукового обґрунтування варіантів модернізації парку маневрових тепловозів залізниць України

Список використаних джерел

1. Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки : Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 14 жовтня 2008 року № 1259.
2. Аналіз варіантів модернізації тепловозів ЧМЕЗ і М62. Розробка технічних рішень комплексної модернізації цих тепловозів для залізниць України // Звіт ДНДЦ УЗ про НДР за договором № 15/10-ЦТех, 2010, 66 с.
3. Попередній розрахунок техніко-економічної ефективності від впровадження комплексної модернізації силовим обладнанням

компанії «Катерпіллер» тепловозів серій ЧМЕЗ та 2М62 // ЦТ, Укрзалізниця, К., 2009, 18 с.

4. Цінова пропозиція по поставці пакету для модернізації локомотивів моделей ЧМЕЗ та 2М62У // Лист «Tiger Machinery/Caterpillar Inc.» і «Zeppelin Power Systems/Caterpillar Inc.», від 13.05.2010.

5. Иванова Н. Г. Применение методики расчета стоимости жизненного цикла при оценке эффективности инноваций на железнодорожном транспорте / Н. Г. Иванова // Локомотив-информ. – 2007. – № 8. – С. 12-15.

6. Методы оценки жизненного цикла подвижного состава железных дорог: монография /

Э. Д. Тартаковский, С. Г. Грищенко, Ю. Е. Калабухин, А. П. Фалендыш. – Л.: Ноулидж, 2011. – 174 с.

7. Тартаковский Э. Д. Оценка жизненного цикла / Э. Д. Тартаковский, А. П. Фалендыш, Ю. Е. Калабухин, С. Г. Грищенко // Локомотив-информ. – 2013. – №2(80). – С. 56-60.

8. Калабухин Ю. Е. Теоретичні положення визначення вартості життєвого циклу тягового рухомого складу / Ю. Е. Калабухин // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна, 2008. – Вип. 24. – С. 221–225.

9. Калабухин Ю.Е. Теоретичні положення оновлення тягового рухомого складу з урахуванням життєвого циклу / Ю.Е. Калабухин, Е.Д. Тартаковський // Зб. наукових праць. – Х. : УкрДАЗТ. – 2009. – Вип. 111. – С. 106-120.

УДК 656.821:656.

ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Кондратюк М.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Сьогодні на залізничному транспорті України відбуваються масштабні структурні перетворення, які докорінно міняють діючий механізм його функціонування, формують нову ідеологію роботи галузі, транспортний ринок і нові взаємовідносини між учасниками ринку.

Побудова системи управління залізницями в умовах їх реформування вимагає адекватного підходу до створюваного комплексу і цільової моделі ринку залізничних перевезень в нашій країні.

Якщо в промислово розвинених країнах цей процес був еволюційним, то країнам з перехідною економікою властиві численні труднощі громадських, економічних і організаційних стосунків [1].

Нині не лише організація управління, але і старі традиційні методи господарської діяльності повинні поступово замінюватися новими підходами, пов'язаними з вимогами ринку.

Як відомо, основною метою структурної реформи залізничного транспорту України є забезпечення зростаючих потреб в об'ємах і якості перевезень на основі оновлення виробничо-технічної бази та посилення мотивації

працівників залізничного транспорту.

Особливості реформування полягають не лише в зміні форм власності, але і в зміні усієї архітектури управління.

Побудова системи управління в умовах реформування вимагає адекватного підходу до створюваного комплексу і цільової моделі ринку залізничних перевезень.

Реформування системи управління на залізничному транспорті України не повинно означати усунення держави від регулювання економічних процесів в галузі, загальних норм і правил функціонування учасників транспортного ринку.

Сьогодні, в процесі тривалого реформування залізничного транспорту України йде процес організації взаємодії між різними ланками управління в нових умовах, тим самим змінюючи колишні зв'язки підрозділів на усіх рівнях.

Це викликано тим, що залізниця, працюючи в ринковому середовищі, має бути до неї абсолютно адекватно адаптована. Колишня структура залізничного транспорту була органічною частиною соціалістичної економіки, але для успішної роботи в ринку ця система потребує цілого ряду принципових перетворень.

Залізничний транспорт впливає на роботу інших видів транспорту передусім на конкурентних ринках перевезень, а також і в інших секторах ринку, де застосування економічних та технічних засобів і передових технологій послужить основою зниження поточних витрат і забезпечення безпеки перевезень [1-2].

Транспортна система, що забезпечує істотне зниження транспортних витрат в кінцевій ціні продукції, - важливий резерв підвищення економіки України, підвищення конкурентоспроможності виробників і перевізників на внутрішніх і міжнародних товарних ринках.

Залізничний транспорт, таким чином, стає важливим інструментом динамічного розвитку економіки країни, підвищення ефективності виробництва, рішення соціальних проблем суспільства, інтеграції економіки і транспорту як однієї з базових галузей в європейську і світову господарську і транспортну системи.

Остання обставина у зв'язку з прискоренням глобалізаційних процесів стає однією з найважливіших мотиваційних умов, що визначають розвиток транспортної системи країни.

Різні види транспорту, працюючи в

єдиному економічному і соціальному середовищі як елементи єдиної транспортної системи України, внаслідок певних економічних і соціальних відмінностей, власних техніко-економічних особливостей, мають в забезпеченні транзитних потреб неоднакову значущість в обслуговуванні потреб населення і економіки в перевезеннях. Це зовсім не зменшує ролі кожного з них в рішенні загальної задачі - повному і ефективному забезпеченні транспортних потреб України [2-3].

Реформований залізничний транспорт України повинен стати найважливішою надійною і ефективною функціонуючою ланкою єдиного транспортного комплексу України.

Усі перетворення потрібно розглядати з двох позицій:

- економічна доцільність;
- не порушення технологічної стійкості залізничного транспорту.

Необхідно працювати відповідно до закону раціонального ведення бізнесу, чітко знати свої витрати і доходи по кожному виду діяльності, уміти гнучко реагувати на попит, бути клієнтоорієнтованою компанією.

Для цього необхідно вирішити цілий комплекс завдань, найважливішими з яких є:

- забезпечення необхідної правової бази функціонування залізничного транспорту України в умовах ринкової економіки;
- створення сприятливих умов для залучення інвестицій з метою оновлення виробничо-технічної бази галузі;
- забезпечення фінансової прозорості усіх видів діяльності;
- створення механізмів зацікавленості у ефективній роботі на усіх рівнях.

Список використаних джерел

1. Значение железнодорожного транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://scbist.com/wiki/8764-znachenie-zheleznodorozhnogo-transporta.html>.

2. Затонацька Т.Г. Развитие транспортного сектора экономики Украины: існуючий стан та європейський досвід [Електронний ресурс] / Т.Г. Затонацька // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2015. – № 1 (17). – С. 180-189. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2015/n1.html>

3. Стратегические направления развития транспорта в Украине / [Електронний ресурс] - Режим доступа: <http://transport-journal.com/news/stratycheskye-napravlenyya-razvytyyya-transporta-v-ukrayne/>

УДК 330.342.142

НАУКОВО-ТЕХНІЧНИЙ ПРОГРЕС ТА ТРАНСПОРТ

Косич М.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Сьогодні науково-технічний прогрес став невід'ємною складовою господарчої діяльності людини, коли докорінно змінюються продуктивні сили, структура промисловості та взагалі виробничі відносини. Транспорт є важливою галуззю матеріального виробництва, бо поєднує виробника зі споживачем, коли продовжує процес виробництва у сфері обігу, доставляючи продукцію на ринки збуту. Тому транспорт потребує постійного оновлення відповідно до змін у виробничій сфері.

З одного боку сам науково-технічний прогрес змінював транспортну систему, коли наукові винаходи призводили до появи нових видів транспорту, наприклад, під час II НТР, поява автомобілів і т.і. З іншого боку впровадження результатів науково-технічного прогресу на транспорті призводить до збільшення пропускної здатності транспортних шляхів, збільшення місткості і швидкості пересувань. Впровадження науково-технічних розробок на залізничному транспорті є величезним ресурсом для підвищення ефективності залізничного бізнесу, а також запорукою розвитку всієї національної економіки. Будівництво залізниць позитивно впливало на соціально-економічний розвиток даної території: починала розвиватись промисловість, з'являлися міста, зростав рівень життя населення.

Сьогодні створена світова транспортна система. Загальна її протяжність перевищує 35 млн. км, з них залізниць - 1,2 млн. км. Внаслідок науково-технічного прогресу змінився розподіл праці між видами транспорту: значення залізничного стало зменшуватися на користь більш "мобільного" автомобільного та дешевшого трубопровідного. Морський транспорт продовжує забезпечувати 75% міжнародних вантажних перевезень, але втратив свої позиції у пасажироперевезеннях, за винятком туристичних. Найшвидше зростають перевезення пасажирів авіаційним транспортом, хоча у пасажирообігу він ще значно поступається автомобільному.

На території нашої країни існує дуже розгалужена мережа залізничного транспорту, що робить його значущим у всій системі

транспорті взагалі. Таким чином, розвиток залізничної галузі може стати провідною силою економіки та призвести до економічного зростання, або, навпаки, стати перешкодою у досягненні позитивних результатів розвитку економіки.

Залізничний транспорт має вирішальне значення у забезпеченні економічних зв'язків як всередині України, так і в її зв'язках з іншими країнами. Тому необхідно розвивати залізничну галузь, модернізувати її відповідно до сьогоденних потреб сучасного ринку.

Список використаних джерел

1. Бальцеревич Л. Свобода і розвиток. Економія вільного ринку. – Львів: Бібліотека журналу “Г”, 2000. – 333 с.

2. Гэлбрейт Дж. Экономические теории и цели общества. М.: Прогресс, 1976. – 406 с.

3. Шумпетер Й. Теория экономического развития. М., «Прогресс», 1982, 455с.

УДК 656.23:656.224

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПІДХОДИ ДО ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Котик В.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Ефективне управління інноваційними процесами на залізничному транспорті в сучасних умовах неможливо без оцінки зв'язків між різними факторами і результативними показниками, виявлення їх тенденцій і розробки економічних нормативів і прогнозів розвитку.

Пошук інноваційних можливостей і формування їх ефективних комбінацій для залізничного транспорту зводиться до вибору і реалізації конкретного інноваційного проекту, який представляє собою складну систему взаємообумовлених і взаємопов'язаних за ресурсами, термінами і виконавцям заходів, спрямованих на досягнення цілей. Застосування методики проектного управління на залізничному транспорті послужить найбільш ефективним підходом до оптимізації процесів реалізації інноваційних проектів. При цьому можливість підвищення ефективності робіт і необхідних результатів будуть досягнуті з найменшими витратами.

Основні завдання залізничного транспорту - своєчасне, якісне і повне

задоволення потреб у послугах перевезення пасажирів і вантажів, підвищення ефективності та якості роботи всіх ланок транспортної системи.

Інноваційний розвиток залізничного транспорту має відбуватися відповідно до всебічним комплексним планом, в якому чітко визначені стратегія, цілі галузі і способи їх досягнення. Це визначило виникнення низки суттєвих проблем на шляху інноваційного розвитку, серед яких можна виділити наступні:

- недолік вільних власних коштів;
- великий термін окупності інвестицій;
- великий знос основних засобів.

Всі ці обставини в сукупності знижують ефективність функціонування залізничного пасажирського транспорту.

Очевидно, що корінне поліпшення управління інноваційним розвитком повинно базуватися на всебічному врахуванні вітчизняного та зарубіжного досвіду. Будь-яка істотна зміна в динаміці основних показників залізничного транспорту вимагає коригування розроблених програм розвитку.

Таким чином, для забезпечення життєздатності залізничного бізнесу, необхідно рекомендувати:

- маркетингову стратегію - вдосконалення власних послуг;
- в якості базової інноваційної стратегії - захисну, тобто забезпечити відповідність активів галузі зростання обсягів виробництва (перевезень), а також утриманню і розширенню ринкової частки;
- в якості функціональної стратегії у виробничій сфері здійснити технічне переозброєння виробничої системи з метою забезпечення якісного зростання обсягів виробництва.

Щоб реалізувати функціональну стратегічну програму, слід здійснити:

- комплексне оновлення технічної бази за рахунок оновлення технологічної оснастки;
- модернізацію діючого обладнання і механізмів;
- реконструкцію основних фондів з впровадженням нових технологій.

Необхідно розробити нові норми витрат матеріалів і запчастин з метою зниження ремонтної складової в загальній собівартості перевезень; здійснити модернізацію та оновлення існуючого рухомого складу; застосовувати імпортозамінні технології. Одним з рішень цих проблем є відмова від закупівлі частини номенклатури матеріалів в ближньому і далекому зарубіжжі для того, щоб розмістити

замовлення на їх виготовлення на власних виробничих потужностях і на вітчизняних заводах.

Ступінь ефективності управління інноваційним розвитком на залізничному транспорті в основному мінімальна, лише коефіцієнт інноваційної діяльності наближений до максимальної величини. Важливе значення тут має те, що більшу роль в забезпеченні достовірності одержуваних даних в процесі модельного аналізу грає соціально-економічний моніторинг, мета якого полягає в отриманні та обробці попереджувальної інформації про стан залізничного транспорту та тенденції його розвитку. Тому доцільно на макrorівні створити фонд методів управління, що включає те, що, з одного боку, максимально відповідає умовам і факторам його функціонування і розвитку, а з іншого - враховує специфічні проблеми, які необхідно вирішувати в процесі реструктуризації галузі.

Ефективне функціонування залізничного транспорту передбачає постійний аналіз ефективності роботи всіх його господарських і управлінських ланок, а також оцінку результатів їх діяльності, оптимізацію управлінських структур відповідно до цілей підприємства.

Черговий перегляд управлінських постулатів на залізничному транспорті почався з пошуку шляхів вирішення ряду протиріч, особливо загострилися в період реформування галузі.

Для підвищення конкурентоспроможності та сталого економічного, а також технологічного зростання вирішальне значення для розвитку залізничної галузі придбали:

- точне визначення ключових орієнтирів і вибір напрямків у господарській і технічну політику;

- вибір стратегії інноваційного розвитку і концентрація ресурсів;

- вдосконалення організаційної структури.

Розробка програм соціально-економічного та технічного розвитку галузі, окремих її сфер діяльності є початковим етапом в організації регулювання економіки залізничного транспорту. При цьому потрібна величезна робота по реалізації намічених цілей і пошуку реальних коштів і можливостей для їх здійснення. Як правило, учасників реалізації подібних програм велика кількість, що вимагає відповідної координації та узгодженості їх дій. Часте невиконання доручень призводить не тільки до порушення термінів реалізації

програм, але і до їх зриву [1].

Фундаментальними проблемами для управління інноваційним розвитком на залізничному транспорті є невизначеність і різноманіття цілей. Це веде до недостатньо опрацьованої стратегії організації і способам, за допомогою яких галузь може адаптуватися до мінливих умов зовнішнього оточення. Слабка структура відповідальності погіршує ситуацію і нерідко означає, що менеджери-керівники залізничного транспорту не несуть відповідальності за свої дії. Відсутність належного оціночного критерію їх діяльності або неможливість їх застосування внаслідок загального характеру призводить до відносної втрати зацікавленості в зіставленні і поліпшенні діяльності.

На діяльність підприємств залізничного пасажирського транспорту можуть впливати специфічні фактори макросередовища. Зміни макросередовища впливають на стратегічні позиції підприємства на ринку залізничних послуг, діючи на елементи мікросередовища.

Тому метою аналізу макросередовища є відстеження (моніторинг) і аналіз тенденцій і подій, невідконтрольних підприємству, які можуть вплинути на потенційну ефективність його стратегії.

Такі інноваційні стратегії як атакуюча і захисна створюють особливо складні умови для проектного, фірмового і корпоративного управління. До них відносяться: підвищення рівня невизначеності результатів, що змушує розвивати таку специфічну функцію як управління інноваційними ризиками; підвищення інвестиційних ризиків проектів, тут перед керуючою системою даної організації з'являється якісно новий об'єкт управління; посилення потоку змін в організації в зв'язку з інноваційною реструктуризацією, посилення протиріч в керівництві організації.

Таким чином, заходи щодо інноваційного розвитку залізничного транспорту включають в себе основні етапи, орієнтовані на досягнення поставлених цілей.

Список використаних джерел

1. Privatization and Regulation of Transport Infrastructure: Guidelines for Policymakers and Regulators. / Ed. by A. Estache, G. de Rus. - Washington, B.C. : The World Bank, 2000. - P. 239.

2. Офіційний сайт Міністерства фінансів України [Електронний ресурс]. Режим доступу: www.ua.glavred.info.

УДК 620.4:622. (477)

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЗАСТОСУВАННЯ АУТСОРСИНГУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Котик В.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В даний час аутсорсинг розглядається як сучасна методологія високоефективних і конкурентоспроможних організацій, суть якої - адаптація управління організацією до умов ринку, що дозволяє швидко входити в новий бізнес, використовуючи всі наявні можливості зовнішнього середовища, а в окремих випадках і ресурси конкурентів [2].

Хоча аутсорсинг часто називають «феноменом ХХ ст.», А також «найбільшим відкриттям бізнесу останніх десятиліть», проте тільки з кінця 80-х рр. ХХ ст. аутсорсинг приймає стратегічне значення в сфері управління компанією і набуває широкого поширення в світовій практиці.

На думку фахівців в області аутсорсингу [1, 2], визначення кількості постачальників послуг є поширеною проблемою для багатьох підприємств, так як одні вважають, що постачальників має бути не менше двох. У цьому випадку виключається залежність від одного постачальника послуг, крім того, між ними народжується конкуренція. Прихильники ж стратегій «стрункого» виробництва воліють одного постачальника і розглядають його як партнера по бізнесу [2].

На нашу думку, якщо слідувати принципу «один аутсорсер на кожній регіональній філії дороги або в дорожній дирекції», то може відбутися процес монополізації, в результаті якого в сфері залізничного транспорту залишиться обмежена кількість аутсорсерів, і це може поставити ПАТ «УЗ» в залежність від постачальника послуг, що призведе до зниження якості виконуваних робіт, послуг, що надаються, в тому числі що поставляються кінцевому споживачеві, зриву поставок. Все це вплине на імідж компанії та її фінансовий стан. В умовах монопольного ринку ціни на товари (роботи, послуги) встановлюються, як правило, вище, ніж на конкурентному ринку, однак при цьому знижуються обсяги випуску.

Ще одним недоліком при укладенні контракту в умовах монопольного ринку є ризик, який існує завжди - несподівана відмова від послуг аутсорсера або його банкрутство. В цьому

випадку у фірми-замовника виникає необхідність терміново шукати нових партнерів або починати самостійно виконувати функції. Але так як роботи (послуги) у сфері залізничного транспорту є досить спеціалізованими, то зрозуміло, швидко знайти аутсорсингової компанії, яка замінила б попередню, неможливо, при цьому сама компанія вже не володіє достатніми знаннями і досвідом, не володіє кваліфікованим персоналом, оскільки тривалий час виконання робіт (послуг) здійснювалося сторонньою організацією.

Вважаємо, що фірмам, які застосовують аутсорсинг, необхідно створювати умови для конкуренції між потенційними аутсорсерами і тільки після ретельного відбору укладати з ними короткострокові угоди. Потім, переконавшись в правильному виборі аутсорсера, можна укладати середньострокові або довгострокові угоди. При взаємодії з аутсорсинговими фірмами, незалежно на якій основі (короткостроковій, середньостроковій або довгостроковій), необхідно не тільки розробити систему оцінки і контролю за якісним виконанням робіт (послуг), але і систему оцінки ефективності застосування аутсорсингу, засновану на вивченні різних аспектів стратегічного розвитку.

З метою ефективної роботи в умовах аутсорсингу кожне конкретне структурний підрозділ ПАТ «УЗ» має визначити мету від застосування аутсорсингу [1]:

- оптимізація чисельності, підвищення рівня продуктивності праці;
- вивільнення несписочного складу шляхом переведення працівників, оформлених раніше за цивільно-правовими договорами, до аутсорсингової компанії;
- економія витрат підприємства.

При будь-якій обраній цілі застосування аутсорсингу виправдано тільки в разі реальної економії витрат або їх неперевищення (щодо першої і другої мети).

Проаналізувавши взаємодію ПАТ «УЗ» із зовнішніми постачальниками послуг, можна зробити висновок, що пріоритетним при виборі постачальника є перша схема - Utility (корисність) - пріоритетними є фактор ціни і рівень обслуговування, проте рівень сервісу не завжди буде відповідати заявленим вимогам.

Зниження витрат, безумовно, одна з найважливіших тактичних причин застосування аутсорсингу, проте якщо вона і єдина, то ефективність аутсорсингу можна поставити під сумнів.

На думку аналітиків [1,2], у компанії може бути багато причин для застосування

аутсорсингу, проте фінансовий фактор до них не відноситься. У звіті Compass Management Consulting зазначено, що до останніх років контракту перевищення його вартості над вартістю внутрішнього процесу може становити від 30 до 45%, що підтверджує наступне - економія коштів за допомогою аутсорсингу є помилкою. За прогнозами Compass, дві третини діючих аутсорсингових контрактів будуть розірвані саме через підвищення їх вартості [2].

Укладення контракту за принципом «закупівля за найбільш вигідною ціною» призводить до низьковитратної угоди, тому не варто очікувати, що бізнес буде більш гнучким і конкурентоспроможним протягом довгого часу. Застосування підходу «орієнтація на ціну» може привести до виникнення невідповідностей між переданою функцією або бізнес-процесами на аутсорсинг і функціонуванням всієї компанії-замовника. Для того щоб укласти взаємовигідну угоду, фактор ціни повинен бути другорядним. В ході формування аутсорсингових взаємин необхідно знайти рівновагу між ціною і якістю, оскільки очікувати високої якості робіт (послуг) за низькою ціною недоцільно.

Незважаючи на те, що впровадження аутсорсингу і аутстафінгу в ПАТ «УЗ» і в його підрозділи принесло позитивний результат, проте аналіз застосування даних схем менеджменту виявив такі серйозні проблеми [2]:

- недостатність регламентованості і прозорості в управлінні аутсорсинговими взаємовідносинами;
- відсутність чітких вимог, критеріїв та умов при реалізації і управлінні аутсорсингом;
- низький рівень обґрунтованості прийняття рішень через брак, з одного боку, спеціалізованих інструментів планування, а з іншого - оцінки соціально-економічних і фінансових наслідків їх реалізації;
- відсутність чітко розроблених методів оцінки існуючих аутсорсингових взаємин;
- обмежений обсяг інформації про становище і якості управління процесом в структурних підрозділах компанії.

І, тим не менше, як це було вже зазначено нами, аутсорсинг є потужним інструментом, доступним керівництву компанії, де успіх залежить від того, як чітко поставлені завдання, визначені терміни, а також розуміння, що робота не закінчена після підписання контракту. Аутсорсинг сам по собі як інструмент - ні гарний і яким поганим. А ось те, як він використовується, має великий вплив на організацію та людей, в них працюють [2].

Список використаних джерел

1. Аникин, Б. А. Аутсорсинг и аутстаффинг : высокие технологии менеджмента : учеб. пособие / Б. А. Аникин, И. Л. Рудая. – М. : ИНФРА-М, 2007. – 288 с.
2. Бравар, Жан-Луи. Эффективный аутсорсинг : понимание, планирование и использование успешных аутсорсинговых отношений / Жан-Луи Бравар, Роберт Морган ; пер. с англ. – Днепропетровск : Баланс Бизнес Букс, 2007. – 288 с.

УДК 656. 056.4

ОПТИМИЗАЦИЯ ПАРАМЕТРОВ СВЕТОФОРА НА РЕГУЛИРУЕМОМ ПЕРЕКРЕСТКЕ МЕТОДАМИ ИМИТАЦИОННОГО МОДЕЛИРОВАНИЯ

*Кравченя И.Н., к.э.н., доцент,
Васильева Е.П., магистр(БелГУТ)*

Увеличивающаяся концентрация автомобильного транспорта в городах создает проблему обеспечения безопасности дорожного движения. Введение светофорного регулирования ликвидирует наиболее опасные конфликтные точки, что способствует повышению безопасности движения. Однако чаще всего работы регулируемых перекрестков в больших городах неэффективны по причине неточных расчетов параметров светофорного регулирования. Особое значение имеет продолжительность светофорного цикла, число и очередность фаз светофорного регулирования в часы «пик», когда перекрестки функционируют на пределе своей пропускной способности. Кроме того, пропускная способность автомобильных дорог не может быть выше пропускной способности перекрестков, которую, в том числе ограничивает и снижает неоптимальный режим работы светофорной сигнализации [1]. Оптимизация режимов работы светофорного регулирования позволит увеличить пропускную способность, сократить объем выбросов токсичных веществ и сократить аварийность.

Исследуемый объект расположен на пересечении улиц Советская, Рогачевская и Тельмана города Гомеля. Улица Советская является одной из центральных улиц города и относится к категории А. Через исследуемый

перекресток проходит около 40 % маршрутов общественного транспорта, однако движение грузовых автомобилей запрещено.

Данный перекресток имеет 4 входа.

Количество полос на входах: вход I (ул. Тельмана) – три полосы; вход II (ул. Советская) – семь полос; вход III (ул. Рогачевская) – четыре полосы; вход IV (ул. Советская) – семь полос.

Особенности пересечения ул. Советская – ул. Рогачевская – ул. Тельмана: на входах I, II и III расположены регулируемые пешеходные переходы; по ул. Тельмана организовано одностороннее движение, которое позволяет выехать с перекрестка; на исследуемом

перекрестке выделены отдельные полосы для движения направо (вход III и IV) и налево (вход II); основными объектами притяжения пешеходного потока являются универсам «Гомель», множество промышленных и продуктовых магазинов, а так же аптеки и медицинские центры, остановочные пункты; ширина пешеходного перехода составляет на входах II и III – 4 м, на входе I – 3 м; видимость транспортных, в том числе и дублирующих, пешеходных светофоров, хорошая; проезжая часть в хорошем состоянии. Исследуемый перекресток представлен на рисунке 1.

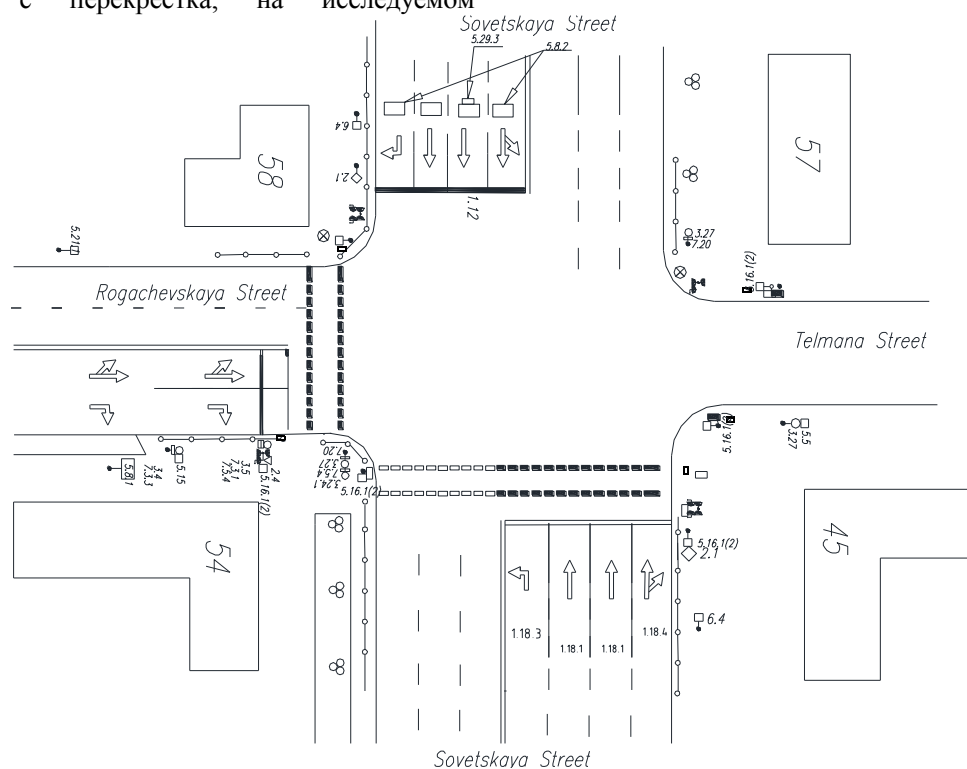


Рис. 1. Схема перекрестка ул. Советская – ул. Рогачевская – ул. Тельмана

Цикл светофорного регулирования на перекрестке ул. Советская – ул. Рогачевская – ул. Тельмана составляет 84 секунды и включает 3 фазы. В час-пик производится переключение резервных программ.

Рассмотрим работу светофорного регулирования в периоды:

с 7.00 до 8.00: длительность 1-й фазы – 47 секунд;

длительность 2-й фазы – составляет 23 секунды; длительность 3-й фазы – 14 секунда;

с 16.00 до 18.30: длительность 1-й фазы – 44 секунд; длительность 2-й фазы – составляет 27 секунды; длительность 3-й фазы – 13 секунда.

На рисунке 2 представлены схемы пофазного разъезда транспортных средств на перекрестке.

Имитационная модель регулируемого перекрестка. Математическая модель регулируемого перекрестка может быть представлена в виде системы массового обслуживания. Графическое изображение движения потоков транспортных средств на перекрестке приведено на рисунке 3.

Транспортные средства i -го типа (легковые автомобили, мотоциклы, городской транспорт и т.п.) поступают на перекресток, образуя три потока: движение прямо (рисунок 3 а), движение направо (рисунок 3 б) и движение налево (рисунок 3 с). Интервалы времени между прибытием транспортных средств на перекресток имеют экспоненциальное распределение с интенсивностью λ_i . Поступившие автомобили

ожидают обслуживания (проезда перекрестка) в очередях.

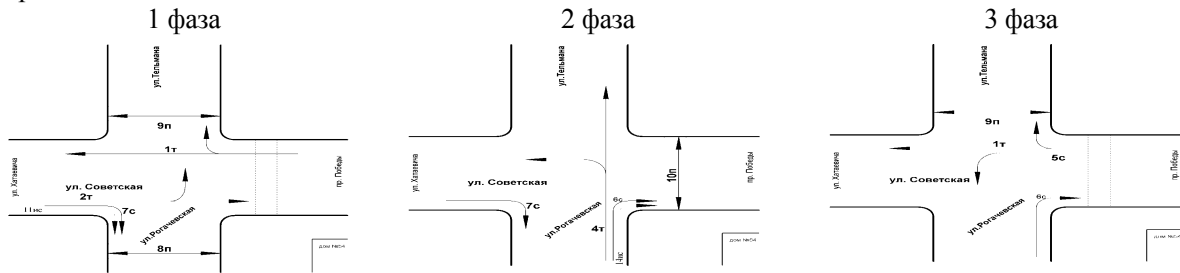


Рис. 2. Схема пофазного движения на перекрестке

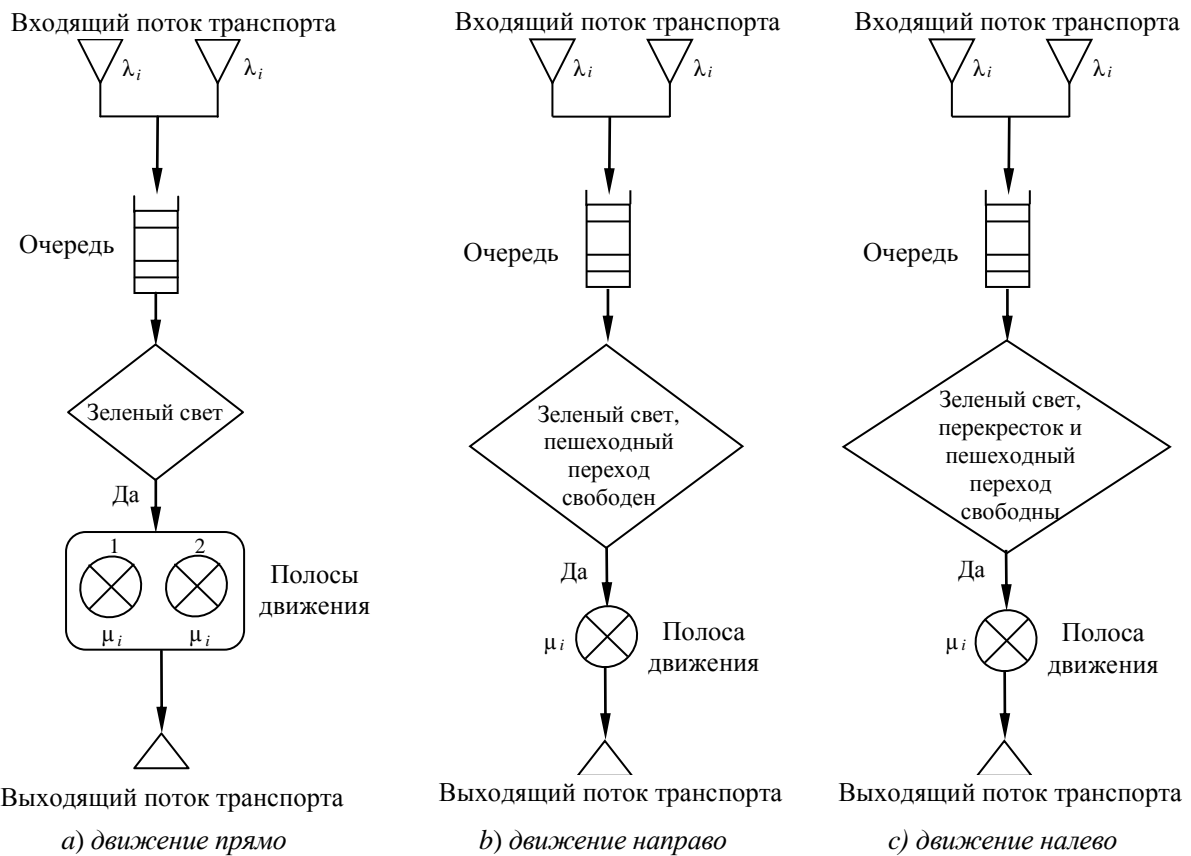


Рис. 3. Концептуальная модель перекрестка: движение потоков транспортных средств

Время проезда перекрестка транспортным средством i -го типа подчинено равномерному закону распределения со средним значением μ_i и зависит от: типа транспортного средства, возможности проезда перекрестка без остановки, параметров перекрестка, наличия встречного транспорта (поворот налево), наличия пешеходных переходов (поворот направо или налево).

В качестве критериев, используемых для определения оптимальной структуры светофорного цикла, рассматриваются: среднее время проезда перекрестка транспортным средством i -го типа, включая среднее время

простоя транспортных средств; количество транспортных средств, проехавших перекресток без остановки; максимальные и средние длины очередей на перекрестке; коэффициент загрузки перекрестка.

Предложенная модель массового обслуживания регулируемого перекрестка улиц Советская и Рогачевская реализована в пакете автоматизации имитационного моделирования GPSS World [3].

Для анализа имитационной модели исходные данные о потоках транспортных средств и пешеходов были получены путем наблюдения за работой перекрестка.

Проблемы транспортного комплекса

Проведено исследование движения транспортных средств по улице Советская в период времени 7.00 – 8.00 (таблица 1) и 16.00 – 18.30 (таблица 2).

Анализируя результаты моделирования, можно сделать вывод: в час «пик» заторы

возникают утром при движении по улице Советская в центр города и повороте налево на улицу Рогачевская, вечером по улице Советская в обоих направлениях и повороте налево на улицу Рогачевская.

Таблица 1.

Результаты моделирования по улице Советская в период времени 7.00 – 8.00

	Вход 2			Вход 4		
	Прямо 1t	Направо 1t	Налево 5с	Прямо 2t	Направо 7с	Налево 2t
Время простоя в очереди, мин	7,025	1,574	36,896	28,662	1,437	15,752
Средняя длина очереди	1,951	0,013	1,41	13,026	0,144	0,26
Тр. средства, проехавшие без остановки, %	43,5	74,6	3,6	0,4	60,1	24,1

Таблица 2.

Результаты моделирования по улице Советская в период времени 16.00 – 18.30

	Вход 2			Вход 4		
	Прямо 1t	Направо 1t	Налево 5с	Прямо 2t	Направо 7с	Налево 2t
Время простоя в очереди, мин	13,838	8,074	37,100	16,264	0,406	3,378
Средняя длина очереди	5,53	0,607	1,109	4,282	0,016	0,072
Тр. средства, проехавшие без остановки, %	10,3	32,7	3,1	18,1	84,1	64,8

Предложенная имитационная модель регулируемого перекрестка позволяет: совершенствовать режимы работы светофоров, подбирать оптимальные значения для длительности цикла и фаз при различных задаваемых сочетаниях интенсивности транспортного движения в разных направлениях; анализировать работу светофорного цикла в зависимости от времени суток, дня недели и времени года; получать результаты моделирования для различных видов транспортных средств; рассмотреть возможность выделения полосы для городского транспорта; рассмотреть различные законы распределения времени поступления и обслуживания транспортных потоков.

Перечень использованных источников

1. Аземша, С. А. Обеспечение безопасности дорожного движения и перевозок : учеб. пособие / С. А. Аземша, В. А. Марковцев, Д. В. Рожанский. – Гомель : БелГУТ, 2011. – 259 с.

2. ОДМ 218.6.003-2011. Методические

рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах : (утв. распоряжением Федерального дорожного агентства от 27 февраля 2013 г. № 236-р «Об издании и применении»).

3. Шевченко, Д.Н. Имитационное моделирование на GPSS: учебно-метод. пособие для студентов технических специальностей / Д.Н. Шевченко, И.Н. Кравченя. – Гомель: УО «БелГУТ», 2007. – 97 с.

УДК 629.42(477)

**ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ
ООНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ
ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»**

Крот В.С., директор з інженерно-технічного забезпечення,

*Шиш В.О., к.т.н., доцент, директор
Департаменту розвитку і технічної
політики,*

*Турчин О.А., начальник відділу моніторингу
технічного стану Департаменту розвитку і
технічної політики
(ПАТ «Укрзалізниця»)*

З метою планомірного оновлення залізничного рухомого складу як пріоритетного напрямку розроблено Програму (прогнозу) оновлення рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» на період до 2021 року.

Залізничний транспорт відіграє одну із провідних ролей у забезпеченні потреб економіки та населення України в перевезеннях.

На залізниці України припадає 82,9 % вантажообігу (за даними Держстату без урахування трубопровідного транспорту та даних анексованої території Автономної Республіки Крим і м. Севастополь) та 36,4 % пасажирообігу (за даними Держстату без даних анексованої території Автономної Республіки Крим і м. Севастополь) на відміну від країн Європейського Союзу, де частка залізничних перевезень становить біля 8 %.

Інвентарний парк рухомого складу Укрзалізниці налічує: близько 6 тис. пасажирських вагонів, близько 105 тис. вантажних вагонів, близько 4 тис. локомотивів, близько 2 тис. секцій електропоїздів та дизель-поїздів.

В сучасних умовах найважливішими перевагами залізничного транспорту є його економічність, доступність та екологічність.

У період з 2007 року, коли обсяги перевезень залізничним транспортом досягли максимального за останні 20 років значення (262,5 млрд. т-км), вантажообіг постійно скорочувався і у 2015 році досяг 195,1 млрд. т-км (-26%). За 9 місяців 2016 року тенденція до зниження зберігається – вантажообіг зменшився на 1,4% або на 3,5 млн. тонн і загалом склав 137,1 млрд. т-км.

В період до 2021 року залізничний транспорт загального користування демонструватиме незначні темпи приросту вантажообігу (1-2% за рік), при цьому його частка

на ринку перевезень поступово буде зменшуватись. Доля залізничного транспорту в загальному пасажирообігу з 36,4% у 2015 році прогнозовано скоротиться до 34%. Все це призведе до незначних темпів нарощування дохідної бази залізничного транспорту.

Переважаючою загрозою сталому функціонуванню залізничного транспорту є майновий знос його основних фондів, особливо активної їх частини, що перевищив 90%. Зокрема знос електровозів – 92%, тепловозів – 99,65%, знос вантажних та пасажирських вагонів – 91% та 88% відповідно. Знос моторвагонного рухомого складу залізниць становить по електропоїздах – 72,9 %, дизель поїздах, з урахуванням рейкових автобусів – 99,5 %.

Середньорічні обсяги інвестицій в оновлення рухомого складу становлять 10-20 % від потреби і продовжували скорочуватись, але за прогнозними даними спостерігається позитивна динаміка.

Так, в 2012 році при потребі 27,15 млрд. грн. капітальні інвестиції склали 12,24 млрд. грн. (45%); у 2013 році – відповідно 33,69 млрд. грн. та 5,24 млрд. грн. (15,6%); у 2014 році – 35,9 млрд. грн. та 3,5 млрд. грн. (10 %); у 2015 році – 38 млрд. грн. та 4,5 млрд. грн. (11 %). На 2016 рік заплановано витратити на оновлення основних засобів 11,1 млрд. грн., що становить 29% від загальної потреби. Виділення коштів на оновлення рухомого складу (у тому числі на придбання та модернізацію) наведено на рисунку:

Шляхи і способи розв'язання проблеми:

В локомотивному господарстві.

Оновлення та оптимізація парку локомотивів для забезпечення прогнозованих обсягів перевезень. Підвищення ефективності і скорочення витрат експлуатаційної роботи за умови мінімізації інвестиційних коштів та використання залишкового ресурсу наявних активів шляхом:

1) скорочення парку за рахунок виведення зношених надлишкових електровозів та тепловозів магістральних і маневрових;

2) поповнення парку магістральними вантажними до 40 од. та пасажирськими до 10 од. двосистемними електровозами, односистемними вантажними постійного і змінного струму відповідно (85 од.) та (75 од.), а також магістральними вантажними (52 од.) тепловозами з асинхронним приводом. Це дозволить значно розширити експлуатаційні полігони, усунувши утворені необхідністю використання різних родів електрозабезпечення бар'єрні місця, та більш як на 8 % підвищити продуктивність локомотивів і скоротити вартість їх життєвого циклу.

Проблеми транспортного комплексу

Таблиця 1

ВВП України та обсяги вантажних і пасажирських транспортних послуг залізничним транспортом до 2021 року

Рік	Зростання ВВП до попереднього року, %	Всього за всіма видами транспорту**		В т.ч. залізничний транспорт**** (вантажні перевезення)		Питома вага залізничного транспорту (вантажні перевезення), %		Прогнозні обсяги пасажирських перевезень млн. пас-км			
		Обсяг перевезень, млн. т	Вантажообіг млрд. т-км	Обсяг перевезень, млн. т	Вантажообіг млрд. т-км	за обсягом перевезень	за вантажообігом	Далеке сполучення		Всього	Приміське
								Внутрішньо державне пряме+ місцеве	Міжнародне		
2015	91,1*	601,0	315,3	350,0	195,1	58,2	61,9	18013,5	1368,6	19382,1	16531,3
2016	99,7-102,0**	658,9	354,5	342,7	185,7	52,0	52,4	19906,0	1297,4	21203,4	16111,5
2017	101,5-103,0**	641,7	342,7	348,8	189,0	54,0	55,2	20017,0	1305,5	21322,5	6733,9
2018	102,0-104,0**	622,9	330,8	355,5	192,4	57,1	58,2	20127,0	1312,0	21439,0	6700,2
2019	102,0-104,0**	646,1	386,1	362,3	196,0	56,1	50,8	20238,0	1319,0	21557,0	6599,7
2020	103,8-105,1***	646,3	382,8	369,5	199,6	57,2	52,1	20348,0	1327,0	21675,0	6209,5
2021	104,4-107,4****	657,6	379,5	377,0	203,4	57,3	53,6	20459,0	1333,0	21792,0	5930,1

* за даними Мінекономрозвитку України

** згідно з Постановою КМУ від 01.07.2016 № 399

*** згідно з листом Мінекономрозвитку України від 08.07.2016 № 2011-06/20772-07

**** з урахування трубопровідного транспорту та без урахування анексованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

*****згідно зі звітом ЦО-12, ЦО-21

3) ремоторизація сучасними силовими установками маневрових (14 од.) та магістральних (22 од.) тепловозів з підвищенням їх паливної ефективності до 20-30 %.

Це дозволить скоротити утримувану в інвентарному парку кількість магістральних і маневрових тепловозів до 1600 од. та електровозів до 1400 од., які забезпечать прогнозовані пікові обсяги перевезень з резервом у 15%-20% .

У вагонному господарстві.

Оновлення парку шляхом закупівлі нових вагонів буде доповнено утриманням в експлуатації вагонів з подовженням їх терміну експлуатації шляхом їх ремонту.

В період до 2021 року буде закуплено більше 35 тис. одиниць вантажних вагонів, в т.ч. зерновозів 4200, критих вагонів – 3050, піввагонів – 23910, обкотишовозів – 700, цементовозів – 1550, та подовжено терміни експлуатації 57681 одиниць.

Оновлення парку буде здійснюватись переважно сучасними інноваційними вагонами, що мають підвищити провізну спроможність інфраструктури і тяги без суттєвих витрат на модернізацію першої, тому забезпечувати:

– збільшення ваги нетто поїзду за рахунок підвищення навантаження на вісь та скорочення довжини вагона в поїзді (резерв 20% продуктивності перевезень);

– скорочення коефіцієнта тари вагона (до 30%), вартості життєвого циклу в 1,5 рази, енерговитрат на тягу на 10%;

– підвищення швидкості руху до 120 км/год (замість 80 км/год), міжремонтних пробігів в 4 рази.

У пасажирському господарстві.

Для утримання парку пасажирських вагонів у кількості, необхідній для задоволення потреб населення в пасажирських перевезеннях, впродовж наступних п'яти років наряду з модернізацією наявного парку планується придбати 440 нових вагонів.

У господарстві приміських пасажирських перевезень.

Для забезпечення потреб населення у приміських пасажирських перевезеннях буде здійснюватися, перш за все, закупівля нового моторвагонного рухомого складу (до 2021 року – 46 од.) та проводитися в заводських умовах ремонт та модернізація наявного моторвагонного рухомого складу.

Завданнями Програми є:

- оновлення тягового рухомого складу, пасажирських та вантажних вагонів, електро-, дизельпоїздів та рейкових автобусів;

- модернізація та капітальні ремонти рухомого складу.

Завдання і заходи Програми можуть коригуватись з урахуванням обсягів перевезень, обігу вагона, продуктивності локомотивів, електрифікації дільниць.

Реалізація Програми дозволить вирішити головну проблему галузі, забезпечити її стабільну й ефективну діяльність та розвиток ефективним рухомим складом.

Ефект від реалізації Програми:

забезпечення потреб економіки України у вантажних і пасажирських перевезеннях;

збереження соціальної ролі залізничного транспорту в забезпеченні мобільності населення;

покращення показників продуктивності рухомого складу на 10-15%;

забезпечення можливості збільшення перевезень пасажирів з обмеженими фізичними можливостями;

підвищення рівня безпеки руху поїздів;

підвищення рівня екологічності залізничного транспорту;

сприяння підвищенню макроекономічних і соціальних показників розвитку різних галузей економіки, створенню нових робочих місць.

Реалізація заходів, визначених Програмою, дасть змогу протягом 2016-2021 років підвищити ефективність роботи залізничного транспорту України.

Основними джерелами фінансування Програми є:

1. Амортизаційні відрахування.

2. Приватні інвестиції в оновлення рухомого складу.

3. Підвищення тарифів на перевезення.

4. Кошти міжнародних фінансових установ.

Потреба у фінансуванні заходів Програми складає близько 104 млрд. грн., в т. ч. придбання рухомого складу – ~86 млрд. грн., капітальний ремонт рухомого складу з подовженням терміну служби та модернізацією (вантажні, пасажирські та маневрові локомотиви) – ~7,5 млрд. грн., капітальний та деповський ремонт вантажних вагонів – ~4 млрд. грн., капітальний ремонт пасажирських вагонів – ~5 млрд. грн., капітальний ремонт моторвагонного рухомого складу – ~2 млрд. грн.

УДК 338.47:629.44

**АНАЛІЗ РОЗВИТКУ
ВАГОНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ
УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ
ГОСПОДАРЮВАННЯ**

Кузуб А.В., аспірант (УкрДУЗТ)

Протягом тривалого часу розвиток вітчизняного вагонобудування відбувався значними темпами, так потужність виробництва української вагонобудівної індустрії склала до 2013 року майже 60 тис. вагонів на рік, але в 2013 році вагонобудівна галузь України вперше за всі роки незалежності зіткнулася з перспективою колапсу галузі, з якого своїми силами їй не вибратися. Потреба ПАТ «Українська залізниця» в вагонах – скоротилися до 10 тис. вагонів за рік [1].

Україна втратила замовника, який займав найбільшу питому вагу на ринку, тобто відбулась втрата російського ринку. Російська Федерація сама зіткнулася з падінням попиту на вагони.

Навіть, враховуючи той факт, що знос транспорту соціального призначення ПАТ «Українська залізниця» за деякими видами продукції сягає 90% і перед урядом гостро постає питання оновлення рухомого складу.

В умовах виходу країни із світової економічної кризи більшість вітчизняних підприємств вагонобудування мають багато проблем, що потребують їх вирішення з метою утримання позитивної динаміки зростання рентабельності галузі та конкурентних позицій в умовах мінливої кон'юнктури світового ринку. У зв'язку з тим що вагонобудівна галузь, як частина машинобудування, орієнтована на експорт, її життєздатність, конкурентоспроможність, сталий розвиток важливі для держави в цілому.

Сучасний потенціал вагонобудівної галузі складає біля 45% в 2016 році загального обсягу виробництва країн - сусідів, у той час, як вітчизняний парк вантажних вагонів (державний та приватний) складає приблизно 15% від загального парку вантажних вагонів країн СНД. Істотним фактором, що впливає на взаємозалежність учасників підприємств вітчизняного вагонобудування від залізничної галузі та споживачів країн СНД – при ширині колії 1520 мм, що об'єднує країни СНД та відрізняє їх від інших країн світу [2].

Найбільшими підприємствами вагонобудівної галузі України є: ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПАТ

«Дніпровагонмаш», ПАТ «Стаханівський вагонозавод», ПАТ «Азовзагальмаш». Більшість із перерахованих заводів виробляє вантажні вагони. Дана галузь в цілому орієнтована на виробництво різноманітних моделей вантажних вагонів. Частка вироблених на експорт пасажирських вагонів поки що мала – трохи більше 1%. На сьогодні готові до виробництва пасажирських вагонів виготовляє кілька підприємств, у тому числі Харківський вагонобудівний завод (ХВБЗ). Протягом 2015 року ХВБЗ по замовленню ПАТ «Українська залізниця» виготовлено та передано для експлуатування нові вагони – трансформери. Такі вагони значно підвищують комфорт перевезень та ефективність рухомого складу.

За 2014 рік виробництво вантажних вагонів в країні впало на 77% – до 5300 одиниць. Серед вагонобудівних підприємств найбільше постраждав Азовмаш – донедавна беззаперечний лідер галузі. Завод скоротив виробництво в 15 разів. У жовтні 2014 року не було передано до реалізації жодного вагона.

Краще за інших почувається «Крюківський вагонобудівний завод», який є довгостроковим партнером ПАТ «Українська залізниця». Випуск вагонів в 2014 році порівняно з 2012 роком упав лише на 56%. З 2015 року ПАТ «Українська залізниця» придбала у підприємства два швидкісні потяги [3].

У 2016 році ПАТ "Українська залізниця" вперше за останні кілька років замовила у вітчизняних виробників 650 вантажних вагонів, ще 370 будують власні філії компанії. Крім того, вперше за останні шість років ПАТ "Українська залізниця" замовила у вітчизняного «Крюківського вагонобудівного заводу» 21 пасажирський вагони. У планах ПАТ "Українська залізниця" до 2021 року закупити і відремонтувати майже 100 тисяч одиниць рухомого складу. Тільки в наступному році компанія має намір закупити майже 6 тисяч піввагонів за рахунок власних коштів і кредиту Європейського банку реконструкції і розвитку (ЄБРР), а також виготовити на власних заводах-філіях ще три тисячі таких вагонів [2].

Позитивними наслідками можна вважати в завоюванні нових ринків, так в 2016 році - «Крюківський вагонобудівний завод» отримав замовлення і поставив в Туркменістан 750 вантажних вагонів. Тому розвиток галузі можна здійснити за рахунок експорту вагонобудівної продукції України в такі країни як: Казахстан, Афганістан, Узбекистан, Китай та інші з колією шириною в 1520 мм.

На тлі не рентабельного стану вагонобудівної галузі України, можна акцентувати увагу на вагоноремонтних заводах. Панютінський та решта заводів можуть для початку адаптувати і копіювати європейські технології високотехнологічної продукції вагонобудівної галузі.

Відповідно до цього, потрібно змінити напрямок і перейти на виробництво високотехнологічної продукції згідно з європейськими стандартами.

Розвиток вагонобудівної галузі може включати в себе: поставки вагонів до країн Митного союзу в разі нормалізації відносин, що сьогодні не є базовим прогнозом; виробництво вагонів під конкретні цілі, наприклад для створення українського приватного оператора вантажних перевезень; виробництво комплектуючих для інших вагонобудівних підприємств, у тому числі для Європи, в яку такі деталі вже поставляються; перепрофілювання на інші типи металоконструкцій.

Список використаних джерел

1. Яке майбутнє у вагонобудівників України після втрати ринку Росії [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://ua-ekonomist.com/8870-yake-maybutnye-u-vagonobudivnikv-ukrayini-pslya-vtrati-rinku-rosyi.html>

2. Українські вагонобудівники поставили залізницям 650 нових вантажних вагонів [Електронний ресурс].- Режим доступу: - <https://economics.unian.ua/transport/1705496-ukrajinski-vagonobudivniki-postavili-zaliznitsyam-650-novih-vantajnih-vagoniv.html>

3. ПАТ «Азовмаш» [Електронний ресурс].- Режим доступу: - <http://www.azovmash.com/ua/investors/1382087673>

УДК 334.012.82:656

ВПЛИВ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА ТРАНСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС УКРАЇНИ

*Льоушкін Д.Г., генеральний директор
(компанія «Прайм»)*

В умовах збільшення товаропотоків між Сходом та Заходом, Україна повинна скористатися своїм вигідним географічним положенням та створити необхідні умови для

збільшення обсягів транзитних вантажопотоків. Вагому роль при цьому відіграють міжнародні транспортні коридори, які проходять територією країни та мережу яких потрібно удосконалювати та розширювати. Формування концепції політики регіонального розвитку в Україні має ґрунтуватися на основних досягненнях з цього напрямку в країнах ЄС, для яких міжрегіональне співробітництво як механізм економічної співпраці, а відтак і економічного розвитку транспортної системи України.

Розвиток світової транспортної системи відбувається в тісній кореляції із зовнішніми глобальними процесами, які протікають у світовому господарстві, це в свою чергу вимагає постійного моніторингу їх впливу та визначення основних тенденцій розвитку національних транспортних систем.

Прагнення держави забезпечити розвиток експорту транспортних послуг, ефективніше використовувати транзитний потенціал, підвищувати конкурентоспроможність вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг може бути реалізовано за рахунок інтеграції українських транспортників до ринку транспортних послуг країн ЄС.

Україна має значний потенціал для розвитку транскордонного співробітництва як одного з напрямків реалізації євроінтеграційних прагнень, що пояснюється унікальним геополітичним положенням країни. Оскільки Україна розташована в центрі Європи, вона має ряд стратегічних характеристик.

Вивчення трансформаційних процесів на залізничному транспорті дозволяє розподілити їх за походженням на такі типи:

1) Функціональні трансформації (мікрорівень).

Причини їх виникнення: формування нової системи якості послуг, розширення відтворювального процесу, перерозподіл функцій та відмінності в регіональній приналежності, збільшення переліку послуг та вимог до їх виконання, обмеженість ресурсів, неефективність та пов'язана з нею оптимізація структури управління, характер взаємовідносин з суб'єктами ринку, зміна попиту на послуги та конкуренція на ринку перевезень, прийняття моделі соціально відповідального господарювання, ускладнення соціальної ситуації тощо.

2) Системні трансформації (мезорівень).

Причини їх виникнення: прийняття до реалізації інноваційної моделі розвитку галузі,

виконання заходів в межах програми реформування галузі, зміна нормативно-правового режиму функціонування галузі, міжгалузева конкуренція (за розподіл ресурсів)

3) Міжсистемні трансформації (макрота глобальний рівень).

Причини їх виникнення: міжгалузевий перерозподіл коштів на підтримку та розвиток, зміна міжнародного законодавства в сфері транспорту, протекціоністські заходи на рівні галузей та країни в цілому, макроекономічна розбалансованість різного типу та глибини; розвиток залізничного транспорту країн світу тощо[1].

Однією з визначальних систем, що забезпечують вантажні і пасажирські перевезення на території України, є транспортна система, до якої в ринкових умовах пред'являються високі вимоги у відношенні якості, регулярності і надійності транспортних зв'язків. Відповідно до цього стан транспортних комунікацій України повинний відповідати вимогам європейської інтеграції [2].

Непотрібно недооцінювати факт, що відсутність послідовної реалізації загальної стратегії розвитку транспорту та програм для окремих видів на основі прогнозів обсягу руху і пріоритетів державної транспортної політики призвели до того, що транспортна система України багато в чому не відповідає світовим стандартам і вимогам і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм.

Головними проблемами транспортного комплексу України можна назвати те, що повсякчасно погіршуються соціальні стандарти якості пасажирських та вантажних перевезень за такими показниками, як регулярність руху, безпека руху, наповненість транспортного засобу, забезпечення міським електротранспортом та автобусами великої місткості. Поступово загострюється проблема, пов'язана з ростом ступеня зносу транспортних засобів.

Одні з основних проблем інтеграції транспортної системи України до ЄС є:

- Експлуатаційна несумісність транспортних мереж. Так, наприклад, існує відмінність в ширині колії залізниць країн колишнього СРСР (1520 мм) і країн Європи і Азії (1435 мм), що призводить при здійсненні перевезень між країнами цих регіонів до необхідності перевантаження товарів на прикордонних пунктах.

- Відсутність ефективної взаємодії в питаннях управління різними видами

транспорту. Сучасний рівень і масштаби розвитку світової торгівлі обумовлюють необхідність транспортування товарів на значні відстані, що сприяє розвитку інтермодальних перевезень з участю різних видів транспорту. Це в свою чергу потребує налагодження чіткої взаємодії та координації дій між підприємствами, що належать до різних видів транспорту.

- Наявність бар'єрів доступу на ринок транспортних послуг. Так, у багатьох країнах національні залізничні дороги є органом, що займається ліцензуванням діяльності нових компаній. Крім того, вони є єдиною структурою, що займається професійною підготовкою і атестацією машиністів.

- Обмеження в умовах експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури. В якості прикладу можна навести фактор так званою «останньої милі», коли підходи до портів знаходяться в ексклюзивному користуванні залізничних доріг чи іншої адміністрації. Існує система ексклюзивних контрактів, які, наприклад, як в Польщі оговорюють виняткове право залізних доріг Німеччини користуватися конкретними залізничними переходами.

- Неefективна система фінансування розвитку транспортної інфраструктури. Так, усі національні залізничні дороги фінансуються за рахунок коштів, що надходять з бюджету. Це не забезпечує рівних умов функціонування для усіх економічних суб'єктів [3].

Основними завданнями для оптимального функціонування транспортних систем є взаємодія всіх видів транспорту, своєчасне і якісне задоволення потреб народного господарства і населення в перевезеннях, підвищення ефективності його роботи.

Для вирішення цих завдань необхідно:

- обґрунтувати оптимальні пропорції розвитку всіх видів транспорту і, найголовніше, підтримувати їх протягом усього періоду експлуатації;

- сформувати оптимальну мережу шляхів сполучення на основі раціональних систем вантажопотоків, вибрати її раціональну структуру;

- нарощувати пропускну і провізну спроможність шляхів сполучення і загальнотранспортних вузлів, які є центрами тяжіння просторово - планувальних систем;

- удосконалювати режими взаємодії різних видів транспорту, структуру парку рухомого складу.

З вище сказаного можна зробити

висновок, що потрібно проводити дослідження, які ґрунтуються на аналізі особливостей функціонування транспортної системи України та вивченні світового досвіду створення єдиної транспортної мережі, дасть можливість зробити висновок про необхідність здійснення комплексного підходу до проведення інтеграційної політики на залізничному транспорті України, в основу якого є дворівнева структура інтеграційних процесів.

Список використаних джерел:

1. Дикань В.Л., Якименко Н.В. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України [Текст]/ В.Л.Дикань, Н.В.Якименко// Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук.праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2010. - № 30. – С. 11-15
2. On the Road Transport Law of Ukraine on January 5, 2013. [Electronic resource]. – Access: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>
3. Monthly series for some 70 economies [Electronic resource].- Режим доступу: http://www.who.org/english/res_e/statis_e/daily_up_date_e/monthly_trade.e.xls

УДК 656.614.3

ФОРМУВАННЯ РИНКУ ТРАНСПОРТНО- ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

*Макаренко М.В., д.е.н., професор,
Кравченко А.В., к.е.н., доцент (НУ «ОМА»)*

Розвиток транспорту, який є найважливішою сферою суспільного виробництва, спрямований на всебічне задоволення потреб населення в перевезеннях. Одним з найважливіших напрямків розвитку транспорту і підвищення його ефективності є розвиток системи супутніх послуг, зокрема, транспортно-експедиторських.

Поява в Україні легальних ринкових відносин породила прискорення процесу розвитку ринку транспортно-експедиторських послуг. Цьому сприяла, перш за все, зміна геополітичного статусу України і, як наслідок, розширення її зовнішньоторговельних зв'язків. При цьому різко збільшився попит на

експедиторські послуги, підвищилася роль експедиторів, які в процесі міжнародних перевезень виступають як об'єднуюча ланка між продавцем, покупцем і різними видами транспорту.

Ринок транспортно-експедиторських послуг стає невід'ємною частиною української економіки, яка зазнає значні трансформації, що включають процеси приватизації, лібералізації тарифів, ліцензування і сертифікації. Все це, значною мірою, стосується і транспортної системи.

Транспортно-експедиційне обслуговування є складовою частиною процесу руху товару від виробника до споживача і включає виконання додаткових робіт і операцій, без яких перевізний процес не може бути розпочато в пункті відправлення, продовжено і завершено в пункті призначення. При експедиційному обслуговуванні надаються експедиційні, комерційно-правові та інформаційно-консультаційні послуги. Експедиційні послуги покликані забезпечити ефективний зв'язок між усіма елементами складної сучасної інфраструктури ринку [1].

Транспорт сам по собі представляє найбільшу галузь народного господарства. Так, основні фонди транспорту становлять близько 15% загально-державних, на транспорті працює майже 10% загального числа робітників та службовців. Варто зазначити, що питома вага транспортних витрат у ціні багатьох масових вантажів становить від 15 до 40% [2].

Повне і якісне задоволення потреб країни в перевезеннях може бути досягнуто тільки в тому випадку, якщо всі транспортні засоби будуть функціонувати й розвиватися у взаємозв'язку, як єдиний органічний елемент.

Відомо, що транспорт є однією з провідних форм суспільного виробництва, соціальним фактором, від якості функціонування якого залежать стан і розвиток промисловості, сільського господарства та оборони країни, а також значною мірою благополуччя і зручність життя населення. Процеси інтеграції та гармонізації світової економіки, створення міждержавних і транснаціональних виробничих об'єднань ставлять до транспортної системи нові вимоги, реалізувати які у рамках окремої держави вже неможливо.

На теперішній час необхідна адаптація до нових відносин в економіці для підвищення ефективності транспортно-експедиційного обслуговування. У даній області можна виділити наступні найбільш перспективні

напрямки досліджень: розробка комплексних показників оцінки ефективності транспортно-експедиційного обслуговування; розробка раціональних схем комплексного транспортно-експедиційного обслуговування підприємств і організацій; визначення оптимальних стратегій функціонування транспортно-експедиційного підприємства (ТЕП) на ринку транспортних

послуг [3].

Для визначення особливостей і недоліків притаманних вітчизняному сектору вантажних перевезень необхідним є проведення аналізу сучасного стану і динаміки вантажних перевезень в Україні (табл.1) [5].

Таблиця 1

Перевезення вантажів за видами транспорту

Показник	Темп зміни обсягів перевезень вантажів, %				
	2011/2010	2012/2011	2013/2012	2014/2013	2015/2014
Транспорт	82,4	108,6	106,9	98,2	99,1
наземний	82,7	108,6	107,0	98,3	99,2
залізничний	78,4	110,7	108,3	97,4	97,1
автомобільний	84,4	109,3	107,3	100,6	100,1
трубопровідний	82,9	98,7	101,3	82,6	98,4
водний	52,6	110,0	90,9	80,0	75
морський	62,5	80,0	100,0	100,0	75
річковий	45,5	140,0	85,7	66,7	75

Як бачимо з даних табл.1, обсяги вантажних перевезень протягом останніх п'яти років дещо скоротилися з 1972 млн. т. у 2010 р. до 1837 млн. т. у 2015 р., в першу чергу, така зміна зумовлена негативним впливом фінансово-економічної кризи.

Так, протягом 2010-2011 рр. скорочення становило 17,6%, проте, уже в наступному році відбулося зростання обсягів вантажних перевезень на 8,6%, а у 2013 р. відповідно на 6,9%. Зростання цього показника у 2012-2013 рр. змінилося скороченням у 2014-2015 рр., яке становило відповідно 1,8% та 0,9%. Якщо розглядати динаміку обсягів вантажоперевезень у розрізі видів транспорту, то слід відзначити, що загалом зберігаються такі ж тенденції, як із показником загального обсягу вантажоперевезень. Аналізуючи структуру вантажоперевезень різними видами транспорту варто відмітити, що найбільшу частку протягом досліджуваного періоду займає автомобільний транспорт. Це спричинено перевагами, які притаманні для даного виду транспорту в порівнянні з іншими, зокрема: маневреність, швидкість, більш високий рівень безпеки вантажу, доставка за принципом «від дверей до дверей».

Значні обсяги перевезень здійснювалися й залізничним і трубопровідним транспортом, при цьому найменшими були обсяги вантажоперевезень за допомогою морського і річкового транспорту.

Розташування України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих морських портів,

розгалуженої мережі залізниць та автомобільних доріг, трубопроводів створюють сприятливі умови для активізації вантажопотоків у напрямках «Північ-Південь», «Захід-Схід», а також подальшої інтеграції України до європейської та світової транспортних систем. Проте, варто зауважити, що сучасна транспортна галузь України за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства і європейським стандартам якості надання транспортних послуг та вимагає проведення комплексного аналізу показників динаміки її розвитку з метою визначення основних напрямів реформування та вдосконалення діяльності.

Згідно зі статистичними даними про послуги, що надаються ТЕП, за видами транспорту свідчать про те, що понад 50% ТЕП організують перевізний процес тільки автомобільним транспортом. Розподіл ТЕП за видами сполучення в Україні свідчить про зосередження діяльності експедиторів більшою мірою на сегменті міжнародних перевезень (43%). А послуги з доставки в регіональному повідомленні надають менше 30% ТЕП. Таке співвідношення обумовлено основною функцією сучасних операторів – бути сполучною ланкою в системі міжнародних перевезень [4].

В економічно розвинених країнах експедиторську діяльність вже кілька десятиліть вважають важливою складовою національної економіки, що цілком оправдано. Світовий ринок транспортно-експедиторських послуг оцінюється в більш ніж 5 трлн. дол. щорічно зростає на 4-5%.

В Україні ринок транспортно-експедиторських послуг почав формуватися на

початку 90-х років XX в. Першими на ньому стали діяти такі відомі західні транспортно-експедиторські компанії, як «United Parcel Service» (UPS) (США), «Thomas Nationwide Transport» (TNT) (Нідерланди), «Schenker-Billspeidition Transport Logistics» (Schenker-btl) (Німеччина / Швеція). Як відомо із загальної теорії складова логістики в структурі виробленого в країні продукту – важлива характеристика розвитку економіки країни, свого роду макроекономічний індикатор.

Отже, в Україні не приділяється достатньої уваги розвитку транспортної інфраструктури – основної бази логістичного потенціалу. Варто зазначити, що однією з головних проблем на шляху підвищення логістичного потенціалу є порти. Це саме вузьке місце у використанні коефіцієнта транзитності країни. Сьогодні це стало ще більш помітно, коли у світі одержали широке поширення мультимодальні перевезення на основі використання контейнерів міжнародних стандартів.

Вищевикладене свідчить про те, що з точки зору світового досвіду та сучасних тенденцій розвитку глобального ринку транспортно-експедиторських послуг Україна знаходиться на етапі формування та консолідації галузі, значно поступаючись західним країнам, як з якості, так і за комплексністю послуг, які надаються національними транспортно-логістичними компаніями.

На сьогодні Україна за рівнем розвитку логістики значно відстає від східноєвропейських країн. Сфера логістики фінансує близько 15% надходжень до бюджету від виробничої сфери, займаючи на ринку послуг близько 40% ринку.

У цілому ринок транспортно-експедиторських послуг в Україні слабо розвинений, слабо структурований і відсутня достовірна інформація про його структуру і доходи. Зміни у внутрішньополітичній ситуації в Україні зробили істотний вплив на ведення бізнесу і ринок логістичних послуг.

Список використаних джерел

1. Савченко Л.А. Проблеми транспортної логістики / Л.А. Савченко // Транспорт і логістика. – 2007. – № 3 (17). – С.21.
2. Сотниченко Л.Л. Визначення ролі та значення транспортної інфраструктури в забезпеченні конкурентоспроможності регіону / Л.Л. Сотниченко // Механізми підвищення ефективності управління функціонування регіональної економіки [Текст]: зб. наук. пр. ДонДУУ. Вип. 269. Т XIV. – Д.: ДонДУУ, 2013. –

С. 83 - 92. – (Серія «Економіка»).

3. Сханова С.Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание / С.Э. Сханова, О.В. Попова, А.Э. Горев. – М.: Академия, 2005. – 432 с.

4. Пічугіна Ю.В. Формування ефективного транспортного експедирування в морських портах: Автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04 / Ю.В. Пічугіна. – Одеса, 2009. – С.40-43.

5. Україна у цифрах у 2015 році. Статистичний збірник. – К.: Державна служба статистики України, 2016. – 244 с.

УДК 656.615.003

ПАРАМЕТРЫ И ФАКТОРЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТНОЙ УСТОЙЧИВОСТИ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

Мезина Л.В., к.э.н., доцент (ОУ «ОМА»)

Для торговых портов любого государства существуют единые принципы и факторы эффективной реализации функциональной устойчивости и эффективной хозяйственной и инвестиционной деятельности. Одновременно проявляются особенности функционирования торговых портов под влиянием ряда специфических условий и факторов, присущих локальным или региональным портовым подсистемам. Если исходить из общих задач экономической деятельности производственно-транспортных предприятий, то главной из них для торговых портов является формирование финансовых целей и реализация инвестиционных проектов.

Основным физическим показателем производственной деятельности предприятий морского транспорта, характеризующий уровень развития морской транспортной системы, является динамика грузооборота. Динамика грузооборота в морских портах Украины за 2013-2016 год представлена в таблице 1.

2016 год характеризуется падением грузооборота в национальных морских торговых портах, грузооборот сократился в девяти из тринадцати национальных морских торговых портов (по сравнению с 2015 на 8,9%): экспорт сократился на 3,6% по сравнению с 2015, импорт на 11%, транзит на 35,1% и каботаж на 23,4%.

Таблиця 1

Динамика грузооборота в морских портах Украины, тыс.т

Порты	2013	2014	2015	2016
Бердянський	2163,5	3197,1	4450,8	3800
Белгород Дністровський	667,34	614,72	715,7	462,93
Ізмаїльський	2762,6	3092,98	4825,2	5682,62
Чорноморськ	16458,53	17613,18	17257,56	15942
Маріупольський	15499,42	13003,2	8984,04	7603,5
Николаєвський	20303,69	20802,83	22232,61	22424,31
Одеський	23169,74	24579,15	25585,85	25250,85
Октябрськ	5567,28	6975,07	6911,11	6538,53
Ренійський	2794,86	1464,76	906,93	972,37
Скадовський	276,27	58,38	37,9	32,9
Усть-Дунайський	39,1	61,55	22,5	25,4
Херсонський	3717,44	3900,95	4133,89	3712,23
Южний	43424,5	47431,7	48582,07	39297,57
Всього	136844,3	142795,6	144646,2	131745,2

К причинам этой негативной тенденции относятся следующие: неэффективное управление морской отраслью, отсутствие комплексного подхода и единой стратегии реформирования отрасли, низкий уровень администрирования отрасли, отсутствие четкого управленческого курса Министерства инфраструктуры в портовой отрасли, кадровая нестабильность в руководстве госпредприятий, отсутствие рациональной методики расчета портовых сборов, неспособность железнодорожных узлов возле крупных портов обрабатывать возросший грузопоток. Все это привело к ухудшению управленческих решений в морской отрасли Украины и как следствие к снижению конкурентоспособности национальных морских торговых портов, потерю грузооборота в портах и транзита.

К положительным тенденциям в морской национальной отрасли можно выделить упрощение контрольных процедур при оформлении прихода судов в морских портах, время в ожидании начала грузовых операций сокращено до 20-30 минут.

Рост грузооборота в 2016 году наблюдался у Измаильского порта (рост 17,8%) за счет роста грузоперевалки хлебных грузов, руды, а также переориентации части грузопотока

черных металлов; Усть – Дунайского морского торгового порта (рост на 12,9%) в основном за счет роста зерновых грузов и нефтепродуктов; Ренийский порт (рост 7,2%) за счет роста объемов химических и хлебных грузов; Николаевский морской торговый порт (рост 0,9%) за счет роста зерновых грузов и растительного масла.

За последние время в национальных морских торговых портах изменилась структура грузопотока: выросла доля переработки зерновых грузов и сократилась перевалка металлов и контейнерных грузов, что обуславливает необходимость репрофилирования инфраструктуры портов: в 2016 года доля переработки сыпучих грузов составила 71%, тарно-штучных 21% и наливных 5% (таблица 2). Основные грузы, которые перерабатывают национальные морские торговые порты это, как уже отмечалось, хлебные грузы, руда, черные металлы, уголь и контейнеры.

Перевалка черных металлов в 2016 году по сравнению с 2015 годом сократилась на 8,5% , сократилась переработка угля на 33%. Как видно из приведенных данных за 2016 год зерно является одним из главных грузов для национальных морских торговых портов и их доля в общем грузообороте превысила 30%.

Таблиця 2

Динамика грузооборота в морских портах Украины по структуре грузов за 2013-2016 год, тыс.т

	2013	2014	2015	2016
тарно-штучные	30809,64	31146	27367,15	27543,92
сыпучие	90961,83	97740,64	105407,5	93413,41
наливные	15072,83	13908,93	11871,47	10788,58
всего	136844,3	142795,6	144646,2	131745,9

Контейнерооборот в украинских морских торговых портах в 2016 году восстанавливается, хотя и не достиг показателей 2013 года (рис 1).

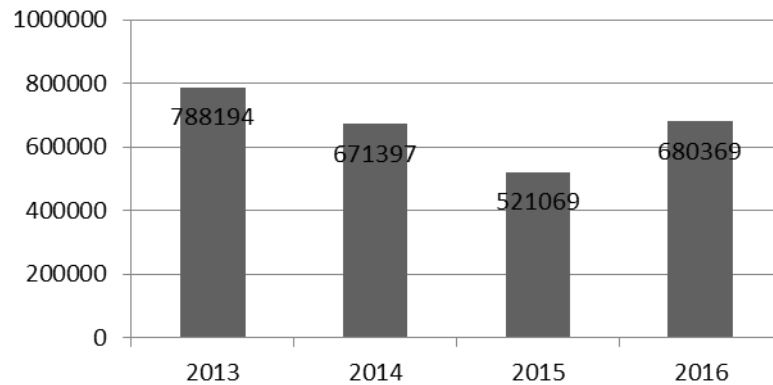


Рис. 1. Динамика контейнерооборота в морских торговых портах Украины, тыс. TEU

В 2016 году около 70% грузопотока (93, 329 млн. т) прошедшего через национальные морские торговые порты было обработано портовыми операторами частной формой собственности. Через причалы АМПУ частные портовые операторы переработали 40,6% от общего объема (53, 515 млн. т.), а стивидорные компании, которые работали на собственных причалах переработали 30,2% от общего объема (39, 814 млн.т).

Одним из факторов развития экономического потенциала страны является транзитная привлекательность региона. Оптимизация условий обслуживания транзитных грузопотоков приводит к росту доходов транспортных средств. Оптимизация транзитных грузопотоков, обслуживаемых национальной транспортной системой, зависит от трех основных групп факторов: естественной привлекательности портов и наземных путей в соответствии с принципами формирования региона транспортного обслуживания; экономической выгоды с позиции грузовладельцев и транспортных предприятий; четкости правовых положений и организации обслуживания. С учетом этих факторов должна строиться экономико-правовая система, принципы налогообложения и формироваться технико-экономический уровень предприятий морского транспорта.

Хотя Украина по географическому расположению предопределяет потенциальную загрузку транспортных мощностей транзитными грузопотоками за последние четыре года наблюдается стойкая динамика сокращения этого грузопотока: если в 2013 году переработка транзитных грузов составила 22 350 тыс т, то в 2016 – 10328,85 тыс.т. Одной из причин этой негативной тенденции является: падение

транзитных грузопотоков из России и Беларуси, часть транзитных грузов таких как нефть и нефтепродукты, уголь, руда и металлы отошли в другие страны.

Одной из проблем в обеспечении конкурентоспособности национальных морских торговых портах является устаревший механизм формирования портовых сборов. Мирровая практика формирования портовых сборов – учет себестоимости плюс разумная норма прибыли, которая обеспечивает безопасность судоходства и окружающей среды. Тарифная политика развитых зарубежных стран направлена на повышение привлекательности порта для его клиентуры, посредством предоставления судам различных льгот в зависимости от цели захода судов в порт и их количества, степени их загрузки, линейности судов.

Для обеспечения конкурентной устойчивости национальных морских торговых портов и транспортной системы в целом необходим согласованный механизм тарифной политики, учитывающий все звенья ее логистической составляющей. Планирование себестоимости грузопереработки по отдельным подразделениям порта должно основываться на системе нормативов, предопределяющих адекватность средних затрат уровню равновесного тарифа на рынке стивидорных услуг.

УДК 656.072:656.224

ИНТЕГРАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Михальченко А.А., к.т.н., доцент (БелГУТ)

Железнодорожные пассажирские перевозки на постсоветском пространстве за последние годы существенно сокращены (в среднем на 40-60 %). Основной причиной такого падения является отсутствие логистики пассажирских перевозок, игнорирование её необходимости. Это привело к перекосу в тарифах, особенно на международное сообщение, когда проезд по международному тарифу в 5-6 раз выше, чем по местному (внутригосударственному). В итоге, при наличии сверх рентабельных международных пассажирских перевозок (80-90 %) имеет место убыточность пассажирских перевозок в целом по железным дорогам (в среднем на 25-30 %). В итоге проигрывает государство, пассажир и железная дорога: государство недополучает необходимые платежи (в том числе и в валюте) и вынуждено субсидировать внутригосударственные пассажирские перевозки (в среднем на 35-40 %); объем пассажирских перевозок существенно сокращается, а железная дорога вынуждена производить перекрестное субсидирование убыточных пассажирских перевозок за счет более доходных видов деятельности.

В современных условиях развития железнодорожных пассажирских перевозок теоретическое обоснование логистики данного вида перевозок рассматривается как новое научно-практическое направление хозяйственной деятельности при выполнении интеграционного процесса, призванного содействовать созданию потребительской стоимости транспортных услуг с наименьшими общими издержками. Теория логистики пассажирских перевозок предусматривает комплексное представление о методах и закономерностях построения логистических систем, направленных на оптимальное управление ресурсами транспортных организаций на железной дороге. В теоретических основах рассматривается однозначная концепция логистики, определяющая расширение сферы её применения, связанное с развитием оптимизационных методов управления материальными потоками при выполнении

железнодорожных пассажирских перевозок. Это позволит сократить продолжительность времени между поступлением заказа на выполнение перевозки и её завершением (от момента приобретения билета до окончания поездки пассажира). По новому должна рассматриваться роль транспортной логистики в обеспечении коммерческой деятельности транспортных организаций. Существенному изменению подлежит классификация пассажирских перевозок, транспортно-логистического проектирования и управления ими. Новые принципы организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте, построения транспортной логистики и выполнения международных транспортных операций предусматривают использование логистических аспектов функционирования железнодорожного транспорта с учетом особенностей формирования и управления транспортными макросистемами. Теоретически они должны быть увязаны с информационными технологиями в транспортной логистике и государственным регулированием, а также поддержкой транспортных логистических систем страны в целом.

Интеграционное развитие логистики железнодорожных перевозок в методическом аспекте на сегодняшний день не имеет достаточного обеспечения. В результате нет четкого планирования и управления расходами по пассажирским перевозкам с выделением в них составляющих начально-конечных операций (вокзального) обслуживания, по видам тяги, видам сообщения, классу обслуживания, скоростным параметрам. Это привело к тому, что с изменением функционального назначения пассажирских перевозок в новое время, определившего переход к самому понятию пассажирской перевозки, возникла необходимость интеграции технологии, экономики и условий развития рынка пассажирских перевозок. Современная пассажирская перевозка направлена не на простое перемещение пассажира между двумя точками на маршрутной сети, а на его доставку точно в срок, в нужное время для исполнения функциональных задач: прибытие на работу и выезд после её окончания, приезд в аэропорт с минимальным разрывом времени между рейсами самолетов, выезд на пограничный пункт и прохождение таможенно-пограничных процедур за минимальное время и т.д.

Функциональное приближение железнодорожных пассажирских перевозок, которое может решить только современная логистика их планирования и исполнения,

позволяє наращувати їх об'єми, формувати фінансову модель рентабельного виконання. Така модель може дозволити регулювати на рівні прогнозування і планування використовувати інноваційні та традиційні технології виконання пасажирських перевезок. Не завжди потребується підвищення швидкостей в діапазоні 160-200 км/ч, щоб перевезти 1200-1500 пасажирів в сутки по визначеному напрямку. Тому використовується сучасна інтеграційна логістика пасажирських перевезок, яка дозволяє розглядати як єдине ціле саму технологію пасажирських перевезок, фінансове їх забезпечення (що безпосередньо пов'язано з новою схемою формування тарифів на пасажирські перевезки), дотримуватися інтересів пасажирів до транспортних послуг залізничної дороги.

Використання логістики залізничних пасажирських перевезок дозволяє визначити потреби пасажирів в перевезеннях по класу обслуговування, терміну доставки, тривалості поїздки. Логістикою ці параметри пов'язуються з можливостями транспортних організацій. В протилежному випадку перевезення переходить на інші види транспорту або до інших перевізників. Тоді свої перевізники втрачають в конкуренції і зазнають розриву на ринку пасажирських перевезок.

УДК 338.47

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Овчиннікова В.О., к.е.н, доцент (УкрДУЗТ)

Ефективність національної економіки, економічне зростання, стійкість розвитку вертикально-інтегрованих систем, територіальних комплексів та зовнішньоекономічної діяльності багато в чому визначається функціонуванням залізничного транспорту. Крім того, розвиток сучасної та конкурентоспроможної транспортно-комунікаційної інфраструктури виступає як один з ключових моментів досягнення високих і стійких темпів економічного зростання та забезпечення економічної безпеки країни. Тобто від успішного функціонування залізничного

транспорту сьогодні залежить розвиток всієї національної економіки, а також конкурентоспроможність та економічна безпека країни.

Сьогодні галузі доводиться функціонувати в умовах нестабільності макросередовища (часті зміни в законодавстві, значне податкове навантаження, зростання цін на паливно-мастильні матеріали, низький рівень державної підтримки галузі та ін.), що призводить до погіршення її техніко-технологічного і фінансово-економічного стану та скорочення кількості перевізників, а також вимагає нових стратегічних методів управління розвитком залізничного транспорту.

Саме тому, враховуючи стратегічну важливість залізничного транспорту в системі національного господарства України, та суттєве ускладнення його техніко-технологічного і фінансово-економічного стану, надзвичайно актуальним є питання визначення методів та способів державного регулювання розвитку галузі.

Основними формами державного регулювання сьогодні є планування та програмування економіки. Планування на макrorівні (макроекономічне планування) — форма управління народним господарством (а отже, форма державного регулювання економіки), що передбачає визначення цілей, розроблення (складання) планів та їх реалізацію (з урахуванням шляхів досягнення) на основі наукового передбачення, що базується на пізнанні економічних законів [1]. Планомірність як категорія виражає більш глибоку сутність, ніж планування, оскільки є безпосередньою формою вияву закону планомірного розвитку, дія якого зумовлена передусім еволюцією технологічного способу виробництва, а планування — лише метод реалізації планомірності. Важливою функцією держави стає розроблення довготермінових (на 5 і більше років) стратегічних програм економічного та соціального розвитку, які, забезпечуючи економічну систему всебічною інформацією, посилюють зворотні зв'язки та сприяють стабільності системи [1].

Так, в Україні в 2010 р сформовано та затверджено Розпорядженням КМУ №2174-р від 20.10.2010р. Транспортну стратегію України на період до 2020 року [2], яка містить лише загальні напрямки розвитку для всіх видів транспорту.

Крім того в Україні діє Постанова Кабінету Міністрів № 1390 від 16.12.2009 р. «Про затвердження Державної цільової програми

реформування залізничного транспорту на 2010 - 2019 роки» [3], в якій вирішуються питання: розмежування господарських функцій і функцій державного управління; утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування; 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); підвищення рівня конкуренції за рахунок гарантування суб'єктам господарювання незалежно від форми власності рівного доступу до ринку надання залізничних послуг у конкурентних, потенційно конкурентних секторах та на суміжному ринку та ін.

Доцільно також виділити діючу Стратегію сталого розвитку "Україна - 2020" №5/2015 від 12.01.2015р [4], де сформовані універсальні та узагальнюючі напрямки розвитку не лише залізничного транспорту, а й інших галузей, що не дозволяють врахувати особливості його функціонування та відповідно визначити дієві напрямки розвитку.

Отже, проведений аналіз існуючих програм державного регулювання дозволяє стверджувати, що в економічній науці сформовано певний арсенал програм, методів і форм регулювання, проте кожен з них стосується лише певної вузької частини передумов та наслідків тих змін, які необхідні сьогодні в процесі забезпечення сталого економічного розвитку залізничного транспорту та всієї держави.

У сучасних умовах потрібна дієва, аргументована, чітка, адекватна поточним та перспективним завданням стратегічного розвитку держави та залізничного транспорту програма, що базувалася б на принципово нових теоретичних засадах забезпечення конкурентоспроможності галузі та держави.

Програма державного управління повинна бути спрямована на визначення найбільш дієвого способу застосування могутності держави у вирішенні проблем та використанні можливостей стратегічного розвитку не лише залізничного транспорту, а й всієї держави. Для її реалізації необхідний не гіпотетичний (імовірнісний), а абсолютно точний

науково обґрунтований прогноз, що дозволяє оцінити причину проблеми, що виникла, або наявність невикористаної можливості, що існує, її характер, наявні та майбутні стратегічні ресурси, вибрати адекватні механізми і способи державного стратегічного управління колективною поведінкою і взаємодією людей у сьогоденні з розрахунком на далеке майбутнє.

Саме тому, для визначення ефективних напрямків державної програми стратегічного розвитку залізничного транспорту слід звернути увагу не лише на вирішення проблем функціонування та використання можливостей розвитку в межах держави, як наголошується в працях В.Л. Диканя, М.В. Корінь, Н.В. Якименко, І.В. Токмакової, Б.Я. Остапока [5-8], необхідно також обов'язково звернути увагу на можливість, що надає глобальне оточення та подоланні проблем, які стоять на шляху їх використання.

Основні можливості глобального оточення залізничного транспорту, пов'язані з тим, що Україна - транзитна держава, її географічне положення на євразійському просторі є унікальним, а потужний транспортний комплекс дозволяє забезпечувати зростаючі сьгодні транспортні потоки вантажів у напрямках Європа-Азія і Балтика-Чорне море.

Однак, обсяги транзитних вантажів, за даними Держкомстату за останні роки істотно скоротилися, не стане винятком і поточний рік. Спад транзитних вантажопотоків далі відбувається на фоні збереження або несуттєвого зростання загальних обсягів перевезень в залізничній і портовій галузях. Це говорить про те, що такі показники не варто списувати на кризові тенденції економіки держави в цілому. Зараз вони швидше можуть тільки стримувати зростання української економіки, ніж пояснити такий серйозний спад у перевезеннях.

Велика кількість зовнішніх та внутрішніх факторів впливають на даний перебіг подій. Виявити та визначити їх вплив є головною необхідністю при розробці дієвих державних програм стратегічного розвитку залізничного транспорту України.

В першу чергу, для пошуку причин зниження транзитних потоків через Україну необхідно досліджувати коридори транспортування вантажів по різних маршрутах використовуючи при цьому основні критерії, які безпосередньо впливають на обсяг транзиту (час, вартість, надійність та безпека вантажу) і виявити вузькі місця, які негативно позначаються на транзитні потоки. Відповідно, це дозволить визначити, які маршрути є більш привабливими, а які - навпаки і в чому полягають причини цього

та розробити заходи з подолання їх.

Наступним основним чинником, що впливає на розмір транзиту в Україні, є недосконалість процедури проходження кордону. Україна, як і будь-яка інша країна, потребує подальшої розробки та впровадження прозорих процедур, оскільки це є одним з головних факторів, що впливають на рішення вантажовласників. Вони повинні мати чітке уявлення, які документи потрібні на кордоні, як виглядає процедура, і скільки це буде коштувати. Все це впливає на привабливість України як транзитера.

Тим не менш, Україна виглядає не так вже погано в цьому відношенні, але все ж потребує поліпшення, щоб досягти таких результатів, як Західна Європа. Набагато гірші справи з цим питанням в Середній Азії, тому Україні необхідно користуватися даними перевагою для залучення транзитних вантажів.

Проте слід розглядати й інші фактори, для визначення причин зниження обсягу транзиту. Одним із головних напрямків пошуку забезпечення ефективного використання транзитного потенціалу України є розгляд держави як складової частини окремо взятого транспортного коридору, тобто розвиток транзитного потенціалу напряду залежить від країн, що є партнерами нашої держави по певному транспортному коридору.

Так, наприклад, Україна є частиною коридору TRACECA, що включає в себе близько 12 країн. Це є однією з причин її більш низької привабливості, яка витікає з відсутності гармонізованого документообігу і процедур на деяких пунктах перетину кордонів. Адаже для того, щоб перевезти вантаж, потрібно неодноразово перетинати кордон і переплисти через два моря - Чорне і Каспійське. Всі ці фактори змушують компанії сумніватися в доцільності використання цього шляху для перевезення товарів між Європою і Китаєм. Якщо ж відправляти вантаж через Росію, то в цьому випадку потрібно буде перетнути кордон лише в декількох місцях - самої Росії, Білорусії і Казахстані, - які вже працюють над уніфікацією своїх процедур, і це значно спрощує транзит. Зараз TRACECA робить все можливе зі свого боку для уніфікації процедур, оскільки Україна в разі співпраці з усіма партнерами, такими як ЄС, Росія і Кавказ, могла б бути ідеальним транзитером.

Також якщо виконати оцінку трьох різних варіантів маршруту транзиту (перший з них проходить територією Білорусі, Російської Федерації та Казахстану; другий лежить через

Україну, Грузію, Азербайджан, Узбекистан, Киргизстан; третій шлях передбачає транспортування вантажів через такі країни, як Туреччина, Іран, Туркменістан, Таджикистан, Киргизстан), то найбільш привабливим для транзиту, за розрахунками головного транспортного експерта проекту TRACECA IDEA, буде перший варіант, який дозволяє вантажовласникам скорочувати витрати і економити час. Інші ж програють йому за всіма показниками. В основному це викликано затримкою на прикордонних пунктах пропуску і недостатньо прозорими процедурами. Таким чином, використання транзитного потенціалу України більшою мірою залежить і від держав-партнерів по транспортному коридору.

Отже, підсумовуючи все вищесказане, слід зазначити, що державна програма стратегічного розвитку повинна враховувати напрямки вирішення проблем функціонування та використання можливостей розвитку залізничного транспорту на макрорівні, а також напрямки та способи використання можливостей, що надає глобальне оточення та шляхи подолання проблем, які заважають їх використанню. Дана державна програма повинна стати відповідним пунктом для розробки в подальшому програм підтримки та розвитку стратегічних об'єднань за участю залізничного транспорту України, як на мікро-, макро- та глобальному рівні з метою досягнення глобальної загальнодержавної мети - забезпеченні ефективності інноваційного розвитку залізничного транспорту, промисловості, а, відповідно, і всієї держави.

Список використаних джерел

1 Мочерний С.В. Економічна теорія: підручник / С. В. Мочерний. — 4-те вид., стереотип. — К.: ВЦ «Академія», 2009. — 640 с.

2 Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року – Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. №2174-р [Електронний ресурс] - Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>

3 Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 - 2019 роки - Постанова Кабінету Міністрів від 16.12.2009р. № 1390 [Електронний ресурс] - Режим доступу : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP09139-0.html

4 Про Стратегію сталого розвитку "Україна - 2020" - Указ Президента України від 12.01.2015р № 5/2015 [Електронний ресурс] - Режим доступу :

<http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.

5 Дикань В. Л. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів / В. Л. Дикань, М. В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2012. — №38. — С. 156 — 162.

6 Дикань В. Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України / В. Л. Дикань, Н. В. Якименко // Вісник економіки транспорту та промисловості. — № 30. — 2010. — С. 11—16.

7 Токмакова І. В. Види стратегічних партнерств за участю залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Тенденції економічного розвитку України в умовах нестабільності : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 29 — 30 травня 2015 р.) : у 2 ч. — К. : ГО «Київський економічний науковий центр», 2015. — Ч. 1. — С. 40 — 43.

8 Остапюк Б. Я. Особливості формування міжгалузевої цільової стратегічної програми розвитку в Україні за пріоритетною участю залізничного транспорту / Б. Я. Остапюк // Вісник Хмельницького національного університету. — Серія : Економічні науки. — 2014. — № 6. — Т.1. — С. 263—268.

УДК 656.6:339.165.4

ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ СТІЙКОГО РОЗВИТКУ БАЛКЕРНОГО СЕГМЕНТУ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

Онїщенко В.В., аспірант (ДонГУУ)

Дослідженню ролі та значення транспортної інфраструктури для економічного розвитку держави присвятили свої роботи багато авторів. Наприклад, Макаренко М. розглянуто особливості функціонування транспортної інфраструктури в Україні, Сотниченко Л. проведено систематизацію зарубіжних тенденцій в розвитку транспортної інфраструктури [1, 2]. Але особливої уваги слід було б приділити проблемам торговельного судноплавства, котре повинне враховувати особливості окремих морських зон і динаміку міжрегіональної торгівлі.

Системний підхід до опису ринку морської торгівлі передбачає ідентифікацію його структури. Ринок морських транспортних послуг - це сукупність фрахтового ринку, ринку портових послуг, ринку морських посередників і ринку допоміжного сервісу.

Локальний фрахтовий ринок можна визначити як сферу обігу транспортних послуг на перевезення певних видів вантажу, судами, які володіють певними характеристиками. Розмір тоннажу, також як і спеціалізація тоннажу, використовується для виділення локальних фрахтових ринків.

На збільшення транспортної роботи морського флоту впливає зростання середньої відстані морських перевезень багатьох видів вантажів за умови більш активного залучення в міжнародний товарообмін віддалених країн і територій. Збільшення обсягів міжнародної морської торгівлі у напрямку Східної Азії викликало у цьому регіоні найпотужніший полюс тяжіння вантажопотоків і судноплавної активності. В цілому на розвинені країни з ринковою економікою у 2010 р. припадало 34% світового обсягу відправлення вантажів морем і 43% — прибуття, на азіатські країни — 40% відправлених та 55% — розвантажених.

На початок 2012 р. 30 країн контролювали 94% тоннажу. Судноплавні компанії чотирьох країн — Японії (15,76% тоннажу), Греції (16,17% тоннажу), Німеччини (9,17% тоннажу) та Китаю (8,63% тоннажу) — контролюють 50% світового тоннажу (що вимірюється в dwt). На 01.01.2012 р. світовий торговельний флот склав 48197 од. і 1,46 млрд т dwt і 15,3 млн TEU. За кількістю суден танкери складають 26,8%, балкери — 19,5%, контейнеровози — 10,4%, судна для перевезення генеральних вантажів — 34,9%. За дедвейтом танкери становлять 37,4%, балкери — 41,4%, контейнеровози — 13,5%, судна для перевезення генеральних вантажів — 7,2%. Середній вік танкера становив 14,5 року, балкерів — 12,4 року, контейнеровозів — 10,4 року, суден для перевезення генеральних вантажів — 21,22 року [3-4].

Найбільшими судами, що використовуються в даний час для морських перевезень, є балкери класу "валімакс", які належать бразильському залізничному концерну "Вали" і експлуатуються ним. У квітні 2013 року в експлуатацію було здано найостанніше судно цієї серії "Вали Корея" дедвейтом 402 303 тонни. Зараз концерн "Вали" створює перевалочні вузлові центри в Малайзії і на Філіппінах, оскільки цим судам, які спочатку будувалися з прицілом на китайські порти, які не дозволяється

заходити в порти Китаю з повним завантаженням. З огляду на діючих в Китаї обмежень судна класу "валімакс", що заходили в китайські порти на початку 2013 року, реєструвалися як судна дедвейтом трохи менше 300 000 тонн. У 2012 році було спущено на воду в сім разів більше - по тоннажу - балкерів, ніж десять років тому. Разом з тим обсяги портфелів замовлень скорочуються, складаючи в даний час лише одну п'яту від розмірів існуючого флоту. На перевезення балкерних вантажів припадає приблизно 40% сукупного обсягу вантажів, що перевозяться морем.

Як і інші ринки морських перевезень, балкерний ринок, на якому, як правило, виділяють основні (залізна руда, вугілля, зерно, боксити / глинозем і фосфоритне порода) і неосновні масові вантажі (сільськогосподарська продукція, мінеральна сировина, цемент, лісоматеріали і сталеві продукти), також постраждав від великої надлишкової провізної здатності і низьких темпів економічного зростання, внаслідок чого зберігалися низькі фрахтові і чартерні ставки (Clarkson Research Services, 2013e; Barry Rogliano Salles, 2013 роки; Danish Ship Finance, 2013). В результаті доходи у всіх сегментах флоту продовжували падати. В цілому, середній розмір добового доходу від балкера знизився в 2012 році в порівнянні з 2011 роком на 41%, склавши 6 579 дол. (Clarkson Research Services, 2013).

Сьогодні завантаження балкерного флоту становить приблизно 92-94%. Стан балкерного ринку визначається багато в чому зростанням економіки Китаю. Частка Китаю в загальному обсязі імпорту сухих вантажів за останні 10 років суттєво зросла. Якщо в 2000 р країна ввезла 150 млн т. вантажів, то в 2009 році цей показник склав уже 900 млн т. - 40% від сукупного обсягу імпорту сухих вантажів в глобальному масштабі. Для порівняння, частка Японії становить близько 18%, Євросоюзу - 16,5%, США - всього 2,5%.

Істотно на динаміку будівництва нових балкерів вплинула криза 2008-2010 рр. У 2009 р. балкерний флот поповнився новобудовами сумарним дедвейтом 42 млн т. Це відповідає за все 62% оголошених і запланованих до здачі у 2008 році замовлень.

Надзвичайно позитивно на балкерному ринку позначаються затори у великих портах: таким чином підвищується завантаження флоту. З заторами стикаються близько 5% балкерного флоту. В першу чергу це актуально для судів Capesize.

В цілому прогнозується, що попит на балкерний перевезення буде збільшуватися, що

не в останню чергу пов'язано з ростом імпорту залізної руди і вугілля в Китай, вугілля в Індію, а також поліпшення економічної ситуації в світі в цілому.

В цілому подібна ситуація спостерігається й в інших сегментах ринків морських перевезень: триваюче погіршення кон'юнктури ринку балкерних перевезень змушувало судовласників вдаватися до таких радикальних заходів, як введення програм здачі судів на злам, відстрочка здачі в експлуатацію нових суден, експлуатація суден в режимі знижених швидкостей, реалізація програм підвищення паливної ефективності в інтересах зниження витрат і утримання розмірів боргу на низькому рівні.

Одним з ключових чинників, що компенсують надлишок пропозиції на цьому ринку, буде як і раніше виступати динаміка зростання китайського попиту на імпортовані сухі масові вантажі. Разом з тим в майбутньому уповільнення темпів здачі в експлуатацію нових суден і стійкі темпи відправки судів на злам повинні сприяти забезпеченню більш збалансованого стану балкерного ринку.

Серед 35 країн з найбільшим флотом 17 країн розташовані в Азії, 14 - в Європі і 4 - на Американському континенті. Практично половина світового тоннажу (49,7%) належить судноплавним компаніям всього чотирьох країн - Греції, Японії, Німеччини та Китаю. Судновласники з Бермудських островів, з Бразилії і з острова Мен спеціалізуються головним чином на великих судах, в першу чергу танкерах і балкерах. Судновласникам в Індонезії, Російській Федерації та В'єтнамі належить велика кількість судів меншого розміру, в тому числі судів, які використовуються для здійснення прибережних перевезень і перевезень між островами.

Таким чином, найбільша частка судів балкерного флоту належить перш за все Японії та Греції, третє місце займає Китай.

У 2012 році завершився найбільший в історії - по тоннажу в бруто-реєстрових тоннах - цикл суднобудування. У період з 2001 по 2011 рік обсяги здачі в експлуатацію нових суден з року в рік били всі колишні рекорди. Навіть після економічного спаду 2008 року річний дедвейт спустивших на воду суден продовжував зростати ще три роки, завдяки замовленням, які в значній мірі були розміщені до кризи. Тільки в 2012 році вперше з 2001 року тоннаж судів, зданих в експлуатацію протягом року, не досяг рівня попередніх 12 місяців. Незважаючи на таке уповільнення темпів спуску на воду нових судів, у 2012 році тоннаж світового флоту продовжував

зростати, хоча і нижчими темпами; в річному обчисленні темпи зростання склали 6% проти 10% у попередньому році. За період з 2001 року тоннаж світового флоту збільшився більш ніж удвічі, досягнувши в січні 2013 року 1,63 млрд. Т дедвейту. Такого великого зниження не відзначалося з середини 90-х років минулого століття [3, 4].

Таким чином, найбільша частка судів балкерного флоту належить перш за все Японії та Греції, третє місце займає Китай.

У 2012 році завершився найбільший в історії - по тоннажу в бруто-реєстрових тоннах - цикл суднобудування. У період з 2001 по 2011 рік обсяги задачі в експлуатацію нових суден з року в рік били всі колишні рекорди. Навіть після економічного спаду 2008 року річний дедвейт спустивших на воду суден продовжував зростати ще три роки, завдяки замовленням, які в значній мірі були розміщені до кризи. Тільки в 2012 році вперше з 2001 року тоннаж судів, зданих в експлуатацію протягом року, не досяг рівня попередніх 12 місяців. Незважаючи на таке уповільнення темпів спуску на воду нових судів, у 2012 році тоннаж світового флоту продовжував зростати, хоча і нижчими темпами; в річному обчисленні темпи зростання склали 6% проти 10% у попередньому році. За період з 2001 року тоннаж світового флоту збільшився більш ніж удвічі, досягнувши в січні 2013 року 1,63 млрд. т дедвейту. Такого великого зниження не відзначалося з середини 90-х років минулого століття.

Питома вага балкерного флоту починаючи з 1980-го року зростає з 27,23% до 42,05% у 2013-му році. У січні 2014 року сукупний дедвейт світового флоту досяг 1,69 млрд. Т (див. Табл. 2.1, рис. 2.5), з яких 42,9% припадало на балкери, за якими слідували нафтові танкери (28,5%) і контейнеровози (12,8%).

Порівнюючи структуру світового флоту 2013-2014 років, можна зробити висновок, що більш за все зміни відбулися у балкерному секторі та дорівнює 5,8%, у той час, коли обсяг нафтяних танкерів змінився лише на 1,9%. Найбільшу частку структури світового флоту складають суда балкерного типу, доля яких складає 42,9% (див. рис.2.5). На другому місці виступають нафтяні танкери – 28,5%.

Таким чином, балкерний сегмент ринку морської торгівлі є одним з лідируючих сегментів і займає більше ніж 40 % від усього світового флоту. Що стосується замовлень на нові суда, то майже 37 % складають балкери, а це 1736 судів цього типу з 4747. Незважаючи на це, лише 0,14 % балкерів незадіяні, а 99,75 % експлуатуються.

Діапазон прогнозів про майбутній розвиток ринку суховантажного тоннажу широкий. Однак в своїй більшості ці прогнози носять досить оптимістичний характер. Опитування, проведені аудиторською компанією Moog Shophans серед фрахтувальників, судновласників, менеджерів і брокерів, свідчать про збільшення очікувань на підвищення фрахтових ставок на балкерний тоннаж [4].

Глобальна морська транспортна індустрія функціонує за сукупністю специфічних закономірностей. Одночасно формується тенденція подальшого розвитку ринку морської торгівлі. Відносно цих умов і обмежень зростає потужність національних транспортних комплексів. Тому слід урахувати особливості взаємодії усіх учасників морських перевезень вантажів. Серед закономірностей виділяється нерівномірність розподілу тоннажу за країною. До основних тенденцій розвитку морської транспортної індустрії відноситься підвищення ролі інноваційних технологій. Вони стають основою управління стійкістю позиціонування судноплавних компаній в ринку морської торгівлі.

Зниження собівартості та вартості перевезення дозволяє залучити більший вантажопотік. Підвищення швидкості доставки вантажів дозволяє судновласнику збільшити оборотність і провозоспособність судна, а вантажовідправнику - прискорити оборотність витрачених на товар засобів (скоротити омертвіння капіталовкладень під час транспортування).

Одним з напрямків, що забезпечує зниження собівартості перевезення, є збільшення розмірів суден. Зростання розмірів балкерів виявилось доцільним у зв'язку з низькою вартістю навалювальних вантажів і бажанням металургійних заводів - споживачів усереднити склад руди (що можливо при великих її запасах). Успіхи на фрахтовому ринку балкерного тоннажу цілком і повністю зобов'язані балансу попиту і пропозиції. У 2013 році поставки нових балкерів склали 45,3 млн тонн, а списання - 17,5 млн тонн дедвейту. Таким чином, за станом на кінець 2013 року дедвейт світового балкерного флоту склав 698,5 млн тонн, показавши приріст в 5,3%, що набагато менше попередніх періодів.

В цілому прогнозується, що попит на балкерні перевезення буде збільшуватися, що не в останню чергу пов'язано з ростом імпорту залізної руди і вугілля в Китай, вугілля в Індію, а також поліпшення економічної ситуації в світі в цілому.

В цілому і подібно ситуації в інших

сегментах ринків морських перевезень, триваюче погіршення кон'юнктури ринку балкерних перевезень змушувало судовласників вдаватися до таких радикальних заходів, як введення програм здачі судів на злам, відстрочка здачі в експлуатацію нових суден, експлуатація суден в режимі знижених швидкостей, реалізація програм підвищення паливної ефективності в інтересах зниження витрат і утримання розмірів боргу на низькому рівні.

Одним з ключових факторів, що компенсують надлишок пропозиції на цьому ринку, буде як і раніше виступати динаміка зростання китайського попиту на імпортовані сухі масові вантажі. Разом з тим в майбутньому уповільнення темпів здачі в експлуатацію нових суден і стійкі темпи відправки судів на злам повинні сприяти забезпеченню більш збалансованого стану балкерного ринку.

Список використаних джерел

1. Макаренко М.В. Проблеми та перспективи розвитку транспортної інфраструктури України / Макаренко М.В., Носовська О.О. // Вісник Приазовського державного технічного університету. Сер.: Економічні науки: Зб. наук. праць. - Маріуполь: ДВНЗ "ПДТУ", 2014. - вип.27 – С. 5-14.

2. Сотниченко Л.Л. Досвід та практика зарубіжних країн щодо розвитку транспортної інфраструктури регіонів / Л.Л. Сотниченко // Механізми підвищення ефективності управління функціонування регіональної економіки [Текст]: зб. наук. пр. ДонДУУ. Вип. 279. Т XVI. – Д.: ДонДУУ, 2014. – С. 98 - 107. – (Серія «Економіка»).

3. Secretary-General of UNCTAD. United Nations Conference on Trade and Development [Електронний ресурс]: Review of Maritime Transport, 2012. – С. 153. – Режим доступу к отчету : http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_ru.pdf

4. Secretary-General of UNCTAD. United Nations Conference on Trade and Development [Електронний ресурс]: Review of Maritime Transport, 2015. – С. 108. –Режим доступу к отчету: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf

УДК 338.49

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЯМИ У РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ І ЙОГО СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

*Пакуліна А.А., к.е.н., доцент (ХНУБА),
Пакуліна Г.С., студентка (УкрДУЗТ)*

Нова соціально-технологічна парадигма, яка може забезпечити технологічний прорив, повинна передбачати використання ефективних механізмів та інструментів співорганізації діяльності всіх учасників інноваційного процесу [1, с. 216]. Ключем до розуміння взаємовідносин між суспільством та економікою, а також впливу цих взаємин на інноваційні процеси є інститути. Нами пропонується використовувати принципи координації, узгодження та мотивації як основних інструментів механізму інституційних змін на залізничному транспорті, який дозволить узгодити діяльність всіх учасників і створити нові організаційні форми цих взаємодій. Цим пояснюється актуальність і вибір теми проведеного нами дослідження.

Алгоритм розробки інноваційної стратегії розвитку залізничного транспорту та його соціальної інфраструктури, заснований на стратегічному плануванні та гнучкому бюджетуванні, в якості вихідної інформації передбачає використання фактичних даних роботи галузі, нормативних і регульованих показників і обмежень. Певною мірою такий алгоритм можна назвати імітацією цільового планування, яке здійснюється за схемою «цілі – цільові програми – ресурси – ресурсні програми – план» (рисунок 1).

Вибір і обґрунтування інноваційної стратегії розвитку залізничного транспорту та його соціальної інфраструктури обумовлені безліччю факторів і, насамперед, рівнем ресурсного забезпечення, виробничо-фінансовим потенціалом, місцем і роллю в національній економіці України, політикою держави і т.д. Головною метою стратегії розвитку залізничного транспорту має стати створення відповідного рівня його розвитку, що дозволить задовольняти життєво важливі потреби України та населення у перевезеннях в умовах сталого економічного зростання, тобто забезпечити якнайшвидший перехід від інфраструктури запізнілого типу до розвиненої інфраструктури, що відповідає запитам економіки [2, с. 77].

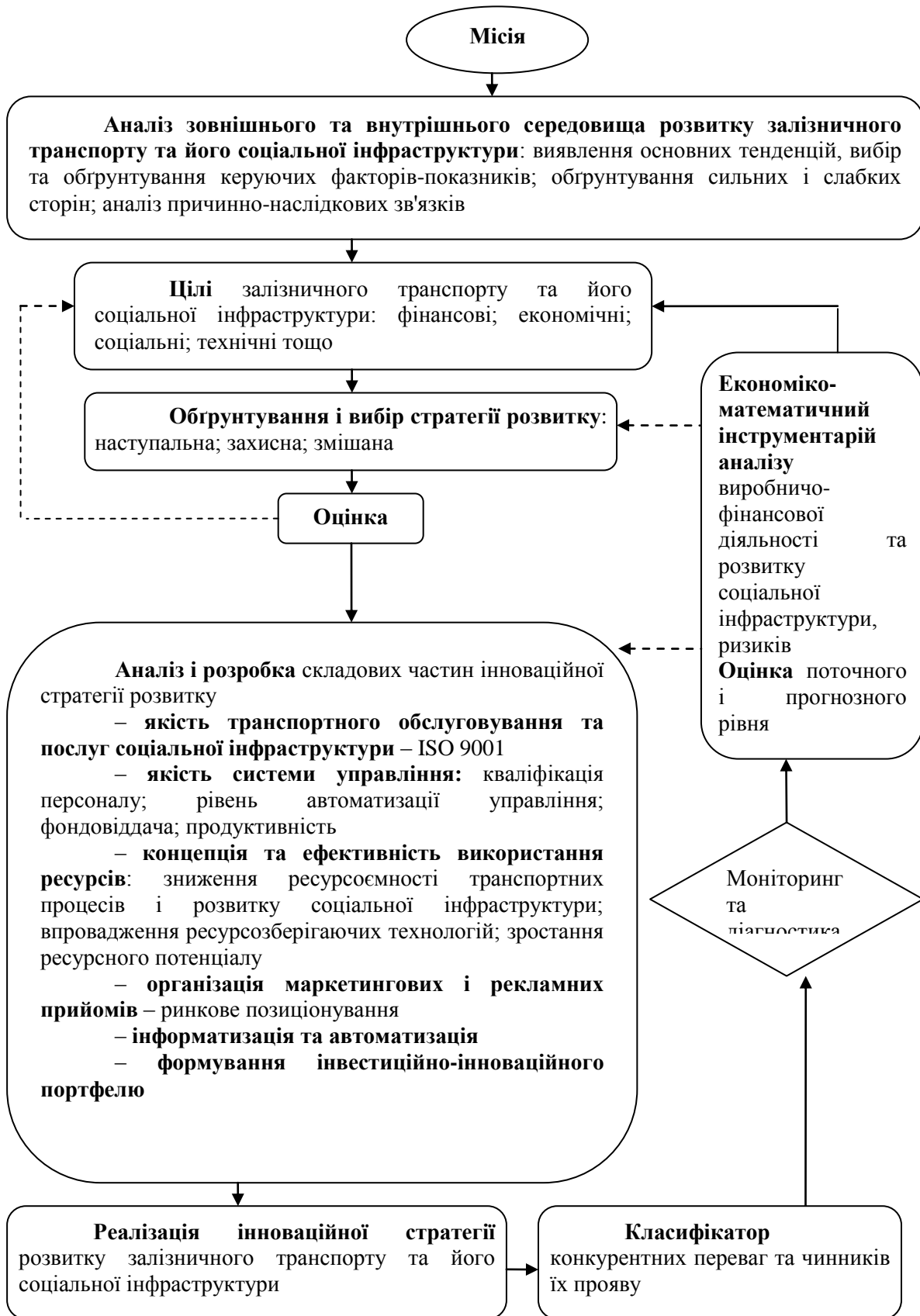


Рис. 1. Алгоритм розробки інноваційної стратегії розвитку залізничного транспорту та його соціальної інфраструктури

Розроблені наукові підходи щодо вибору і обґрунтування стратегії розвитку залізничного транспорту дозволили нам обґрунтувати інноваційну стратегію розвитку на даному етапі.

Програма структурної реформи на залізничному транспорті України в основному відповідає європейській моделі реформування залізниць і передбачає вертикальний поділ інфраструктури та перевезень, хоча і структура галузі, та цілі реформи в нашій країні інші. Однозначно характеризувати результати реструктуризації в країнах ЄС важко, так як національні залізниці вибирали власні підходи. Деякі віддали перевагу повному відокремленню функцій управління інфраструктурою (Великобританія, Швеція, Данія, Фінляндія), інші (Німеччина) сформували структури в рамках холдингової компанії з тим, щоб експлуатація та інфраструктура залишалися під єдиним контролем. На нашу думку, досвід ряду успішно проведених реформ дозволяє сформулювати основні інноваційні положення: 1) Залучення приватного сектора. Приватний сектор може і повинен виконувати проекти по будівництву нових залізниць з подальшою їх експлуатацією (такий досвід є в багатьох країнах ЄС та Китаї). У Північній Америці і Японії успішно діють великі вантажні та пасажирські приватні залізниці. У Латинській Америці концесіонування дозволило скоротити витрати уряду і знизити тарифи при зростанні попиту і продуктивності; 2) Виведення залізниць з-під державного регулювання. Універсальним аспектом реформ є відділення функцій експлуатаційних і комерційних від соціальних і політичних, які реалізуються урядом. Зазвичай це реалізується шляхом створення залізничної корпорації в рамках комерційного права із збереженням політичної та регулюючої функцій за міністерствами; 3) управління за видами перевезень. Залізниці обслуговують щонайменше три різних сегмента ринку: перевезення вантажів і пасажирів на міжміських та приміських/регіональних повідомленнях, які мають настільки різні характеристики попиту, конкуренції, регулювання, субсидювання та ін., що єдині методи менеджменту не придатні для отримання потрібних результатів; 4) Вертикальний поділ. Поділ функцій експлуатації і управління інфраструктурою виглядають більш суперечливим, хоча в основному неприйняття цієї ідеї зумовлене нерозумінням цілей і завдань. В даний час є

три підходи: інтегрована система, власник/користувач та розподіл функцій.

Аргументи на користь виділення інфраструктури посилюються, коли уряд готовий субсидувати лише кількох із багатьох операторів або коли підтримка державою транспортної інфраструктури нейтрально орієнтована на всіх користувачів [3, с. 4]. На нашу думку, залучення приватних інвестицій має особливу цінність, коли існуюча залізниця неефективна, високозатратна, не реагує на ринкові фактори [4, с. 232]. Також вона обіцяє вигоди, коли очевидна необхідність виділення комерційно ефективних видів діяльності або коли, принаймні, деякі служби залізниці вимушено конкурують з іншими видами транспорту.

З метою підвищення ефективності управління інноваціями у розвитку залізничного транспорту і його соціальної інфраструктури та забезпечення фінансування і реалізації великомасштабних інфраструктурних проектів пропонується використання такого механізму, як державно-приватне партнерство, найбільш розвинутою і комплексною формою якого є концесія. Перевагами концесійних угод є: обмеження фінансової участі відповідних бюджетів у здійсненні проектів модернізації і розвитку підприємств; приплив додаткових інвестицій; створення додаткової кількості робочих місць; підвищення ефективності витрат; повернення у власність держави або муніципального утворення модернізованого і сучасного обладнання після закінчення терміну дії договору. Перехід на концесійні угоди в залізничній галузі дозволить створити механізм партнерства держави і приватного бізнесу, залучати в країну іноземний капітал, зберігаючи при цьому контроль держави над транспортною інфраструктурою.

Перспективами подальших робіт у цьому напрямку є наукове обґрунтування механізму державно-приватного партнерства з метою підвищення ефективності управління інноваціями у розвитку залізничного транспорту і його соціальної інфраструктури.

Список використаних джерел

1. Пакулін С. Л. Підвищення сталості соціально-економічного розвитку і забезпечення економічної безпеки регіонів / С. Л. Пакулін, А. А. Пакуліна, Г.Ю. Корсунський // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – Вип. 52. – С. 215–219.
2. Пакуліна А. А. Алгоритм розробки інноваційної стратегії розвитку залізничного

транспорту та його соціальної інфраструктури / А. А. Пакуліна, Г. С. Пакуліна // Матеріали II міжнародної науково-практичної конференції «Міжнародне співробітництво для локального розвитку» (26 жовтня 2016 р., м. Краматорськ, Україна). В 2 ч. Ч. 2. – Вінниця: ТОВ «Нілан-ЛТД», 2016. – С. 75–79.

3. Пакуліна А. А. Регулювання розвитку ринку соціальних послуг і необхідність кількісного і якісного реформування інфраструктурного комплексу / А. А. Пакуліна // Materiály VIII mezinárodní vědecko – praktická konference [«Zprávy vědecké ideje – 2012»] (27 října – 05 listopadu 2012 roku). – Díl 7. Ekonomické vědy. – Praha : Publishing House «Education and Science», 2012. – S. 3–5.

4. Пакуліна Г. С. Теоретико-методологічні засади системного розвитку соціальної інфраструктури держави / Г. С. Пакуліна // Глобальні та національні проблеми економіки : Електронне наукове фахове видання Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського. – 2015. – № 6. – С. 229–234. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://global-national.in.ua/archive/6-2015/46.pdf>.

УДК 629.4.004.92

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ ВРЕМЕННОГО РАЗМЕЩЕНИЯ ВАГОНОВ

Потылкин Е. Н., инженер научно-исследовательской лаборатории «Грузовая, коммерческая работа и тарифы», магистр т.н. (УО «БелГУТ»)

В настоящее время условия работы железнодорожного транспорта в Республике Беларусь характеризуются повышением доли вагонов грузоотправителей, грузополучателей в общем потоке, что стало следствием проведения реформ на железных дорогах России и Казахстана. Данное обстоятельство нашло отражение в изменении структуры вагонопотока, поступающего на железнодорожные пути необщего пользования, при обслуживании которого вагоны инвентарного парка имеют приоритет. При этом стоит отметить, что анализ собранных в ходе исследования статистических

данных показал, что с увеличением доли частного подвижного состава в общем вагонопотоке прослеживается увеличение продолжительности выполнения маневровой работы на железнодорожных путях необщего пользования. Данные обстоятельства определяют проблемные вопросы организации работы на железнодорожном транспорте, которые обуславливают актуальность решения следующих задач: временное размещение («отстой») частных вагонов, определение оптимальных режимов взаимодействия железнодорожных станций и путей необщего пользования в условиях повышения доли вагонов грузоотправителей, грузополучателей в общем потоке, исследование технологии организации работы по вывозу продукции с мест погрузки.

Для определения продолжительности временного размещения вагонов, которые могут использоваться в случае оперативных изменений условий работы (задержка вагонов, увеличение спроса на продукцию и др.), рассмотрено 2 варианта технологии организации работы по вывозу продукции с мест погрузки: 1) содержание запаса порожних вагонов; 2) хранение груза на складе с возможностью задействования дополнительных складских емкостей.

Вагонопоток, следующий $N_{\text{пер}}$ передаточными поездами с технической станции в адрес грузовых фронтов, характеризуется интенсивностью поступления вагонов, которые в среднем находятся на пути необщего пользования в течение времени $T_{\text{нах}}$. При этом интенсивность входящего на путь необщего пользования потока равна сумме интенсивностей входящего потока на каждый грузовой фронт. Интенсивность потока на фронт погрузки, соответствует интенсивности спроса на продукцию, отгружаемую в пункте назначения (см. рисунок 1), то есть принимается $\lambda_{\text{пг}} = \lambda_{\text{сг}}$.

Максимальное количество вагонов, которое может поступить на путь необщего пользования, можно определить по формуле

$$m_{\text{max}} = \sum_{j=1}^{N_{\text{гф}}} \lambda_{\text{сг}} T_{\text{нах}} K'_{\text{пер}}, \text{ вагонов,} \quad (1)$$

где $N_{\text{гф}}$ – количество фронтов погрузки на пути необщего пользования;

$$1 \leq N_{\text{гф}} \leq N_{\text{гф}}^{\text{max}}, \quad (2)$$

где $N_{\text{гф}}^{\text{max}}$ – общее количество грузовых фронтов на пути необщего пользования; $K'_{\text{пер}}$ – коэффициент неравномерности вагонопотока на железнодорожных участках.

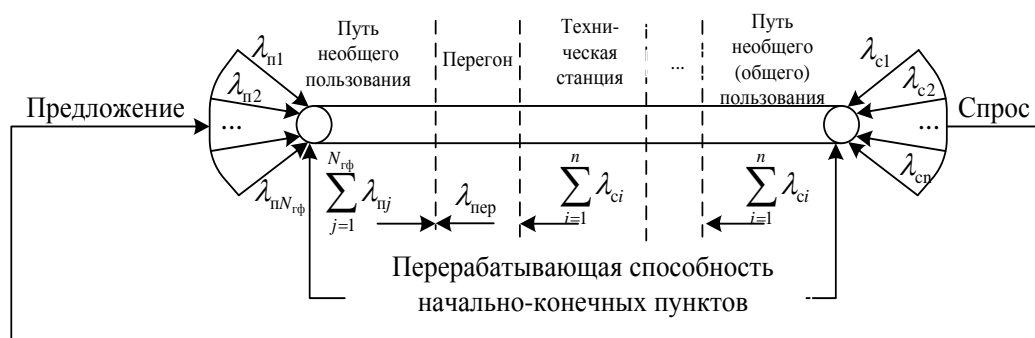


Рис. 1. Схема канала движения ресурсов с использованием железнодорожного транспорта в системе «спрос – предложение»

Из этого числа вагонов во временном размещении («отстое») будет находиться

$$m = (1 - \rho)m_{\max}, \text{ вагонов,} \quad (3)$$

где ρ – коэффициент полезного использования вагона во времени на пути необщего пользования.

Коэффициент ρ отражает степень полезного использования вагона во времени, то есть если вагон находился на пути необщего пользования в течение некоторого промежутка времени t , то в течение времени $(1-\rho)t$ вагон находился в «отстое». Формула (3) применима для 1-го рассматриваемого варианта технологии организации работы (наличие запаса порожних вагонов). При этом к числу затрат, вызванных запасом порожних вагонов, можно отнести: а) затраты на содержание подвижного состава $Z_{\text{пс}}$; б) затраты, связанные с занятием железнодорожных путей подвижным составом, находящимся в отстое $Z_{\text{ст}}$; в) затраты, связанные с выполнением маневровой работы, вызванной наличием запаса порожних вагонов.

В случае, когда для компенсации неравномерности используются дополнительные складские емкости (вариант 2), технология организация работы предполагает возможность образования очередей из групп вагонов, ожидающих обслуживания. При этом на складе j -го грузового фронта требуется дополнительно хранить накапливающуюся продукцию в объеме

$$Q_j = n_{\text{гр}}^{\text{оч}} m_{\text{ср}}^{\text{грj}} P_{\text{сгj}}, \text{ т,} \quad (4)$$

где $n_{\text{гр}}^{\text{оч}}$ – величина очереди из групп вагонов, групп вагонов/очередь; $m_{\text{ср}}^{\text{грj}}$ – число вагонов в группе в составе передачи в адрес j -го грузового фронта, вагонов/группа;

$P_{\text{сгj}}$ – статическая нагрузка на вагон при перевозке продукции, погруженной на j -ом грузовом фронте, т/вагон.

Режимы взаимодействия станций с путями необщего пользования могут различаться в зависимости от продолжительности их работы в течение суток (см. таблицу 1).

Таблица 1

Режимы взаимодействия станций с путями необщего пользования

Режим работы		пути необщего пользования	
		круглосуточный	некруглосуточный
железнодорожной станции	круглосуточный	круглосуточный	некруглосуточный
	некруглосуточный	некруглосуточный	некруглосуточный

Если станция и путь необщего пользования взаимодействуют в течение $T_{\text{сут}}$ часов в сутки, тогда среднее число вагонов в группе в составе передачи в адрес j -го грузового фронта составит

$$m_{\text{ср}}^{\text{грj}} = \frac{\lambda_{\text{сj}}}{N_{\text{пер}}} \cdot \frac{T_{\text{сут}}}{24}, \text{ вагонов/группа,} \quad (5)$$

При неизменной перерабатывающей способности грузового фронта увеличение $m_{\text{ср}}^{\text{гр}}$ может повлечь образование очередей из групп

вагонов $n_{\text{гр}}^{\text{оч}}$. Поскольку в качестве требования в рассматриваемой модели выступает группа вагонов в составе передачи в адрес грузового фронта, а обслуживающим устройством является путь необщего пользования, то размер очереди зависит от вероятности события, подразумевающего отсутствие «отстоя» вагонов на железнодорожных путях необщего пользования, ρ :

$$n_{гр}^{оч} = \frac{\rho^2 (v_c^2 + v_{обсл}^2)}{2 \cdot (1 - \rho)}, \quad \text{групп}$$

вагонов/очередь, (6)
 где v_c – коэффициент вариации интенсивности общего спроса на все виды продукции, отгружаемой на пути необщего пользования; $v_{обсл}$ – коэффициент вариации продолжительности нахождения вагонов на пути необщего пользования.

Вместимость дополнительных складских емкостей, выраженная в тоннах для всего пути необщего пользования, выраженная через средневзвешенные величины составит:

$$Q = N_{гф} m_{ср}^{гр} n_{гр}^{оч} P_{ст}, \quad \text{т}, \quad (7)$$

где $P_{ст}$ – средневзвешенная статическая нагрузка.

При этом к числу затрат, вызванных привлечением дополнительных складских емкостей можно отнести: а) затраты на хранение грузов в объеме Q ($Z_{хр}$); б) затраты от иммобилизации средств в запасах ($Z_{им}$); в) затраты, связанные с выполнением маневровой работы с группами вагонов, находящихся в очереди.

В обоих рассматриваемых вариантах присутствуют затраты, связанные с выполнением маневровой работы. Для рассматриваемой модели принимается, что они сопоставимы и исключаются из дальнейших расчетов. Для установления необходимой технологии обслуживания составляется целевая функция,

$$\rho = 1 - \frac{1}{\sqrt{1 + \frac{48 \cdot T_{нах} N_{пер} K'_{нер} (c_{сп} + c_{пс})}{N_{гф} T_{сут} (v_c^2 + v_{обсл}^2) P_{ст} (c_{хр} + \frac{\Pi_{им} i_{им}}{24T_{год}})}}}. \quad (13)$$

Таким образом определен оптимальный коэффициент полезного использования вагона во времени на пути необщего пользования по критерию минимума затрат по рассматриваемым вариантам. При этом продолжительность «отстоя» вагонов, которые могут использоваться в случае оперативных изменений условий работы составит

$$T_1 = \frac{\rho^2 (v_c^2 + v_{обсл}^2)}{2 \sum_{j=1}^{N_{гф}} \lambda_{сj} (1 - \rho)}, \quad \text{сут.} \quad (14)$$

График зависимости продолжительности временного размещения вагонов на железнодорожных путях необщего пользования от количества передаточных поездов при

включающая затраты по вариантам
 $E = Z_{хр} + Z_{им} + Z_{пс} + Z_{сп} \rightarrow \min. \quad (8)$

Затраты на хранение грузов определяются по формуле

$$Z_{хр} = Q c_{хр} t, \quad \text{ден.ед.} \quad (9)$$

где $c_{хр}$ – плата за хранение 1 т груза в течение 1 часа, ден.ед./т-ч; t – период времени, для которого определяются затраты. Затраты от иммобилизации средств в запасах можно рассчитать следующим образом

$$Z_{им} = \frac{Q \Pi_{им} i_{им} t}{24T_{год}}, \quad \text{ден.ед.} \quad (10)$$

где $\Pi_{им}$ – стоимость оборотных средств, ден.ед./т; $i_{им}$ – процент по депозиту, 1/год; $T_{год}$ – количество дней в году, сут./год. Затраты на содержание подвижного состава

$$Z_{пс} = m c_{пс} t, \quad \text{ден.ед.} \quad (11)$$

где $c_{пс}$ – стоимость содержания вагона, ден.ед./ваг-ч. Затраты, связанные с занятием железнодорожных путей подвижным составом, можно определить по формуле

$$Z_{сп} = m c_{сп} t, \quad \text{ден.ед.} \quad (12)$$

где $c_{сп}$ – плата за занятие железнодорожных путей одним вагоном, ден.ед./ваг-ч.

С учетом равенств (1)-(12) после дифференцирования целевой функции по ρ при равномерном законе распределения вероятности прибытия вагонов в передаточных поездах получено

различных значениях коэффициента вариации спроса на продукцию представлен на рисунке 2. Из графика видно, что продолжительность временного размещения увеличивается с повышением значения коэффициента вариации интенсивности спроса на продукцию и количества передаточных поездов на путь необщего пользования.

Обобщая весь представленный материал, можно сделать следующие выводы:

1) получена формула для определения оптимального коэффициента полезного использования вагона во времени на пути необщего пользования по критерию минимума затрат. В соответствии с ней оптимальный коэффициент принимает значения от 0,55 до 0,93 при изменении коэффициента вариации

інтенсивності спрoса на продукцію в межах від 0,1 до 0,5, що свідчить про адекватність представленої моделі та її відповідність реальній дійсності.

2) отримані залежності можуть бути

використані при визначенні маршруту розвитку шляхів загального користування в умовах збільшення частки приватних вагонів в загальному потоці.

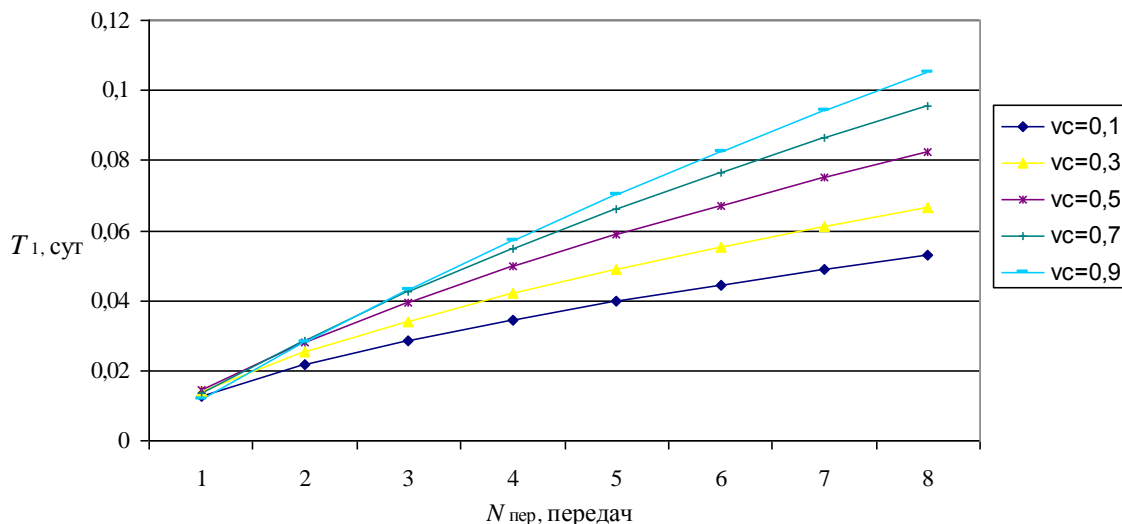


Рис. 2. Залежність тривалості тимчасового розміщення вагонів на залізничних шляхах загального користування від кількості передач вагонів

Список використаних джерел

1. Еловой, И. А. Современные тенденции рынка железнодорожных грузовых перевозок : [монография] / И. А. Еловой, В. В. Ясинский, М. М. Колос. – Гомель : БелГУТ, 2010. – 210 с.

УДК 330.341.1:625.1(477)

РОЛЬ ІННОВАЦІЙНО-ТЕХНІЧНОГО ВІДНОВЛЕННЯ КОЛІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА

Саянін О.М., к.т.н., професор (УкрДУЗТ)

Залізничний транспорт як фундамент транспортної інфраструктури України являється основою для задоволення потреб у перевезеннях вантажів і пасажирів. Колійний комплекс (залізнична колія та колійне господарство) є фундаментом вітчизняного залізничного транспорту. Надійна та якісна робота залізничної галузі залежить, в першу чергу, від стану колійної інфраструктури, основні фонди якої складають 45% всіх основних фондів залізниць. На сьогодні вони зношені на 78%, у тому числі активна частина – від 84,4%. Таким чином,

сьогодні і в найближчому майбутньому стан виробничо - технічної бази залізничного транспорту та технологічний рівень перевезень будуть значно уповільнювати ефективне входження вітчизняного залізничного комплексу до світової транспортної системи.

Враховуючи особливу роль залізничного транспорту в економіці країни і добробуті населення, перед державою стоїть важливе завдання з модернізації та розвитку залізничного транспорту, підвищення його експлуатаційних можливостей та конкурентоспроможності. Подальше вдосконалення залізничних перевезень і зростання їх ефективності не можна досягти необхідного рівня без технічного переоснащення підгалузі. Одним з напрямків вирішення зазначених проблем є вдосконалення колійного господарства залізничного транспорту України і зокрема реконструкції прикордонних пунктів переходу з однієї колії на іншу. Водночас галузь недостатньо забезпечена інвестиціями для вирішення проблем технічного переоснащення.

Однією з особливостей сучасного стану колійного господарства є практично повна відсутність будівництва нових колій. Основною причиною є відсутність можливостей здійснювати інвестиції. Протягом багатьох років рівень інвестицій в інфраструктуру та технології був недостатнім для створення умов реального розвитку залізничного транспорту. Якщо

будівництво й відбувається, то в незначних обсягах і носить характер вирішення локальних проблем. У той же час існує суттєва необхідність у проведенні ремонтно-колійних робіт. Створюється загроза відставання фактичних обсягів виконання ремонту від планової потреби. Це, у свою чергу, призводить до обмеження швидкостей руху поїздів і, як наслідок, – до зменшення пропускної і провізної спроможності, а також створює загрозу безпеці руху. На рисунку 1. Наглядно представлено зміну експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування [2].

Проблеми стану основних засобів колійного господарства нерозривно пов'язані з безпекою та швидкістю руху поїздів, пропускною та провізною спроможністю підприємств залізничного транспорту – комфортом проїзду пасажирів, обороноздатністю та стійкістю до надзвичайних подій держави. Цей перелік далеко не вичерпний. А також він може містити:

забезпеченість промисловості в перевезеннях, забезпеченість транспортом населення країни, особливо у віддалених місцевостях із нерозвиненими шляхами сполучення тощо. Існує необхідність розробки і впровадження організаційно - економічних заходів з підвищення ефективності відтворювальних процесів з урахуванням сучасних умов української економіки та наявних господарських інструментів з метою сталого функціонування інфраструктури залізничного транспорту та задоволення попиту в перевезеннях. Існування основних засобів виробництва, їх функціонування тісно пов'язані з поняттям відтворення. Останнє явище можна розглядати як систему, тобто сукупність елементів економічного механізму підприємства та зв'язки між ними, які взаємодіють з метою відновлення виробничого потенціалу суб'єкта господарської діяльності.



Рис. 1. Зміна експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування

З точки зору стабільності проведення виробничо-господарської діяльності – це внутрішньо необхідний процес, що поєднує елементи як простого, так і розширеного відтворення. У площині джерел фінансового забезпечення відтворення спирається, в першу чергу, на кошти, накопичені за рахунок амортизаційних відрахувань, та частку створеної за участі даних засобів виробництва додаткової вартості, тобто частину прибутку. Потреба у визначенні меж нормального відтворення особливо актуалізувалася в умовах природно-монопольного становища підприємств на ринку і недостатності фінансування капітальних інвестицій для здійснення ефективної господарської діяльності.

В сучасних умовах господарювання залізничного транспорту постає важливе завдання дотримуватися критеріїв ефективності відтворення основних засобів, які можна

визначити як забезпеченість оновлення в межах адекватності потребам розвитку, що висувуються ринком до виробників продукції або послуг, їх якості й кількості, і також створення передумов для підвищення ступеня економічної ефективності використання засобів виробництва. Відтворювальний розвиток може відбуватися в різних напрямках. Категорія «відтворення основних засобів виробництва» має більше вимірів, ніж два: просте і розширене. Фінансово-економічні механізми оновлення основних засобів залежно від напрямку розвитку виробничого потенціалу можна поділити на такі категорії:

- 1) деградаційний – погіршення якісного стану та зменшення кількісного складу основних засобів;
- 2) консервативний – перебування якісного стану та кількісного складу основних засобів на постійному рівні;

3) прогресивний – покращення якісного стану та кількісного складу основних засобів.

В сучасних умовах функціонування колійного господарства необхідним є здійснення відтворення основних засобів на інноваційній основі. Для збереження конкурентоспроможності на вітчизняному та міжнародному транспортному ринку з перевезень, для можливості входження у міжнародну транспортну систему необхідно виконати всі вимоги, що передбачені у Директивах Європейського Союзу. Це стає можливим при впровадженні інновацій та залученні інвестицій у розвиток швидкісних перевезень та забезпеченні інтероперабельності залізничних систем. Пошук шляхів здійснення безперервного, постійного відтворення основних виробничих засобів на інноваційній основі може стати темою по- дальших досліджень.

Список використаних джерел

1. Дикань В.Л. Проблеми підвищення виробничого потенціалу підприємств залізничного транспорту [Текст] / В.Л. Дикань, С.П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків. – 2008. - № 24. – с. 14-19.

2. Транспорт. Статистична інформація Державної служби статистики України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

3. Демченко М.А. Відтворення основних засобів колійного господарства на інноваційній основі [Електронний ресурс] / М.А. Демченко // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». Київ - 2016. - № 35. – с. 75-83. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

4. Каличева Н.Є. особливості інноваційного розвитку колійного господарства залізничного транспорту України / Н.Є. Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків. – 2016. - № 55. – с. 68-72.

УДК 339.165.4-27.511

КАЧЕСТВЕННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ГЛОБАЛЬНОМ РЫНКЕ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Сенько Е.В., к.э.н., доцент (НУ «ОМА»)

Наряду с очевидными изменениями количественных характеристик глобального и локальных сегментов морской транспортной индустрии особое внимание должен привлекать

процесс качественных изменений в структуре торгового мореплавания. Однако особенности их проявления в исследованиях раскрываются недостаточно четко, потому что они не поддаются традиционным методам математического моделирования. Именно поэтому, несмотря на интенсивность разработки экономико-математических методов анализа и прогнозирования, практическая ценность их использования оказалась не соответствующей рыночным масштабам. В менеджменте операторской деятельности судоходных компаний он не получил применения. Поэтому в исследовании принципов устойчивого развития флота внимание следует сосредоточить на разработке системно-логического подхода. Важно раскрытие закономерностей функциональной деятельности флота структурно-логическими моделями причинно-следственных связей симметрии производственных параметров и результатов позиционирования отдельных компаний в торговом судоходстве.

В исследованиях, посвященных экономическому развитию морских транспортных предприятий, качественные параметры рассматриваются эпизодически. В то же время, как показывает тенденция современного конкурентного позиционирования флота, важнейшими аспектами развития, несмотря на рост капиталоемкости, становится качественное отличие перевозочного процесса. Их отсутствие обуславливает отнесение флота в категорию субстандартного с жестким администрированием со стороны международных организаций, что и предопределяет последующее ограничение финансовой устойчивости.

В системе принятия инвестиционных решений по критериям устойчивости в рынке морской торговли норматив эффективности и параметры дисконтирования результатов подчинены общему правилу: «Преобладающая годовая процентная ставка отражает большую ценность, которую люди приписывают благам, имеющимся сейчас, по сравнению с благами, ожидаемыми через год» [1, с. 210]. В то же время этот принцип может быть широко реализован в относительно стабильных условиях формирования потока доходов. Кроме того, в Украине не развит фондовый рынок, обеспечивающий устойчивость возрастания накоплений вследствие их рационального использования.

При выборе предпринимательской стратегии развития морской транспортной индустрии в соответствии с действующей

государственной морской транспортной политикой за базу отсчета проектных параметров следует принимать конкурентные показатели сегмента, в котором предполагается реализовать задачи устойчивого позиционирования.

Среди важнейших принципов управления конкурентным состоянием судоходного комплекса на основе оптимизации параметров стоимости и результативности выделяется управление капитализацией. Сложность решения этой задачи в реальной цикличности рынка морской торговли обуславливается влиянием двух факторов на реальную ценность капитала судоходной компании. С одной стороны, активность обновления флота на основе судоостроения, содержащего инновационные параметры, снижает зону использования базового флота и частично обесценивает активы. С другой стороны, под влиянием фрахтовых циклов происходит снижение рыночной оценки действующих судоходных компаний. Поэтому в судоходстве в качестве антикризисного инструментария широко должен использоваться метод ускоренной амортизации.

В системе причинно-следственных связей стоимости флота и результатов его функциональной деятельности принципиальным становится нормализация затрат относительно потока фрахтовой выручки. При этом следует учитывать, что как средние, так и общие затраты функциональной деятельности судоходной компании зависят не только от интенсивности реализации провозной способности, но и в значительной степени от воздействия внешних факторов. К сожалению, в торговом судоходстве и в деятельности морских портов значительна доля постоянных расходов, что и предопределяет задачи интенсификации использования провозной способности судов.

Именно поэтому в центре стратегии развития провозной и пропускной способности флота и торговых портов должна лежать экономика масштаба. Вместе с тем необходимо учитывать противоречивость условий реализации любой национальной программы развития транспортного флота. Несмотря на принципы свободы торгового мореплавания и решения предпринимательских задач, усиливается принцип институционального регулирования операторской деятельности на основе конвенций международных морских организаций и региональных экономических союзов, типа Евросоюза.

Поэтому варианты масштаба развития провозной способности флота национального флага должны контролироваться соответствием

капитальной стоимости и денежного потока, основанного как на факторах формирования фрахтового рынка, так и на достижении национальных целей в пределах обязательных положений ВТО. В качестве критериального подхода становится сбалансированность риска достижения транспортной независимости и оптимальности общего уровня затрат.

Комплекс внешних ограничений и условий должен постоянно контролироваться для последующего принятия решений по совершенствованию развития и функциональной деятельности. Поэтому в качестве проблем совершенствования механизма управления эффективностью формирования параметров любого сегмента транспортной индустрии рассматривается характер проявления асимметрии распределения грузопотоков и дедвейта флота по участникам международных экономических отношений. Важна оценка характера воздействия на сбалансированность факторов, отклоняющих конкурентную экономичность от нормализованного уровня затрат. К группе проблем, определяющих характер воздействия экономического механизма на предельный уровень затрат, относится методическая неопределенность в оценке тенденции и альтернатив развития маршрутов, ограничивающая целесообразность доступа к ресурсам. Этим предопределяется и сложность комплексного планирования инвестиционной и функциональной деятельности с учетом нестандартности поведения конкурентов.

Список использованных источников

1. Хейне П. Экономический образ мышления / П. Хейне, П. Боутке, Д. Причитко; пер. с англ. Т. А. Гуреш. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 544 с.

УДК 351.84

МЕДИЧНЕ СТРАХУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНИКІВ

Стешенко О.Д., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Основною задачею на загальнодержавному рівні соціального захисту робітників виступає пошук нових шляхів фінансування системи охорони здоров'я. Реальною альтернативою є перехід від системи виключно бюджетного фінансування охорони здоров'я до нової бюджетно-страхової моделі

охорони здоров'я – системи страхової медицини, яка дозволить залучити додаткові ресурси у медичну галузь та забезпечити гарантований обсяг медичних послуг для робітників.

Медичне страхування – це форма соціального захисту населення щодо охорони здоров'я, пов'язана з компенсацією витрат громадян на медичне обслуговування. Ця система організаційних та фінансових заходів щодо забезпечення діяльності страхової медицини.

Медичне страхування передбачає страхування на випадок втрати здоров'я будь-якої причини і тому має певні переваги перед приватними і державними системами, а також відомчою медициною. Цей вид захисту дає можливість забезпечити більшу доступність, якість і повноту щодо задоволення різноманітних потреб населення в наданні медичних послуг.

Основними принципами сучасного медичного страхування є:

- законодавче визначення умов і порядку здійснення у межах корпорації;
- соціальна солідарність в фінансуванні, надання медичної допомоги та профілактичних заходів застрахованим особам;
- гарантування рівних можливостей у реалізації застрахованими особами своїх прав на профілактичні заходи;
- забезпечення цільового використання коштів;
- забезпечення застрахованим в повному обсязі надання гарантованого рівня медичної допомоги в разі настання страхового випадку.

Діяльність медичних закладів залізничного транспорту відбувається за рахунок державного бюджету України, фінансової допомоги залізниць, добровільного медичного страхування працівників та пенсіонерів залізничного транспорту, надходжень від сторонніх фізичних та юридичних осіб за надання медичної допомоги, оплати за проведені медичні огляди.

Медичне страхування є невід'ємною складовою розвитку системи соціального захисту працівників та пенсіонерів українських залізниць (а в подальшому, можливо, і членів їх сімей), яка зараз реалізується. На думку профспілок, це одна із найбільших галузевих пільг. Її основною метою є створення ефективної та максимально прийнятної у фінансовому плані системи медичного обслуговування працівників залізничної галузі, яка б враховувала державні тенденції щодо

запровадження системи загальнообов'язкового державного соціального медичного страхування, не входячи у протиріччя з цілою низкою особливостей медичного забезпечення працівників «Укрзалізниці».

Водночас система галузевого медичного страхування є невід'ємною частиною реалізації нової системи та моделі оплати стаціонарної медичної допомоги в системі галузевих лікувально-профілактичних закладів. Так, завдяки створенню бюджетно-корпоративно-страхової медицини на залізничному транспорті частково було змінено принцип оплати стаціонарної медичної допомоги.

Таким чином, експеримент з медичного страхування в залізничній галузі довів:

- по-перше, свою актуальність, дієвість і своєчасність запровадження;
- по-друге, логічну необхідність його продовження та подальшого розвитку;
- по-третє, необхідність аналізу накопиченого під час реалізації Програми досвіду з медичного страхування значної кількості населення.

Отже, реформування залізничного транспорту повинно включати формування концепції розвитку медичного страхування залізничників.

УДК 656.211.5

ДОСЛІДЖЕННЯ СКЛАДОВИХ ТРАНСПОРТНОЇ ПОСЛУГИ

Тройнікова О.М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Конкуренція за споживача транспортних послуг відбувається не тільки між видами транспорту, а й в середині. Комплекс послуг, що пропонується разом з послугою перевезення здатен підвищити конкурентоспроможність змагаючи підприємств. Цей комплекс обслуговує споживача під час виконання основної послуги, на етапі очікування її та після отримання. Кожний етап впливає як на вибір виду транспорту, так і на формування потенціального попиту, який залежить від задоволення транспортної послуги. При не ефективному обслуговуванні на першому та останньому етапах основний етап – перевезення – втрачає частину споживчої цінності, стаючи неконкурентоспроможним.

Існує декілька класифікацій щодо транспортної послуги. Насамперед дослідивши визначення авторів [1-7] можна зазначити, що транспортна послуга це комплекс процесів, що супроводжують, забезпечують процес перевезення, це також комплекс вимог та потреб з боку споживача, крім того це результат діяльності окремих структурних підрозділів та підприємства в цілому. [8].

В залежності від об'єкту на якому надається послуга та суб'єкта, який користується транспортною послугою класифікують послуги по обслуговуванню пасажирів та вантажів. [8].

В межах кожного виду розподіл здійснюється за признаками, які притаманні процесу надання послуг. Для пасажирських перевезень процес переміщення пасажирів є основним, а інші є супутніми. [7]

- основна послуга це перевезення пасажирів;

- додаткові послуги – електронне інформаційне табло, туалет загальний, душ загальний, набір продуктів харчування, місця для домашніх тварин, кондиціонування загальне, можливість перевезення велосипедів;

- послуги-підсилювачі – забезпечення пресою, наявність «тихих місць», перегляд відео-програм, радіо-трансляція, доставка їжі з ресторану/буфету, туалет на відсік, душ на відсік, індивідуальне кондиціонування, інтернет.

З точки зору підприємств та структурних підрозділів, які надають послуги, процес переміщення є наступним процесу очікування, тому класифікація дещо інша [8]. На першому етапі - прибуття пасажирів в пункт відправлення (вокзал або вокзальний комплекс) підприємства, що задовольняє потреби пасажирів, основною послугою вважається продаж квитків, а всі інші послуги в межах пункту відправлення додатковими. [8].

Нормативні інструкції натомість мають загальну класифікацію складових транспортної послуги, послуги по обслуговуванню пасажирів поділяються на побутові, профільні, непрофільні.

Згідно нормативних документів, які регламентують діяльність підприємств, що обслуговують пасажирів до відправлення або після нього, класифікація додаткових послуг формується за ознаками, які притаманні потребам споживача під час очікування послуги з перевезення.

З вищевикладеного можна зазначити, що послуги відносяться до тої або іншої категорії в залежності від етапів все одно належать до складу транспортної послуги та потребують підвищення якості, яка в сучасних умовах є

одним з вирішальних факторів, який сприяє підвищенню попиту.

Список використаних джерел

1 Шкурин, М.И. Маркетинг на транспорте: Учебное пособие для студентов транспортных специальностей вузов / М.И. Шкурин. - Гомель: БелГУТ, 2003. - 223 с.

2 Транспортный маркетинг: учебник/ В.Г. Галабурда, Г.В. Бубнова, Е.А. Иванова и др.; под ред. В.Г. Галабурды. — Изд. перераб. и доп. — М.: ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011. — 452 с.

3 Тультаев, Т.А. Маркетинг услуг [Текст] / Т.А. Тультаев; Московская финансово-промышленная академия. - М., 2005. - 97 с.

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

5 Перепелюк, А.В., Ейтутіс, Г.Д. Основи маркетингу на залізничному транспорті / А.В. Перепелюк, Г.Д. Ейтутіс. - Дніпропетровськ: "Континент", 1996. – 182 с.

6 Абрамов А.П., Галабурда В.Г., Иванова Е.И. Маркетинг на транспорте [Текст]: Учебник / Абрамов А.П., Галабурда В.Г. – М.: Желдориздат, 2001. – 329 с.

7 Бакалінський О.В. Маркетинг: навчальний посібник дистанційного курсу / О. В. Бакалінський. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 240 с.

8 Кисіль, С.В. Аналіз існуючих додаткових послуг залізничних підприємств / С.В. Кисіль // Энергосбережение. Энергетика. Энергоаудит. – Харьков. – 2015. – № 1 (132). – С. 38–45.

УДК 656.072

ЛОГИСТИКА И ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

Фроленкова Е.О., ст. преподаватель (БелГУТ)

Логистика - наука о планировании, управлении, контроле и регулировании движения материальных и информационных потоков в пространстве и во времени от их первичного источника до конечного потребителя.

Логистика, хотя и имеет глубокие исторические корни, тем не менее, сравнительно

молодая наука. Особенно бурное развитие она получила в период второй мировой войны, когда была применена для решения стратегических задач и четкого взаимодействия оборонной промышленности, типовых и снабженческих баз и транспорта с целью своевременного обеспечения армии вооружением, ГСМ и продовольствием. Постепенно понятия и методы логистики стали переносить из военной области в гражданскую, вначале как нового научного направления о рациональном управлении движением материальных потоков в сфере обращения, а затем и в производстве.

Логистика как практическая деятельность устойчиво заняла свою нишу в управлении современными предприятиями. Логистика имеет большое значение для клиентов, поставщиков предприятия, его владельцев и акционеров. Логистика координирует все структуры предприятия (направление, упорядочение и распределение продукции от производителя до конечного потребителя, учитывая рентабельность, результативность, производительность).

Подразделения логистики созданы на предприятиях промышленности, аграрно-промышленного комплекса, транспорта и т.д.

К концу 20 века логистическая наука выступает как дисциплина, включающая в себя закупочную или снабженческую логистику, логистику производственных процессов, сбытовую или распределительную логистику, транспортную логистику, информационную или компьютерную логистику и ряд других.

Каждая из перечисленных областей деятельности человека достаточно изучена и описана в соответствующей литературе; новизна же самого логистического подхода заключается в интеграции перечисленных, а также и областей деятельности с целью достижения желаемого результата с минимальными затратами времени и ресурсов путем оптимального сквозного управления материальными и информационными потоками.

В условиях рынка материальные ресурсы становятся не формальным, а действительным товаром. В связи с этим, а также по ряду других причин в сфере обращения процесс организации товародвижения в силу комплекса воздействующих факторов внешнего и внутреннего характера качественно трансформируется. В первую очередь преобразования происходят под воздействием изменившейся системы формирования хозяйственных связей, которые складываются

не по приказу, а на основе инициативы конкретных свободных товаропроизводителей и потребителей.

В настоящее время клиенты транспортных компаний испытывают необходимость в интегральном характере предлагаемых услуг, в частности, объединении транспортировки, складской логистики, обработки грузов и сопутствующего сервиса в единый пакет предложений. Клиентам нужно, чтобы один оператор транспортно-логистических услуг взял на себя все вопросы, касающиеся транспортировки, складского хозяйства и оптимального распределения товарных запасов. Сегодня многие службы доставки и транспортные компании готовы предложить подобную услугу в виде комплексного транспортно-логистического обслуживания.

Специалисты службы доставки работают над транспортной составляющей: разработают оптимальный маршрут грузоперевозок, подберут подходящее транспортное средство, обеспечат контроль за всеми этапами перевозки, подготовят груз к транспортировке и многое другое. Поручая организацию перевозок и решение вопросов транспортной логистики опытным специалистам, заказчик существенно повышает надежность и качество своего транспортного обеспечения, и кроме того, может спокойно сконцентрироваться на собственном бизнесе. Нет необходимости заниматься созданием транспортного отдела в структуре компании со всеми вытекающими отсюда сложностями – необходимостью подбора квалифицированного персонала, организации материально-технической и транспортной базы, осуществления контроля за всеми этапами транспортировки. Ответственность за решение этих вопросов полностью ложится на транспортную компанию.

Транспортно-логистическое обслуживание включает в себя также разработку комплексных логистических схем, организацию складского хозяйства и решение проблем складской логистики. Специалисты транспортной компании предложат клиенту оптимальное решение в области эффективного распределения готовой продукции на складе, комплектации заказов с учетом потребностей потребителей, грамотного использования полезной площади складских помещений и многое другое. Качественные складские услуги обеспечат высокую сохранность груза на складе, оперативную обработку и подготовку к

дальнейшей транспортировке.

Решение задач транспортно-логистического обслуживания потребителей усложняется динамичными условиями внешней среды, в которых осуществляется планирование поставок продукции, недостаточным уровнем надежности функционирования поставщиков, значительным интервалом времени между началом планирования поставок и их осуществлением, а также в связи с дальнейшим развитием сети логистических подрядчиков.

Для осуществления транспортно-логистического обслуживания на высоком уровне требуется развитая сеть логистических и складских комплексов, способных обеспечивать своевременную и качественную обработку грузовых потоков. Такие транспортно-логистические центры должны включать в себя парки автомобильного транспорта, объекты информационного обеспечения, складское оборудование для обслуживания и обработки грузов, автоматизированные системы учета грузов и многое другое. Таким образом, осуществляется координация логистического, складского и транспортного обслуживания и информационного обеспечения для предоставления единой комплексной услуги заинтересованным клиентам.

Такой комплексный подход позволяет клиенту экономить на издержках. Оптимальное распределение запасов на складе и четкая отлаженная схема доставки готовой продукции потребителям в соответствии с их потребностями обеспечат компании сокращение транспортных и складских расходов. Именно поэтому передача транспортных и логистических функций предприятия специалистам службы доставки сегодня является традиционной практикой по всему миру.

Список использованных источников

1 Белорусский транспортно-логистический портал [Электронный ресурс]. – Минск, Республика Беларусь. – Режим доступа <http://transportal.by>. – Дата доступа 01.04.2017 г.

2 Еловой, И. А. Основы коммерческой логистики: учебно-методическое пособие / И. А. Еловой. – Гомель : БелГУТ, 2008. – 184 с.

3 Транспортно-экспедиционное обслуживание при доставке грузов: учеб.-метод. пособие. В 2 ч. Ч 2 / И.А. Еловой и [др.]; М-во образования Респ. Беларусь. – Гомель : БелГУТ, 2009. – 68 с.

4 Шабарова, Э.В. Основы транспортной логистики. – Спб. : ГМА им. адм. Макарова, 2002. – 240 с.

УДК 332.025.12

РОЗВИТОК ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Хаймінова Ю.В., к.е.н., доцент (НУ «ОЮА»)

В представленому проекті Експортної стратегії України на 2017-2021 рр. (далі – Стратегія) проблемі розвитку транспортної інфраструктури, як чиннику забезпечення розвитку експортного потенціалу України надається важливе значення. На жаль на даний час недостатня та застаріла транспортна інфраструктура негативно впливає на конкурентоспроможність українських експортерів. В Стратегії для розвитку транспортної інфраструктури пропонується закінчити розробку та прийняти транспортну стратегію України, визначити пріоритетні проекти розвитку та модернізації транспортної інфраструктури за такими основними напрямками: створення «Транспортного коридору Великого шовкового шляху», внутрішні водні шляхи (річкові порти), українські залізниці, регіональні аеропорти. Слід зупинитись на декількох зауваженнях [1].

1. Україна має шанс долучитись до перевезення більш 260 млн.т., які складають обсяги торгівлі між Китаєм і ЄС. 15.01.2016 р. стартував новий напрям «Нового шовкового шляху», експериментальний контейнерний потяг відправився за маршрутом Україна — Грузія — Азербайджан — Казахстан — Китай. Тривалість маршруту склала 16 діб (замість 12 аносованих), вартість – 5500 дол. за контейнер. За вартістю та строком доставки контейнерів маршрут виявився неконкурентоспроможним. На даний час уряд докладає певних зусиль для поліпшення ситуації: підписаний Протокол щодо входження до Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту, досягнуто домовленості про зниження комплексної ставки за перевезення залізницею, що дозволить зменшити розмір ставки до 3980 дол. за 40 футовий контейнер від Ізова до кордону з КНР тощо. Проте, говорити про досягнення конкурентоспроможності даного маршруту зарано.

2. На відміну від негативного сальдо торговельного балансу експорту товарів, експорт послуг традиційно перевищує імпорт. У 2016 р. експорт послуг становив 9631,4 млн.дол. США, імпорт – 5304,7 млн.дол. Порівняно із

2015р. експорт скоротився на 1,1% (-105,2 млн.дол.), імпорт – на 4,0 % (-218,3 млн.дол.). Позитивне сальдо становило 4326,7 млн.дол. (у 2015р. позитивне – 4213,6 млн.дол.), а коефіцієнт покриття експортом імпорту - 1,82 (1,76 - у 2015р.). Транспортні та логістичні послуги мають високий попит на світових ринках. Транспорт не слід розглядати тільки як складову, що забезпечує розвиток експортного потенціалу. Експорт морських транспортних послуг, продукцію суднобудування слід розглядати перспективним напрямом підвищення експортного потенціалу України. Обсяг експорту морських перевезень в 2016 р. слав 650 млн.дол. США (12,34 % загального обсягу експорту транспортних послуг). Нажаль в Стратегії поза увагою залишилась проблема розвитку морського судноплавства, морських портів та судноремонтних та суднобудівних заводів (хоча продукцію машинобудування в тому складі і для морських суден, виокремили серед перспективних експортних галузей економіки). В Стратегії зазначається, що високі портові збори значно погіршують конкурентоспроможність українських портів. На даний час дібурсмент в українських портах є одним з найвищих в світі. За даними проекту International Seaborne Market ставки зборів в українських портах в 2 - 3 рази перевищують аналогічні плати в інших портах світу. Високі портові збори негативно впливають на вартість як експортних так імпортних товарів. Сьогодні діють ставки зборів, встановлені наказом МІУ № 316 від травня 2013 р. зі змінами. Кількість зборів, регульованих централізовано, скоротилося до чотирьох:

лоцманський збір, плата за регулювання руху суден, плата за послуги криголамних робіт і причальний збір. Повноваження щодо визначення зборів за інші послуги передані операторам портів. Міністерство інфраструктури в листопаді 2016 р. повідомило про намір ще до кінця 2016 р. розробити та затвердити нову методику розрахунку портових зборів, яка передбачає зниження тарифних ставок як мінімум в два рази [2]. Робота над розробкою нової методики нарахування портових зборів досить триває.

3. Проблема розвитку експортного потенціалу морської галузі не обмежується проблемою високих портових зборів. Завдання сприяння розвитку транспортної інфраструктури слід доповнити стратегічними напрямками розвитку морегосподарського комплексу. Розглядаючи розвиток транспортної інфраструктури, як важливу умову розвитку експортного потенціалу країни, розвиток морських перевезень залишається поза увагою. За даними UNCTAD за роки незалежності торговельний флот України скоротився в 14 разів (табл.) в тому складі за рахунок виводу суден під іноземні прапори. В 1991 р. було 375 суден дедвейтом 5 тис. т. і більше, у 2000 р. – 155 од., у 2005 р. – 91 од., у 2008 р. – 75 од., у 2012 р. – 60 од., а у 2014 р. – 46 суден. При цьому під іноземними прапорами на даний час працюють більше 200 середніх та великих суден, які належать українським компаніям. Наразі під прапором Камбоджі працюють 35 одиниць флоту, Коморських островів – 10 одиниць, Мальти 29 одиниць, Молдови – 14 одиниць, тощо.

Таблиця

Структура українського флоту, тис.т. двт.

Типи суден, тис.т.двт.	Роки			
	2005	2010	2015	2015
Всього	1 132,0	903,9	501,0	456,1
Танкери	50,0	52,5	45,5	35,5
Балкери	160,0	111,4	34,3	34,3
Універсальні судна	670,0	526,3	286,5	265,0
Контейнери	34,0	-	-	-
Інші типи суден	218,0	213,7	134,7	121,2

На початку 2017 р. Верховною Радою України був прийнятий за основу Законопроект № 2712 «Про внесення змін до Кодексу торговельного мореплавства України (щодо сприяння розвитку судноплавства в Україні)» [3]. Законопроектом пропонується надати право плавання під Державним прапором України суднам, які належать на правах власності фізичним особам – підприємцям та юридичним

особам, зареєстрованим в Україні, незалежно від наявності або відсутності у їх статутному капіталі іноземних інвестицій. Крім того, пропонується надання права суднам під іноземним прапором здійснювати каботажні перевезення без отримання окремого дозволу Міністерства інфраструктури України. Це, безумовно, є важливим кроком в розвитку торговельного мореплавства. Проте необхідним є створення

умов підвищення економічної привабливості українського прапора. Як свідчить досвід провідних морських держав, створення сприятливого податкового клімату є важливим для судноплавних компаній бізнес яких є глобальноорієнтованим.

З одного боку, морська галузь має експортний потенціал, який необхідно розвивати. З іншого, транспортна складова є важливим чинником конкурентоспроможності українських товарів на світових ринках. Стратегічні напрями розвитку експортного потенціалу морегосподарського комплексу повинні бути відображені та пов'язані з Експортною стратегією України.

Список використаних джерел

1. Проект Експортної стратегії України (Дорожньої карти стратегічного розвитку торгівлі 2017-2021) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=e6ab10fa-0ad9-4fe4-b8be-32f570693b64&title=EkspornaStrategiiaUkraini-DorozhniaKartaStrategichnogoPozvitkuTorgivli2017-2021>.

2. Центр транспортних стратегій [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cfts.org.ua/articles>.

3. Проект Закону про внесення змін до Кодексу торговельного мореплавства України (щодо сприяння розвитку судноплавства в Україні) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=54911.

УДК 656.072:656.224

ФРАГМЕНТАРНОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ЛОГИСТИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

*Ходоскина О.А., магистр э.н.,
ст. преподаватель (БелГУТ)*

Организация железнодорожных пассажирских перевозок должна соответствовать уровню экономического развития общества, его социальному потенциалу и потребностям. Для выполнения перевозок пассажиров железнодорожным транспортом на Белорусской железной дороге используются ресурсы девяти отраслевых хозяйств, которые связаны единством технологического процесса

перевозки и финансового его обеспечения. При этом транспортный процесс при выполнении перевозок пассажиров рассматривается как процесс перемещения пассажиров, включающий: посадку в транспортное средство, высадку из него, оформление перевозочных документов, перевозку и обеспечение безопасности её выполнения. В соответствии с приведенной схемой сформированы фрагментарные элементы логистики железнодорожных пассажирских перевозок по вокзальным услугам, плацкарте, тяге и инфраструктуре. Для каждого вида сообщения имеется несколько схем системно-отраслевого уровня.

Логистика железнодорожной пассажирской перевозки по видам тяги в международном сообщении предусматривает технологические схемы со сложными связями и широкое использование наряду с тепловозами и электровозами мотор-вагонные транспортные средства – электро- и дизельные поезда, предназначенные для выполнения межрегиональной перевозки пассажиров. Экономическая часть предусматривает дифференциацию эксплуатационных расходов организаций железной дороги, обеспечивающих измерители эксплуатационной работы по каждому виду тяги. Это позволяет интегрировать расходы в логистике железнодорожных пассажирских перевозок в международном и межрегиональном видах сообщения с учетом специфики тяги, плацкарты и инфраструктуры, а также дифференцировать тарифы по регионам страны и участкам железной дороги.

Логистика железнодорожных пассажирских перевозок будет не полной, если не рассматривать их выполнение по классу обслуживания. Экономические и эксплуатационные показатели вида сообщения по классу обслуживания пассажиров выделены в отдельную категорию управленческого учета только в ряде высокоразвитых стран (Германия, Франция, Италия, Испания, Великобритания, Япония и Китай) и прорабатывается на Украине в Беларуси и Казахстане. Необходимость в таком распределении связана с формированием тарифов на железнодорожные пассажирские перевозки с учетом класса обслуживания. При фрагментарном разделении пассажирских перевозок по классу обслуживания с учетом экономической составляющей можно будет говорить о завершенности формирования логистики их выполнения. При её отсутствии на некоторых маршрутах Белорусской железной

дороги пассажирские перевозки выполняются по бизнес-классу с оплатой проезда по тарифу эконом-класса, что приводит к недофинансированию перевозок.

Современная логистика железнодорожной пассажирской перевозки имеет более сложную структуру с выделением расходной составляющей по каждому классу обслуживания в соответствии с технологией исполнения перевозочного процесса и используемому транспортному средству (в скоростном поезде, обычном, с использованием смешанной перевозки, выполняемой одним перевозчиком). Создана прозрачность калькуляции по используемой форме логистики пассажирской перевозки. В мировой практике предусмотрены четыре варианта исполнения международной железнодорожной перевозки: 1) евро-ночной – следует в ночное время с минимальным количеством остановок по бизнес-классу обслуживания: отправление вечером с начальной станции и прибытие в удобное утреннее время на станцию назначения (скорость движения поезда не имеет значения для пассажира); поезд сформирован только из спальных вагонов класса «Люкс», а пассажир обслуживается по уровню 4* по тарифу все включено; 2) ночной экспресс: следует с повышенной скоростью (160-200 км/ч) в ночное время практически без остановок; предусмотрено два класса обслуживания – бизнес и эконом; сформирован только из спальных вагонов (с возможностью трансформации купе на 2, 4, 6 мест); 3) ночной скорый: следует со скоростью не более 160 км/ч с остановками в пунктах существенной посадки-высадки пассажиров (обычно не менее 20–25 % от количества пассажирских мест в поезде); предусмотрено два класса обслуживания (бизнес и эконом); состав сформирован из вагонов различного типа (спальные места составляют не более 50 %); 4) евро-сити: сформированы из мотор-вагонных составов модульного типа (без тамбуров) с высокой скоростью движения (250-420 км/ч); обслуживание по эконом-классу.

Логистика перевозок пассажиров в региональном сообщении в странах ЕС предусматривает три варианта: 1) интер-сити с использованием поездов модульного типа по системе бизнес-класса при следовании поезда без промежуточных остановок; скорость движения не ниже 160 км/ч; 2) региональный экспресс: скорость движения 160-200 км/ч без промежуточных остановок с обслуживанием пассажиров на уровне эконом-класса; 3) региональный поезд, следующий со всеми

остановками с обслуживанием пассажиров на уровне эконом-класса или бюджетной перевозки.

Городская электричка относится к классу социальных перевозок, которые выполняются на уровне бюджетной перевозки.

Приведенное фрагментарное распределение логистики железнодорожных пассажирских перевозок позволяют определить её экономические составляющие по циклу перевозки с выделением расходов по видам сообщений на плацкартную и билетную составляющие. Такое распределение позволяет полностью оценить эксплуатационные расходы по каждому элементу железнодорожной пассажирской перевозки и отразить их в тарифе. Создается возможность установления консолидированных (пониженных в 2–3 раза) тарифов при выполнении перевозок между двумя странами, что в современных условиях сделать невозможно.

УДК 656.072:338.5

ПРИЧИНИ ВІДСУТНОСТІ КОШТІВ НА РЕФОРМУВАННЯ І РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Чаркіна Т. Ю., к.е.н., доцент
(ДНУЗТ ім.В.Лазаряна)*

Кожний громадянин в своєму житті використовує ресурси, які йому потрібні для комфортного існування. Таких ресурсів чотири: власні життєві сили, матеріальні блага, грошові кошти та термін активного життя. Останній ресурс є найбільш важливим, оскільки від раціонального його використання залежить якість життя людини. Коли людина протягом активного життя раціонально використовує цей ресурс, то вона отримує в житті більше грошей, матеріальних та духовних цінностей і ефективно відновлює свої життєві сили за рахунок відпочинку. Мешканці України в середньому 10 разів на рік користуються послугами залізничного транспорту і бажають отримати від подорожі максимальне задоволення, яке напряму залежить від комфортності перевезень та часу перебування у дорозі.

Відповідно до закону адекватності виробничих відносин рівню й характеру продуктивних сил сучасна людина бажає

подорожувати в безпечному, комфортному рухомому складі з великою швидкістю і отримати від подорожі максимальне задоволення, а не втому і погіршення самопочуття.

Значна кількість країн світу вирішують цю проблему за рахунок впровадження швидкісних та високошвидкісних залізничних перевезень в поїздах нового покоління, які дозволяють забезпечити швидкість руху на існуючій залізничній мережі до 200 км/год і до 500 км/год на ізольованих високошвидкісних магістралях. А окремі країни вже впровадили курсування пасажирських поїздів на магнітній та повітряній подушці з аналогічними швидкостями.

Україна в цьому плані значно поступається багатьом європейським країнам, оскільки максимальна швидкість швидкісних поїздів не перевищує 160 км/год. Таке становище сталося на ПАТ «Укрзалізниця» завдяки відсутності інвестицій на закупівлю нового рухомого складу, реконструкцію існуючих колій та будівництво сучасних високошвидкісних магістралей.

Причин відсутності коштів на реформування і розвиток залізничного транспорту багато, а головними з них є:

1. Збиткова діяльність пасажирського господарства, оскільки значна частина цих перевезень є соціально спрямованими.

2. Заборона субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

3. Повільне впровадження сучасних інновацій, які можуть підвищити рентабельність пасажирських перевезень, до яких можна віднести залізничний туризм, нові методи організації руху пасажирських поїздів, організацію сучасних центрів пересадки пасажирів з одного виду транспорту на інші.

4. Не виконання основних вимог директив ЄС, щодо визначення тарифів на кожний пасажирський поїзд з урахуванням витрат на інфраструктуру залізниць тільки за напрямком по якій він курсує.

5. Застарілий менеджмент та організаційна структура управління пасажирськими перевезеннями.

6. Наявність на залізничному транспорті корупції, завдяки якій значна частина коштів уводиться в тінь.

Для вирішення вказаних проблем необхідно розробити стратегію розвитку пасажирських залізничних перевезень. Оскільки на початку 2017 року було розпочато виділення пасажирських перевезень в окрему пасажирську компанію, яка буде займатися пасажирськими

перевезеннями у далекому сполученні, а раніш вже була організована Українська залізнична швидкісна компанія, то можна розглядати стратегію розвитку пасажирських залізничних перевезень як стратегію розвитку окремих підприємств.

УДК 339.47:656.2

ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ, ЯК КЛЮЧОВИЙ ФАКТОР ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

*Чередниченко О.Ю., к.е.н, доцент
(УкрДУЗТ)*

Забезпечення економічної безпеки держави є негайною проблемою для України, яка сьогодні функціонує в умовах тотальної глобалізації і постійного загострення конкуренції та не володіє достатнім рівнем економічного потенціалу спроможного стати основою для забезпечення конкурентоспроможності національної економіки. Підтвердженням цього стала втрата рівня конкурентоспроможності вітчизняної продукції на міжнародному ринку.

Про це свідчить значення показників (рис. 1): індекс відносних торгівельних переваг RTA (Relative Trade Advantage Index); індекс відносної експортної конкурентоспроможності RXA (Relative Export Advantage Index); індекс відносних порівняльних переваг RCA (Relative Comparative Advantage Index); індекс відносної залежності від імпорту RMP (Relative Import Penetration Index).

Втрата більшості економічних переваг відбулася через постійні системні затяжні трансформаційні процеси, що відбувалися в державі та характеризувалися наявністю великої кількості стратегічних помилок. В результаті економіка України має: застарілі техніко-технологічні потужності та відповідно неконкурентоспроможність товарів і послуг, як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринках; імпорто- та валютозалежність виробництва; посилення рівня інфляції; «перетікання» кадрового потенціалу за кордон; втрата платоспроможності великої кількості населення та ін.

Все це головні ризики, що загрожують економічній безпеці країні та вимагають пошуку

шляхів їх подолання.

Спочатку з'ясуємо сутність поняття «економічна безпека» та відповідно до ключових положень визначимо дієві фактори, що забезпечать економічну безпеку всієї держави.

Концептуальні положення економічної безпеки були сформовані в працях Д.В. Доценка, В.М. Круглова, Т.М. Іванюти, А.О. Заїчковського, Є.І. Овчаренка, Б.В.Губського, А.І.Сухорукова, В.І. Мунтіяна, М. О. Бендикова та ін. [2-7]

Дослідження зазначених праць показали, що:

- економічна безпека держави має

підтримуватись випереджаючим інноваційним розвитком національної економіки;

- економічна безпека держави характеризується переліком факторів, що дозволяють забезпечувати конкурентоспроможність всієї економіки на світовому ринку;

- економічна безпека держави повинна відстоювати національні економічні інтереси та бути протидією під час зовнішніх економічних погроз;

- економічна безпека держави має підтримуватись всіма державними органами, службами, відомствами тощо.

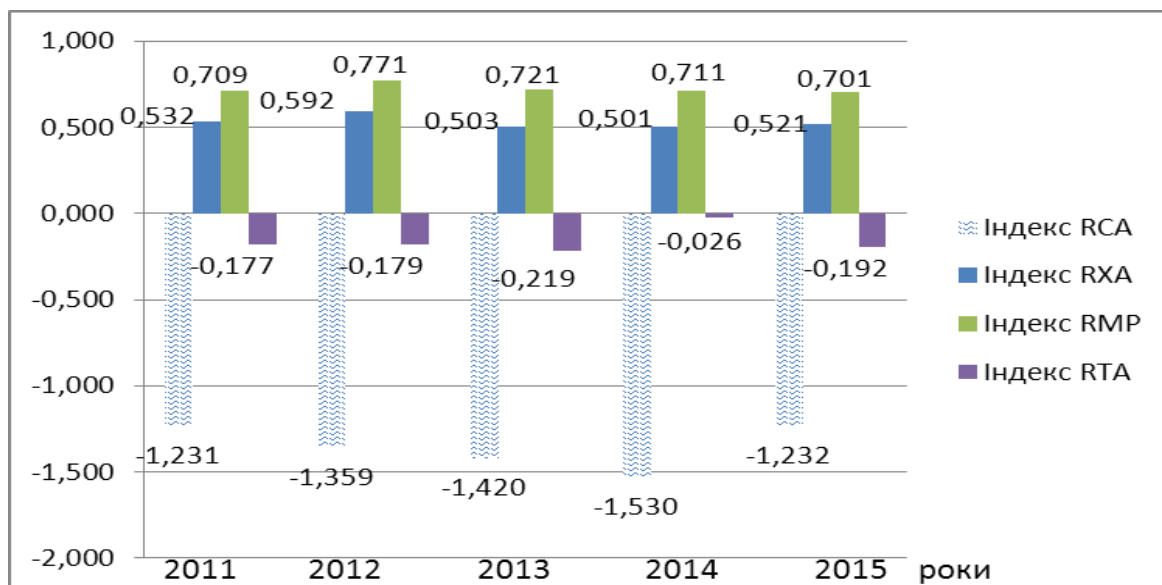


Рис. 1. Динаміка індексів конкурентоспроможності України на зовнішньому ринку [1]

Враховуючи окреслені характеристики економічної безпеки та вирішальне значення залізничного транспорту в процесі розвитку національної економіки, що було детально обґрунтовано в працях В.Л. Диканя, О.М. Чупир, Б.Я. Остапука, І.В. Токмакової, Н.В. Якименко та ін. [8-11], вважаємо, що в умовах сьогодення ключовим фактором забезпечення економічної безпеки держави повинний стати вітчизняний залізничний транспорт, а саме його інноваційний розвиток.

Тобто процес забезпечення економічної безпеки всієї держави слід розпочати з поступового завантаження вітчизняних виробничих потужностей за рахунок стимулювання внутрішнього попиту на рухомий склад, спеціалізовану техніку, устаткування, верстати та інструменти з боку такого крупного суб'єкту національної економіки, як залізничний транспорт.

Зазначене крім завантаження виробничих

промислових підприємств забезпечить інноваційний розвиток залізничного транспорту та підтримку його конкурентоспроможності на національному і міжнародному ринках транспортних перевезень, а це, в свою чергу, сприятиме зростанню додаткових бюджетних надходжень. Адже Україна є стратегічно важливим містком між європейським та азіатським континентами, а тому розбудова на території України системи міжнародних транспортних коридорів створить перспективи для залучення додаткових обсягів транзитних вантажів і пасажирів, якісне обслуговування яких вимагає подолання існуючих дисбалансів у розвитку залізничного транспорту, оновлення його матеріально-технічної бази та впровадження сучасних транспортних технологій.

Виконання цих проектів модернізації залізничної інфраструктури України потребує відповідно величезної кількості матеріалів та обладнання, створення нових їхніх видів.

Зокрема потреба внутрішнього ринку у вантажних вагонах і магістральних тепловозах оцінюється експертами у 2,9 та 1,5 млрд дол., не говорячи вже про потребу в металі та будівельних матеріалах при спорудженні нових залізничних ліній.

Крім того, слід звернути увагу на той факт, що держава втратила свої одноосібні права на виробничі потужності та інше майно в країні, сьогодні владу держави змінила влада невеликої купки осіб, що утримують об'єкти стратегічного призначення та переслідують лише власні інтереси.

Отже, сьогодні ключова роль в забезпеченні економічної безпеки держави належить інноваційному розвитку залізничного транспорту, а головну роль в управлінні та координації процесу забезпечення економічної безпеки слід віддати державі та державним органам влади, попередньо підвищивши їх значення на національному рівні.

Список використаної літератури

1 Сокотун Г.О. Конкурентоспроможність підприємств України у порівнянні з іноземними [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2404>

2 Доценко Д.В. Экономическая безопасность: методологические аспекты и составляющие /Д.В. Доценко, В.Н.Круглов//Аудит и финансовый анализ.–2009.– №4.–С. 415-427.

3 Іванюта Т. М. Економічна безпека підприємства : навч. посіб. [для студ. вищ. навч. закл.] / Т. М. Іванюта, А. О. Заїчковський. – К. : ЦУЛ, 2009.– 256 с.

4 Овчаренко Є. І. Система економічної безпеки : ознаки та принципи функціонування / Є.І. Овчаренко. - Економіка. Менеджмент. Підприємництво. – 2012. – № 24(II). – С. 133-143.

5 Губський Б.В. Пріоритети забезпечення економічної безпеки в контексті глобалізації української економіки // Національна програма забезпечення економічної безпеки в контексті стратегії соціально-економічного розвитку України: Матеріали Круглого столу / Відп. Ред. С.І.Пирожков, Б.В.Губський, А.І.Сухоруков. – К.: Національний інститут українсько-російських відносин при Раді національної безпеки і оборони України, 2001. – С.121.

6 Мунтян В.І. Теоретичні засади економічної безпеки // Національна програма забезпечення економічної безпеки в контексті стратегії соціально-економічного розвитку України: Матеріали Круглого столу 1 листопада 2000 р.) /Відп. Ред. С.І.Пирожков, Б.В.Губський, А.І.Сухоруков. – К.: Національний інститут українсько-російських відносин при Раді національної безпеки і оборони України, 2001. –

С.121.

7 Бендиков М. А. Экономическая безопасность промышленного предприятия в условиях кризисного развития // Менеджмент в России и за рубежом. – 2000. – №2. – С. 17 – 30

8 Дикань В.Л. Фактори економічного зростання та розвитку національної економіки / В.Л. Дикань, О.М. Чупир. - Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків, УкрДАЗТ. - 2011. - № 36. – С. 15-22.

9 Дикань В.Л. Інноваційний вектор забезпечення сталого розвитку економіки України / В.Л. Дикань, Б.Я. Остапюк. - Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків, УкрДАЗТ. – 2012. - № 39. – С. 15-20.

10 Токмакова І.В. Протириччя розвитку вітчизняного залізничного транспорту в умовах розбудови світової транспортно-логістичної системи [Електронний ресурс] / І.В. Токмакова. - Ефективна економіка. - 2015. - № 5. - Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?n=4&y=2015>.

11 Дикань В. Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України / В. Л. Дикань, Н. В. Якименко // Вісник економіки транспорту та промисловості. - 2010. - № 30. - С. 11—16.

УДК 656.025.2 (477)

ОЦІНКА РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Чорнобровка І. В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Залізничний транспорт, як транспорт взагалі, є необхідною умовою спеціалізації і комплексного розвитку народногосподарських комплексів регіонів, формування ТВК як локального, так і районоутворюючого значення. Він сприяє суспільному територіальному поділу праці, формуванню зв'язків між населеними пунктами та всередині їх. Без транспорту неможлива інтеграція України у загальносвітову економічну систему.

Соціально-економічне значення системи пасажирських перевезень для суспільства підтверджується наступним:

1) пасажирське сполучення охоплює все населення держави; сприяє розвитку і зміцненню економічних, соціальних та культурних зв'язків між регіонами і державами;

2) зв'язують в єдине ціле різні регіони держави; забезпечується природна міграція населення;

3) лагодиться вплив на розвиток міжнародних зв'язків;

4) формується престижність тих чи інших районів розселення, вибір місць роботи, навчання і відпочинку;

5) рівень продуктивності праці, чіткість організації виробничий процес знаходиться в прямій залежності від якості пасажирських перевезень; більш раціонально використовують трудові ресурси, збільшуються радіуси територій, з яких трудові ресурси залучаються до виробництва, більш повно використовують основні виробничі та житлові фонди завдяки введенню швидкісних та високошвидкісних сполучень в пасажирських перевезеннях;

6) забезпечується систематичне задоволення соціально і економічно виважених заявок на перевезення в будь-який період року, в будь-якому існуючому напрямку при задоволенні необхідного рівня комфорту;

7) своєчасність доставки пасажирів до

пункту призначення забезпечується наявністю гарантованого терміну доставки пасажирів, що обумовлюється дотриманням розкладів поїздів (автобусів, суден, літаків), тим самим пасажирам надається можливість використання вільного часу на свій розсуд;

8) дотримання перевізниками вимог підвищення якості обслуговування пасажирів, що оцінюється відповідними критеріями, які регламентують рівень якості обслуговування пасажирів і надання їм комфорту, сприяє підтриманню доброго гумору і фізіологічного стану пасажирів.

Перевезення пасажирів відіграє важливу роль у стабільному розвитку економіки держави, оскільки вони забезпечують мобільність громадян країни. Мобільність громадян пояснюється різними причинами: робота або навчання; відпочинок або розваги; сімейні і споріднені зв'язки; освіта і навчання; спорт; культура і туризм; оздоровлення і лікування та ін. У здійсненні пасажирських перевезень приймають участь практично всі види транспорту (таблиця 1).

Таблиця 1

Аналіз перевезення пасажирів різними видами транспорту, % до попереднього року

Показник	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Усі види транспорту	03,6	07,2	01,4	7,3	4,0	01,0	7,6	7,2	4,7	7,7	4,0
Залізничний	00,7	9,8	9,7	5,6	00,2	00,7	00,0	9,1	6,4	00,1	9,9
Автомобільний	03,9	04,7	04,7	1,8	2,7	6,7	5,5	6,8	1,2	7,6	0,0
Водний	5,2	3,8	3,5	6,8	8,7	05,2	2,8	04,5	9,2	6,9	3,1
Авіаційний	15,1	12,5	25,1	3,0	19,2	22,7	08,0	00,1	3,2	7,4	31,3

Нажаль, в останні роки немає стабільної динаміки зростання перевезення пасажирів.

Невід'ємною умовою забезпечення функціонування транспортної інфраструктури та підвищення попиту пасажирських перевезень в Україні є стабільна робота залізничного транспорту. У структурі пасажирообороту залізничний транспорт займає друге місце після автомобільного. На його частку припадає понад 36 % загальної величини пасажирообороту.

Основна проблема сьогодні складається у тому, щоб повернути споживача до залізничних перевезень за рахунок підвищення якості послуг, що надаються залізницями.

Основні проблеми розвитку залізничного транспорту в частині пасажирських перевезень

пов'язані з підвищенням ефективності функціонування пасажирського комплексу. Оцінка ефективності функціонування пасажирського комплексу повинна проводитися по трьом аспектам: з позиції держави (суспільства), з позиції галузі (рентабельності) і з позиції соціуму (споживача транспортної послуги).

В основі оцінки роботи транспорту лежить дослідження відповідності конкретних фактів діяльності транспорту основним напрямкам транспортної політики України.

Основною проблемою пасажирських залізничних перевезень залишається їх збитковість. Одним з варіантів усунення цього явища може бути підвищення тарифів.

Підвищення тарифів на пасажирські перевезення останні п'ять років проводилося тричі. Слід врахувати, що підвищення тарифів знижує купівельну спроможність громадян і негативно впливає на обсяг перевезень

Однак вирішення проблеми збитковості не може бути пов'язане лише з підвищенням тарифів, тому що підвищення тарифів без відповідних соціальних програм, призведе до звуження ринку трудових ресурсів і до менш раціонального їх використання. Необхідно державне регулювання тарифів на пасажирські перевезення. Іншими словами, вони повинні дотуватися з державного чи місцевого бюджету, на них повинен встановлюватися державне чи регіональне замовлення.

Залізниці виконують відчутну соціальну функцію, забезпечуючи пільгові перевезення всіх категорій громадян, які мають таке право згідно з чинним законодавством. На сьогоднішній день склалася критична ситуація з розрахунками за пільгові перевезення, у тому числі за перевезення студентів, інвалідів, учасників війни, дітей пенсіонерів та інших категорій пільгового контингенту.

Не менш важливим показником, який тісно пов'язаний з фінансовою діяльністю залізниць є собівартість пасажирських перевезень. На жаль, на залізницях України зберігається тенденція зростання собівартості пасажирських перевезень.

Одним з найбільш серйозних недоліків є неготовність транзитних ПТО до своєчасного усунення несправностей вагонів у пасажирських потягах. Керівники залізниць не приділяють увагу цій роботі, персонал ПТО має низький рівень технічних знань, самі пункти технічного огляду недостатньо забезпечені запасними частинами. У результаті не дотримуються передбачені технологічними процесами норми часу на виробництво робіт зі зміни колісних пар.

Щоб зберегти провідне становище залізничного транспорту на ринку перевезень або розширити його частку, необхідно скористатися властивими йому сильними сторонами - найбільшою екологічною безпекою, чіткою організацією руху. Однак названих переваг, для перемоги в конкурентній боротьбі, недостатньо. Ключем до успіху є економічна ефективність і постійна орієнтованість на пасажирів - на його потреби, що змінюються, структуру пасажиропотоку. Всі кроки, спрямовані на розширення асортименту послуг та поліпшення їх якості, на відповідні зміни в корпоративній структурі і в процесах управління, повинні визначатися вищезазначеними факторами.

Вітчизняний ринок пасажирських перевезень ще не досить розвинений і в той же час деформований на стільки, що не в змозі забезпечити збалансованість попиту і пропозиції (особливо в літній період, у передсвяткові та післясвяткові дні - через недостатність пропозицій) у всіх ланках логістичного ланцюга перевезень. Іншими словами, весь технологічний ланцюжок обслуговування пасажирів досить часто порушується, наступають збої в процесах, покликаних задовольняти потреби пасажирів, що погіршує імідж залізниць, відхиляє потоки пасажирів на інші види транспорту.

При освоєнні масових пасажиропотоків, що зароджуються на великих станціях, слід не просто визначити потрібні кількості поїздів та їх масу, напрям проходження, але також і композицію складів з урахуванням запитів пасажирів різних категорій. Необхідно спиратися на концепцію повної вартості, звану інакше аналізом повної вартості, тобто порівнювати повну вартість двох і більш можливих варіантів перевезення, як для пасажирів, так і для залізниць.

Важливим напрямом збалансованості попиту та пропозиції в пасажирських перевезеннях є зміцнення позицій вітчизняних залізниць в міждержавному сполученні. Необхідно прагнути до того, щоб обсяг пасажирських перевезень між Україною та іншими країнами постійно збільшувався. Слід вказати що на даний час вісім українських авіакомпаній виконують регулярні пасажирські перевезення до 49 країн світу.

Для підвищення попиту на пасажирські перевезення необхідно розробляти нові зручні розклади поїздів. Сьогодні розвиток пасажирського комплексу неможливий без застосування сучасних методів організації виробничого процесу. Мова, в першу чергу, йде про логістику в сфері пасажирських перевезень.

На залізничному транспорті розвиток логістичної концепції стимулював розробку заходів щодо підвищення конкурентоспроможності. З метою підвищення своєї конкурентоспроможності залізничний транспорт європейських країн почав інтенсивно розвивати швидкісний рух. Був створений новий тип рухомого складу з конструктивними швидкостями 200 ... 500 км / год, змінена конструкція шляху, впроваджено системну взаємодію між видами транспорту, проведена комп'ютеризація робочих місць т.д.

Згідно логістичної концепції управління, підвищення конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень повинна стати головною стратегічною метою управління в

пасажирському комплексу, а його основою - надання пасажиром додаткової споживчої вартості.

У зв'язку з цим, важливим напрямком розвитку пасажирського комплексу є інтелектуалізація кадрового складу, оскільки кадри як і раніше вирішують дуже багато. У першу чергу необхідно вдосконалення системи підбору кадрів залежно від освітнього рівня, морально-естетичних якостей і їх умінь працювати з людьми.

Хотілося б підкреслити, що у Франції підвищенню економічної ефективності пасажирських перевезень на тлі інших заходів сприяли стимулюючі заходи для персоналу: введення 35-годинного робочого тижня, нових методів організації роботи і регулювання заробітної плати.

Важливе значення для підвищення ефективності пасажирських залізничних сполучень має поліпшення інформаційного забезпечення пасажирів. Інформація повинна бути оперативною, з високим рівнем точності, при відсутності упередженості по відношенню до споживачів послуг. В даний час 90% наявної інформації з різних питань не використовується раціонально, тому має місце велика неточність у прогнозуванні пасажиропотоків.

Сьогодні, як ніколи раніше, необхідно бути поруч з пасажиром, ретельно збирати докладну інформацію про них, враховувати запити пасажирів різних категорій, передбачати їх вимоги, прагнути до якнайшвидшого і повного задоволення їх потреб. При цьому необхідно враховувати світовий досвід. Поліпшення інформаційного забезпечення на залізницях Англії, Німеччині, Японії та інших країн досягається шляхом установки на вокзалах інформаційних електронних табло, екранів, довідкових установок різного призначення, відеопристроїв і т.д.

Важливим напрямком розвитку пасажирських перевезень є зміцнення антитерористичної безпеки транспорту. Враховуючи сучасну економіко-політичну обстановку, робота у вказаному напрямі повинна йти випереджаючими темпами.

Таким чином, в умовах непередбачуваної динаміки розвитку пасажирських перевезень і низької платоспроможності населення необхідна цілеспрямована робота, що сприяє підвищенню ефективності послуг, розвитку нетрадиційних, економічно обґрунтованих форм господарської діяльності залізничного транспорту.

УДК 629.46

ФОРМУВАННЯ МОДЕЛІ ПРОГНОЗУВАННЯ ОБСЯГІВ ВАГОНОПОТОКІВ НА СТАНЦІЯХ ЗАЛІЗНИЧНОЇ МЕРЕЖІ

*Шандер О.Е., к.т.н., ст. викладач,
Васильєва І.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Процеси в економіці України супроводжуються структурними змінами в усіх сферах господарювання, в тому числі - на залізничному транспорті. Тому в умовах ринкової економіки виникла ситуація, при якій виробники фактично не можуть чітко планувати обсяги виготовлення своєї продукції. Відповідно до цього плани перевезення вантажів не відповідають реальній потребі у вагонах. Це викликає певну невизначеність при перерозподіленні вагонного парку та організації вагонопотоків і призводить, або до нестачі, або до надлишку вагонів в певні моменти часу на певній станції та дирекції в цілому. А якщо врахувати збільшення функціонування операторських компаній (власників вагонів) на залізничному транспорті, що виступають як організатори та виконавці перевезень вантажів на комерційній основі, то актуальним є вирішення питань ефективної організації вагонопотоків на станціях полігону не залежно від власності вагонів, за умов виконання плану перевезень вантажів [3]. Виходячи з цього, за умов розподілу за маршрутами як навантажених так і порожніх вагонів [1,2] в залежності від навантаження-вивантаження відповідних станцій важливим є прогнозування обсягів вагонопотоків на станціях залізничного полігону.

Одним із сучасних напрямків у створенні моделей автоматизованого прогнозування є використання математичного апарату штучних нейронних мереж. Саме штучні нейронні мережі є основним математичним апаратом, який використовується у рамках сучасного напрямку який має назву Datamining. Datamining - це глибинний автоматизований інтелектуальний аналіз даних. Прогнозні моделі, які використовують технології Datamining, дають можливість виявлення нетривіальних, непомітних навіть для ока експерта закономірностей при аналізі даних, дозволяють будувати високоякісні прогнози [5].

Складність прогнозування часу подачі вагонів на станцію при замовленні клієнта і кількості відповідних вагонів полягає у тому, що

ці два параметра пов'язані між собою і модель повинна оперувати ними одночасно враховуючі цей зв'язок при аналізі часових рядів даних.

Для побудови такої прогнозованої моделі потрібно правильно обрати архітектуру штучної нейронної мережі.

Для вирішення поставленого завдання запропоновано використати динамічну нейронну мережу, яка має в своєму складі або елементи затримки або зворотні зв'язки і тоді стандартним вхідним сигналом мережі є послідовність векторів, які з'являються в певній часовій послідовності. Мережі які мають зворотні зв'язки також називають рекурентними

Для вирішення задачі прогнозування параметрів замовлень на пред'явлення вагонів на станції на мережі прогнозна модель здійснює прогнозування двох параметрів: часу пред'явлення (подачі) вагонів клієнту на відповідну станцію і кількості вагонів. Крім того, вона враховує інформацію про кількість замовлених вагонів, яку клієнт надав залізниці. Таким чином, запропонована прогнозна модель на базі нейронної мережі Елмана містить два входи і два виходи. Перший вихід мережі призначений для виведення інформації про прогнозний час пред'явлення вагонів на станцію. Для урахування інформації про замовлену кількість вагонів доцільно прогнозувати не кількість вагонів, які клієнт буде в змозі завантажити, а різницю між замовленою кількістю вагонів і тією, яка за прогнозом, буде використана фактично. Тоді другий вихід моделі являє прогнозу різницю між замовленням і реальною потребою клієнта у вагонах на відповідній станції. На перший і другий входи моделі при навчанні і використанні моделі подаються історичні дані у вигляді часових рядів часів початку пред'явлення вагонів на станцію навантаження, які подані залізницею, і різниці між замовленою і фактично використаною кількістю вагонів відповідно.

Кількість нейронів на кожному шарі показана мінімальною, оптимальна кількість нейронів, яка забезпечує задану точність прогнозу, визначається шляхом моделювання. Нейрони, які входять до рекурентного блоку (прихований і контекстний шари), мають функцію активації сигмоїдального типу, нейрони вхідного і вихідного шарів мають функцію активації лінійного типу.

Запропонована модель реалізована програмно. Було проведено перевірку адекватності і точності моделі з використанням фактичних даних станцій на залізниці про кількість вагонів, час пред'явлення вагонів і

прогнозованих значень цих параметрів, отриманих за допомогою моделі на той самий період планування. Сформована прогнозна модель відноситься до класу високоточних, про що свідчить величина середньої абсолютної відсоткової похибки, яка не перевищує 10 %.

Список використаних джерел

1. Шандер, О.Е. Формування процедури розподілу порожнього парку вантажних вагонів на залізничній мережі [Текст] / О.Е. Шандер // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. - 2014. - № 5 С. 40-43.
2. Бутько, Т.В. Формалізація процесу управління парком вантажних вагонів операторських компаній [Текст] / Т.В. Бутько, О.Е. Шандер // Східно-Європейський журнал передових технологій. - 2014. - № 2/3(68). - С. 55-58.
3. Бутько, Т.В. Основні напрямки адаптації перевізного процесу на залізничному транспорті в умовах функціонування конкурентних транспортних компаній [Текст] / Т.В. Бутько, О.Е. Шандер // Збірник наукових праць УкрДАЗТ. - 2012.- вип. 131.- С. 26-30.
4. Lomax, Richard G. (2007) Statistical Concepts: A Second Course, p. 10, ISBN 0-8058-5850-4..
5. Agrawal, R. Database Mining: A Performance Perspective [Text] / R. Agrawal, T. Imielinski, A. Swami // IEEE Transactions on Knowledge and Data Engineering. - 1993. - December. - P. 914-925.

УДК 656.2.004.67(476)

ВОПРОСЫ ОБЪЕДИНЕНИЯ РЕМОНТНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ УЧАСТКОВ ОТДЕЛЕНИЯ ДОРОГИ

*Шевченко Д.Н., к.т.н., доцент,
Кравченя И.Н., к.т.н., доцент (БелГУТ)*

В настоящее время на Белорусской железной дороге эксплуатируется более 150 типов аппаратуры сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ), среди которых 640 тысяч реле, фильтры, усилители, генераторы и прочее. Ремонт и периодическая проверка аппаратуры СЦБ выполняется в ремонтно-технических участках (РТУ СЦБ) дистанций сигнализации и связи (ШЧ). Большая номенклатура аппаратуры СЦБ и жесткие требования к своевременности ее проверки заставляют в РТУ СЦБ каждого из 15-ти ШЧ Бел.ж.д. содержать большой штат

квалифицированных электромехаников (ШН) и электромонтеров (ШЦМ). Современные тенденции оптимизации численности сотрудников предприятий вынуждают искать новые более эффективные способы организации работы. Один из таких вариантов – объединение РТУ СЦБ различных ШЧ в единое самостоятельное подразделение.

Объединение РТУ СЦБ нескольких ШЧ в единое подразделение имеет ряд преимуществ: 1. Оптимизация штата. 2. Минимизация количества аппаратуры СЦБ, находящейся в технологическом запасе РТУ СЦБ. В настоящее время стандарт отрасли [1] регламентирует нормы обменного фонда сменяемой аппаратуры СЦБ. В среднем эта норма составляет 10-12 % от количества аппаратуры, эксплуатируемой в каждом ШЧ и должна обеспечивать разовую замену аппаратуры на самом протяженном перегоне автоблокировки конкретной ШЧ. Таким образом, объединяя РТУ СЦБ нескольких ШЧ фактический обменный фонд возрастает в разы, а норма – не изменяется. 3. Минимизация количества оборудования, энерго- и трудозатрат на проверку и ремонт аппаратуры СЦБ. РТУ СЦБ должны специализироваться на небольшом количестве аппаратуры, имея для этого специальные средства автоматизации. При этом следует перенаправлять потоки аппаратуры в те РТУ СЦБ, которые обеспечивают минимальные сроки проверки и ремонта. 4. Единое управление

и система повышения квалификации. 5. Улучшение качества проверки и ремонта аппаратуры СЦБ в связи с большей специализацией персонала и использования специального оборудования. 6. Равномерная загрузка работников РТУ СЦБ в связи с возможностью перераспределения потоков проверяемой аппаратуры между ШЧ. 7. Новое объединенное подразделение РТУ СЦБ будет заинтересовано в закупке специальных стандов для автоматизации работ. Срок окупаемости таких стандов будет невелик. В настоящее время ШЧ не закупают подобных стандов, ввиду их большого срока окупаемости в масштабах одной дистанции.

Наряду с достоинствами объединение РТУ СЦБ имеет ряд недостатков: 1. Рассредоточенная структура. 2. Необходимость эффективного управления потоками проверяемой и ремонтируемой аппаратуры для минимизации транспортных расходов и обеспечения равномерной загрузки работников. 3. Увеличение затрат на транспортировку аппаратуры.

Математическая модель оптимизации штата объединенного РТУ СЦБ. Для обоснования возможности оптимизации штата сотрудников РТУ СЦБ предлагается следующая математическая модель массового обслуживания. Её графическое изображение приведено на рисунке 1.

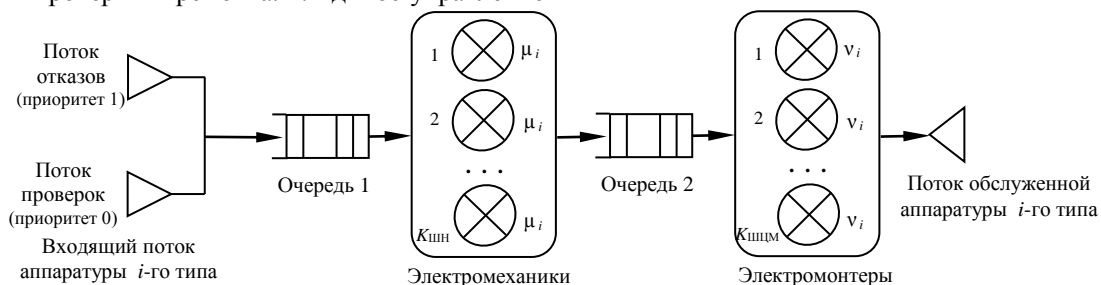


Рис.1. Концептуальная модель обслуживания аппаратуры СЦБ

Аппаратура СЦБ i -го типа поступает в РТУ СЦБ образует два потока: поток отказавшей аппаратуры и поток периодически проверяемой аппаратуры.

Интервалы времени между поступлением аппаратуры в ремонт имеют экспоненциальное распределение с интенсивностью

$$\lambda_i^* = n_i \cdot \lambda_i, \quad (1)$$

где n_i – количество аппаратуры i -го типа, обслуживаемой в РТУ СЦБ;

λ_i – интенсивность отказов аппаратуры i -го типа, определяемая статистически, 1/час.

Интервалы времени между поступлением аппаратуры для проверки имеют равномерное распределение со средним значением

$$m_i^* = (T_i + t_i) / (2n_i), \quad (2)$$

где T_i и t_i – соответственно, максимальная и минимальная периодичность проверки аппаратуры i -го типа (для различных условий эксплуатации), час [2].

Поступившая аппаратура ожидает обслуживания в Очереди 1 и поступает на обслуживание к одному из $K_{ШН}$ свободных электромехаников. После обслуживания электромехаником аппаратура поступает в очередь 2 и на обслуживание одним из $K_{ШЦМ}$

электромонтеров. Аппаратура поступившая в ремонт (после отказа) обслуживается с большим приоритетом, чем проверяемая аппаратура. Время обслуживания аппаратуры i -го типа подчинено равномерному закону распределения со средним значением, равным нормативному значению времени проверки/ремонта аппаратуры электромехаником μ_i и электромонтером v_i [3]. После проверки/ремонта аппаратура покидают систему массового обслуживания.

Процедура имитационного моделирования выполняется с учетом 8-часового рабочего дня, 5-ти дневной рабочей недели, праздничных и отпускных дней. Длительность моделирования составляет 30 лет, что соответствует двум наибольшим межпроверочным периодам аппаратуры СЦБ (15 лет) [2].

В качестве критериев, используемых для определения оптимального числа работников РТУ СЦБ, будем рассматривать коэффициенты загрузки электромехаников и электромонтеров. Допустимый коэффициент загрузки работников РТУ СЦБ (с учетом уровня автоматизации и специфики работ) принимается равным 0,85-0,9.

Предложенная модель массового обслуживания реализована в пакете автоматизации имитационного моделирования GPSS World [4]. При этом, на примере трех ШЧ Гомельского отделения Бел. ж.д. были реализованы две следующие стратегии обслуживания. Стратегия 1 (обслуживание по принадлежности): каждый РТУ СЦБ обслуживает только аппаратуру своего ШЧ (существующая стратегия). Стратегия 2 (обслуживание по специализации): проверяемая аппаратура направляется в один из РТУ СЦБ, который специализируется на обслуживании данного типа аппаратуры.

Предложенная модель имеет следующие допущения: 1. Все работники РТУ СЦБ могут обслуживать все виды аппаратуры. 2. Время

обслуживания аппаратуры определяется существующими нормативами. Хотя в некоторых РТУ СЦБ уже используются средства автоматизации. 3. Поскольку аппаратура СЦБ весьма разнообразна (более 150 типов), то учитывать в имитационной модели все ее особенности затруднительно (ведет к усложнению модели и проблеме получения исходных данных). Поэтому выполним объединение аппаратуры СЦБ в 10 классов. Внутри класса основные показатели аппаратуры (интенсивность отказов, минимальная и максимальная периодичность проверки, нормативное время проверки) должны быть наиболее близки между собой. Для кластеризации аппаратуры используем метод «дальнего соседа» (Complete Linkage, Furthest Neighbor), который подразумевает, что новый объект присоединяется к тому классу, самый далекий элемент которого находится ближе к новому объекту, чем самые далекие элементы других классов. Внутри класса основные характеристики аппаратуры определяются средневзвешенным значением с учетом их количества. 4. В имитационной модели учитываются только работники РТУ СЦБ, занимающиеся проверкой и ремонтом аппаратуры. Штатные сотрудники, участвующие в замене аппаратуры на участках железной дороги, в модели не учитываются.

Результаты имитационного моделирования РТУ СЦБ по двум стратегиям представлены в таблице 1 и 2, соответственно. Из таблицы 1 видно, что РТУ СЦБ ШЧ-9 (Гомель) работает в режиме перегрузки, что отрицательно сказывается на качестве работы. Для нормализации коэффициента загрузки требуется увеличить штат ШЧ-9 на 4 работника. Аналогичная ситуация характерна для ШЧ-12 (Жлобин), где требуется 2 дополнительных работника. А в ШЧ-11 (Калинковичи) напротив штат работников можно сократить на 2 единицы.

Таблица 1

Имитационное моделирование стратегии 1

		Фактически		Оптимально	
		Количество	К-т загрузки	Количество	К-т загрузки
ШЧ-9	ШН	14	1	16	0,901
	ШЦМ	5	0,998	7	0,776
	Всего	19	0,9995	23 (+4)	0,8630
ШЧ-11	ШН	16	0,787	14	0,9
	ШЦМ	6	0,823	6	0,823
	Всего	22	0,7968	20 (-2)	0,8769
ШЧ-12	ШН	13	0,969	14	0,9
	ШЦМ	5	0,915	6	0,762
	Всего	18	0,9540	20 (+2)	0,8586

В итоге при существующей стратегии обслуживания аппаратуры РТУ СЦБ Гомельского отделения Бел. ж.д. требуется 4 дополнительных работника.

Рассматривая результаты моделирования объединенного (в рамках Гомельского отделения) РТУ СЦБ, можно

заметить, что для нормализации его коэффициента загрузки требуется всего 2 дополнительных сотрудника вместо 4-х при использовании существующей стратегии, когда каждый участок обслуживает аппаратуру только своей дистанции.

Таблица 2

Имитационное моделирование стратегии 2

	Фактически		Оптимально	
	Количество	К-т загрузки	Количество	К-т загрузки
ШН	43	0,921	44	0,9
ШЦМ	16	0,938	17	0,883
Всего	59	0,9256	61 (+2)	0,8953

1. В работе показано, что существующий штат РТУ СЦБ различных ШЧ не оптимизирован. Многие участки работают с перегрузкой.

2. За счет перехода от стратегии обслуживания аппаратуры СЦБ по принадлежности к ШЧ к новой стратегии обслуживания «по специализации» РТУ СЦБ можно выровнять и несколько снизить коэффициент загрузки работников.

3. Предложенная математическая модель учитывает вероятностный характер потока отказавшей аппаратуры и времени ее проверки и ремонта. Она может использоваться как для определения нормативного штата РТУ СЦБ так и для его оптимизации при изменении структуры подразделений РТУ СЦБ, автоматизации технологических процессов или некоторых его этапов.

Список использованных источников

1 СТП 19.284–2014. Организация работ в ремонтно-технологическом участке сигнализации, централизации и блокировки дистанции сигнализации и связи.

2 СТП 09150.19.058–2007. Требования к техническому обслуживанию устройств сигнализации, централизации и блокировки.

3 Типовые нормы на проверку и ремонт аппаратуры СЦБ в РТУ. Изд. перераб. и доп. – М.: Трансиздат, 2001. – 131 с.

4 Шевченко, Д.Н. Имитационное моделирование на GPSS: учебно-метод. пособие для студентов технических специальностей / Д.Н. Шевченко, И.Н. Кравченя. – Гомель: УО «БелГУТ», 2007. – 97 с.

УДК 005:621.1:338.28

**МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД
УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ
ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
УКРАЇНИ**

Шемаєв В.В., к.е.н., докторант (НІСД)

Ключовим елементом забезпечення функціонування та розвитку морегосподарського комплексу країни – є портова діяльність, що здійснюється завдяки використанню портової інфраструктури. Об'єктами портової інфраструктури згідно Закону України «Про морські порти України» є рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту, у тому числі: акваторія, гідротехнічні споруди, доки, перевантажувальне обладнання, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи, судна портового флоту, об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, інформаційні системи, лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, розташовані в межах території та акваторії морського порту і т.і. [1]. Незважаючи на те, що сфера портової діяльності в Україні регулюється законодавчими та іншими стратегічно значущими як для портової галузі так і для всього морегосподарського комплексу нормативно-правовими актами (Закон України «Про морські порти України» [1], Транспортна стратегія України на період до 2020 року [2], Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [3], низка підзаконних актів [4]), портова галузь України наразі перебуває у

скрутному становищі й дедалі більше втрачає конкурентні позиції на ринку портових послуг Чорноморсько-Азовського басейну, що насамперед позначається на скороченні вантажопотоку через українські порти [5].

Окрім економічної кризи в Україні спричиненою втратою контролю за деякими територіями з високим індустріальним потенціалом та проблем з транзитом через Російську Федерацію, зниження вантажообігу в портах України в останні роки відбувається і через високий рівень зношеності основних фондів. Загальний рівень фізичного зношення портової інфраструктури оцінюється більш як 70 % [3], що потребує інвестицій у портову галузь на суму понад 3 млрд дол. США [3]. Життєво необхідні структурні реформи просуваються досить повільно і не завжди мають позитивні наслідки для галузі. При цьому впровадження у 2016 році норми про сплату дивідендів державними компаніями на рівні 75% [6], до яких віднесені морські торговельні порти та Адміністрація морських портів України, значно скоротило можливості для здійснення ними капітальних інвестицій.

В той же час в умовах повільного економічного зростання в Європейському Союзі (ЄС) морські порти північно-західного регіону Європи демонструють здебільшого ріст обсягів переробки вантажів, введення в експлуатацію нових термінальних потужностей. Наведене є наслідком ефективної взаємодії портових адміністрацій цього регіону Європи з портовими операторами та власниками вантажів, а також зацікавленості публічної влади, як національного так і регіонального рівня, у розвитку портів у межах своїх юрисдикцій.

Вироблення ефективних механізмів розвитку портової інфраструктури України з урахуванням кращих європейських практик щодо створення державою сприятливих умов для розвитку цього елементу морегосподарського комплексу та налагодження партнерської взаємодії суб'єктів портової галузі різних форм власності між собою та з державою, контрагентами та споживачами послуг є актуальною науковою проблемою в умовах реформування вітчизняної портової галузі з її ключовим елементом – Адміністрацією морських портів України (АМПУ).

За даними статистики у 2015 році лідерами з перевалки вантажів серед портів європейського континенту стали порти Роттердам (466 млн т/р), Антверпен (208 млн т/р) і Гамбург (137 млн т/р). Цифри досить вражаючі у порівнянні з вантажообігом всіх морських

портів України (145 млн т/р) і сумарного показника 2015 року всіх портів Чорноморсько-Азовського регіону (496 млн т/р). Незважаючи на повільне економічне зростання європейської економіки, порти-лідери з переробки продовжують демонструвати зростання або утримують свої частки на європейському ринку портової перевалки.

Передумовами значного вантажообігу північно-західних портів Європи є географічне розташування (фактично це морські ворота Європи для торгівлі із майже всіма континентами), великі обсяги європейської економіки і торгівлі, численні ланцюги поставок (supply chain) через ці порти, розгалужена транспортна мережа хінтерленду (внутрішні водні та інші наземні шляхи сполучення, що з'єднують порти з наземною інфраструктурою за їх межами). Французький географ Б. Рожер [15] охарактеризував регіон, в якому знаходяться найбільші європейські порти Антверпен та Роттердам, як такий, що сконцентровує до 60% купівельної спроможності Європи та містить найбільші центри з виробництва та споживання; пізніше цей регіон отримав неофіційну назву «блакитний банан», обумовлений графічною схожістю за формою.

Однак є в портах північно-західної Європи за віссю: Гамбург (Німеччина) – Роттердам (Нідерланди) – Антверпен (Бельгія) – Ле Гавр (Франція) деякі особливості портової діяльності та державного регулювання щодо створення сприятливих умов щодо розвитку портової інфраструктури, які могли б бути запозичені вітчизняними морськими портами з точки зору реформування і подальшого розвитку їх портової інфраструктури.

Так, з метою створення сприятливих умов щодо розвитку портової інфраструктури держава використовує такі інструменти:

- порт-лендлорд. Більшість успішних європейських портів працюють за моделлю земельних концесій, коли портова адміністрація (port authority) виступає в ролі лендлорда, в розпорядженні якого знаходяться землі в межах акваторій портів. Окрім цього портові адміністрації відповідальні за стратегічні об'єкти інфраструктури (доки, мости, шлюзи, причали, землі), безпеку судноплавства та навігацію в порту, стимулювання міжнародної торгівлі та маркетингову діяльність. При цьому приватні портові оператори займаються стивідорною діяльністю на землях і причалах, отриманих в концесію до 40 років з правом подальшого продовження.

Портова адміністрація розраховує тариф

на концесію виходячи з площі земельної ділянки з урахуванням певних параметрів. Наприклад, в порту Антверпен враховується (1) розташування ділянки – так, у причальній стінки ставки будуть нижчими, ніж в тилу причалів з метою стимулювання зростання обсягів перевалки вантажів; (2) покриття – за бетонні плити або асфальтовані покриття доведеться заплатити більше ніж за ґрунтові майданчики; (3) вид діяльності концесіонера – за вантажогенеруючі операції (траншипмент або виробництво на території порту з подальшим експортом) ставка концесії буде нижче, ніж за сервісне обслуговування (фарбувальний цех для імпортих авто або ремонт контейнерів, наприклад). Плата за концесію здійснюється авансом щоквартально. За погодженням сторін право концесіонера може бути передано третій особі.

Земельні концесії в європейських портах віддалено нагадують орендні відносини в українських портах, різниця лише в тому, що в Україні у процедурі передачі земельних ділянок і майна вітчизняні портові адміністрації (АМПУ та її філії) займають другорядну роль. Окремо варто зауважити, що в більшості портів регіону північно-західної Європи стивідорною діяльністю майже завжди займалися приватні оператори, тому українському уряду також слід визначитися з майбутнім наземних структур (superstructures) – складів, терміналів, кранової техніки: чи приватизувати їх (можливо з розбивкою по терміналах), або передати в концесію, застосувавши для цього сучасні методи розрахунку концесійних платежів;

- активна участь місцевої влади в управлінні портом. На відміну від вітчизняних державних стивідорних компаній та АМПУ, власником яких на 100% є держава, в європейських портах місцева влада в особі регіональної адміністрації або муніципалітету мають акції в портових адміністраціях і входять до складу наглядових рад портів, завдяки чому - можуть впливати на стратегію їхнього розвитку. У порту Роттердама, наприклад, 70% акцій портової адміністрації знаходяться у власності міста, а решта 30% - належать уряду Нідерландів; весь пакет акцій адміністрації порту Антверпен належить його муніципалітету; бельгійський порт Зебрюгге належить на 98% муніципалітету Брюгге, а решта 2% - приватним особам, які заснували порт більше 100 років тому. Цікавою, з точки зору складу власників, є ситуація в бельгійському порту Гент, де до основного власника (муніципалітету Гента) після зміни юридичної форми господарювання з

муніципальної компанії на товариство з обмеженою відповідальністю приєдналися дві прилеглі громади -Евергем і Зелзейт- і адміністрація регіону Східної Фландрії шляхом покупки пакетів акцій. У найближчому майбутньому порт Гент планує здійснити злиття з голландським портом Zeland, що знаходиться на початку каналу Гент-Тернезен від р. Шельда, уздовж якого розташований порт Гент. Спільне підприємство буде створено шляхом обміну акціями і входженням нових акціонерів з числа муніципалітетів іншої країни. Таким чином, участь місцевої влади в управлінні портами гармонізує розвиток портів з урахуванням регіональних інтересів і дозволяє використовувати додаткові території для будівництва нових потужностей за межами населених пунктів, в яких спочатку розташовувався порт;

- допомога у фінансуванні діяльності зі днопоглиблення у портах. У Європі зосереджені компанії – лідери світового ринку з днопоглиблення водойм (в Бельгії це компанії Jan de Nul та DEMA; в Нідерландах – Van Oord і Royal Boskalis). Цьому є просте пояснення – в річки і канали з боку Північного моря щодня приливи наминають тонни піску, тому портовим адміністраціям Роттердама і Антверпена доводиться майже постійно проводити у себе роботи із підтримання оголошених глибин, що дозволяє світовим гігантам з днопоглиблення мати свій флот і застосовувати його в різних куточках світу. При цьому, частину витрат на оплату робіт з днопоглиблення портів компенсує місцева влада, зацікавлена у зростанні вантажообігу і кількості суднозаходів до портів у своїй юрисдикції;

- розвиток під'їзних шляхів до портів, як ключ до інтермодальності перевезень. Практично кожен термінал в порту має свою залізничну гілку, автомобільну дорогу, а перевезення баржами в Європі – взагалі один з найпоширеніших видів перевезень внутрішніми водними шляхами. Велика увага приділяється розвитку інтермодальних перевезень. Концерн BASF в порту Антверпен, що переробляє нафто- і хімічні продукти, раніше відвантажував левову частку цистерн (танк-контейнерів) з продуктами переробки автотранспортом, пізніше - переключив частину вантажопотоку на залізницю (тому що ринок залізничних перевезень в Європі – лібералізовано, і бізнес може створювати своїх перевізників). В результаті об'єднання зусиль з власниками рухомого складу компанії Нирас і танк-контейнерів Ноуег, BASF побудувала інтермодальний перевантажувальний

залізничний термінал Combinant. Оскільки цей проект сприяв зниженню викидів CO₂, ЄС і уряд регіону Фландрії профінансували одну третину проекту загальною вартістю 30 млн євро. Тепер крім продукції BASF, термінал працює і з іншими вантажами. При цьому, середній час перевантаження контейнера на станцію – 45 хвилин разом з його документальною перевіркою. Щодня термінал обробляє понад 12 залізничних складів, використовуючи роботу 3-х портових кранів над 5 залізничними гілками;

- стимулювання створення на території портів інших вантажо-генеруючих підприємств. Перевалка вантажів вносить значний вклад в вальовий внутрішній продукт країни, але створення на території порту виробничих підприємств, що генерують вантажі для порту – стратегія, якій намагаються слідувати всі провідні порти Європи. Наприклад, в порту Гент знаходяться великі підприємства, такі як: металургійний завод Arcelor MittalSteel, целюлозно-паперова фабрика, завод по збірці автомобілів Volvo. Порт Антверпен є другим після Х'юстона (США, штат Техас) нафтохімічним кластером у світі, на території якого працює німецький хімзавод BASF. Через термінали порту Роттердам перекачується понад 100 млн т/р нафти і продуктів її переробки. На Ro-Ro терміналах для колісної техніки в порту Зебрюгге, крім складів для тимчасового зберігання транспортних засобів, працюють також майстерні з ремонту та встановлення додаткового обладнання на автомобілі, лакофарбові цехи тощо;

- налагодження взаємодії з митними органами щодо спрощення та оптимізації процедур оформлення вантажів (trade facilitation). Розуміючи свою глобальну роль у розвитку світової торгівлі, портові адміністрації провідних портів Європи допомагають оптимізувати ланцюжки поставок вантажів і спростити для клієнтів порту взаємодію з державними фіскальними органами (в контексті стягування податків, акцизів, мит), проведення митних оглядів, сканування контейнерів тощо. Додатково порт може надати консультативну допомогу щодо отримання статусу уповноваженого економічного/митного оператора великим імпортерам або локальним експедиторським компаніям;

- взаємодія портових адміністрацій із зарубіжними портами-партнерами: практично в кожному з великих європейських портів створені відповідні підрозділи, які надають послуги з розробки планів з розвитку, консультують з питань вантажопотоків, особливостей роботи з

контейнерними лініями і т.п. Ці послуги доступні і для вітчизняних суб'єктів портової галузі. Найбільш активними гравцями є Port of Rotterdam International, що розвиває партнерську мережу World Port Network, та тренінговий центр порту Антверпен АРЕС, який регулярно запрошує на навчання фахівців із портової логістики з країн, що розвиваються та потенційно можуть генерувати вантажопотоки для порту Антверпен.

Розглянутий досвід роботи портів північно-західної частини Європи можна застосувати і в Україні. Для цього вже є достатньо прикладів участі приватних суб'єктів портової діяльності. Так, на території найбільшого в Україні морського порту «Южний» функціонує приватний суховантажний порт (група терміналів ПІС), у декількох портах працюють приватні стивідори, які взяли в оренду земельні ділянки із зобов'язаннями зробити невід'ємні поліпшення орендованого майна державних стивідорів (як приклад, у Миколаєві та Одесі), або здійснюють з державними партнерами-портами спільну діяльність на основі договорів. На порядку денному Міністерства інфраструктури України – реалізація пілотних проектів з передачі в концесію Херсонського морського торговельного порту і Державної стивідорної компанії «Ольвія» в Миколаєві.

Прийнятий у 2013 році Закон України «Про морські порти України» наблизив особливості господарювання та управління у морських портах до європейських практик шляхом розмежування функцій державного регулювання та управління стратегічними об'єктами інфраструктури (стратегічні об'єкти портової інфраструктури – об'єкти права державної власності, а саме – гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден [1]) від господарської діяльності стивідорних компаній в портах. Закон також розширив права приватних суб'єктів портового бізнесу, встановивши можливість продажу деяких об'єктів портової інфраструктури [1].

З урахуванням досвіду європейських портів, українським державним стивідорним компаніям і портовим адміністраціям можна поступово переходити до моделі корпоративного управління шляхом створення акціонерних товариств. При їх формуванні необхідно розглянути можливість передачі частини акцій муніципалітетам і/або обласним державним

адміністраціям у рахунок передачі у власність або управління припортових земель, які перебувають наразі у власності держави або органів місцевого самоврядування.

На рівні законодавства необхідно дозволити вітчизняним портовим адміністраціям розпоряджатися землями (якщо вони не знаходяться в приватній власності) в межах порту. Позитивною практикою повинні стати: залучення компаній-світових лідерів з днопоглиблення для реалізації проектів в Україні, взаємодія місцевої влади з Укравтодором та ПАТ «Укразалізняця» (у т.ч. з контейнерним залізничним перевізником «Ліски») з розвитку інтермодальних перевезень та під'їзних шляхів сполучення в напрямку портів.

У перспективі, повноцінне наділення портових адміністрацій функцією «лендлорда» і розпорядника портових зборів, залучення до управління місцевої влади повинні створити у них мотивацію відповідально, по-господарськи розвивати власні активи шляхом створення нових інвестиційних майданчиків для інвесторів і мінімізації всеосяжного на сьогоднішній день впливу фіскальних і контролюючих органів на роботу державних та приватних портових операторів.

Застосування сучасних підходів морських портів північно-західного регіону в Європи до управління розвитком вітчизняного морегосподарського комплексу є шляхом до залучення світових портових операторів та підвищення ефективності діяльності Адміністрації морських портів України (АМПУ) та її філій.

Першими кроками в цьому напрямі мусять стати корпоратизація АМПУ, затвердження меж морських портів та передача портовим адміністраціям в управління земельних ділянок в межах портів. Перспективними напрямками подальших досліджень є вироблення механізмів залучення органів місцевого самоврядування та регіональних адміністрацій до управління вітчизняними морськими портами та розробка науково-методичних рекомендацій щодо критеріїв відбору потенційних концесіонерів державних стивідорних компаній.

Список використаних джерел

1. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI із змінами, внесеними згідно із Законом № 406-VII від 04.07.2013, ВВР, 2014, № 20-21, ст.712). – [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.

2. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України, Стратегія від 20.10.2010 № 2174-р. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.

3. Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>.

4. Постанова КМУ від 15 жовтня 2012 р. № 1055 «Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності»; Постанова КМУ «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України» від 7 липня 2015 р. № 491; Постанова КМУ від 7 липня 2015 р. № 492 «Про внесення змін до Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення», Постанова КМУ від 7 липня 2015 р. № 483 «Про внесення зміни у додаток до Постанови Кабінету Міністрів України від 3 червня 2013 р. № 405», Постанова КМУ від 13 жовтня 2015 р. № 916, Наказ Міністерства інфраструктури України від 25 вересня 2015 р. № 387. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/>.

5. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України: аналіт. доп. / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, А. В. Шевченко, В. М. Русан, Є. В. Белашов – К. : НІСД, 2016. –С. 31. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/Sea_Politic_corrected-6cafc.pdf.

6. Постанова КМУ від 23 березня 2016 № 228 «Про затвердження базового нормативу відрахування частки прибутку, що спрямовується на виплату дивідендів за результатами фінансово-господарської діяльності у 2015 році господарських товариств, у статутному капіталі яких є корпоративні права держави» [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/>.

7. Brunet, Roger (April 2002). Lignes de force de l'espace Européen (PDF). Mappemonde (in French) (66): pp. 14-19.

УДК 330.341.1:656.078.8

РОЗВИТОК РАЦІОНАЛІЗАТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРАЦІВНИКІВ ЯК ПЕРЕДУМОВА ІННОВАЦІЙНОГО ЗРОСТАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Юсупова Т.М., ст. викладач,
Гонтар Н.О., студентка (УкрДУЗТ)*

Залізничний транспорт завжди мав і має особливе стратегічне значення для України, так як виступає сполучною ланкою єдиної економічної системи, що забезпечує стабільну діяльність промислових підприємств, своєчасну доставку життєво важливих вантажів, а також є найбільш доступним транспортом для населення. В даний час для виконання поставлених перед ПАТ «Українські залізниці» завдань потрібен безперервний розвиток і постійний приплив нових перспективних ідей і рішень. Щорічно значні інвестиції в рамках плану науково-технічного розвитку спрямовуються на розроблення та впровадження в діяльність підприємств залізничного транспорту більш ефективної залізничної техніки і технологій, мінімізацію витрат палива і електроенергії, зниження експлуатаційних витрат і шкідливого екологічного впливу. При цьому важливим доповненням до даних заходів є участь широкого кола працівників підприємств залізничної галузі в технічній творчості, яка традиційно іменується як «раціоналізація, раціоналізаторська діяльність».

Слід відзначити, що раціоналізаторство є складовою частиною інноваційної діяльності, механізмом якого є технологічне підприємництво спрямоване на створення інтелектуального ресурсу. На підприємстві раціоналізатор і продукт його технічної творчості (раціоналізаторська пропозиція) є інтелектуальним потенціалом, який за певних умов інноваційного підприємництва залучається до господарської діяльності на умовах комерціалізації.

Раціоналізаторство є, в певній мірі, основою більш високого рівня технічної творчості, яким є винахідництво. В цілому раціоналізаторська діяльність на залізничному транспорті покликана стимулювати творчі зусилля працівників з удосконалення вже відомих технічних рішень, здійснення модернізації діючого устаткування і його пристосування до конкретних умов виробництва і

експлуатації. У зв'язку з цим активізація раціоналізаторської діяльності є однією з найважливіших умов науково-технічного розвитку ПАТ «Українська залізниця». На сьогодні позитивний ефект від раціоналізації відображається в зростанні стійкості розвитку залізничного транспорту, у збільшенні прибутку, досягненні соціальної гармонії в колективі.

Важливою складовою раціоналізаторської діяльності є формування кадрів, спрямованих на технічну творчість. Чим більше удосконалений людський ресурс (раціоналізатори), тим потужніше будуть формуватися інтелектуальні ресурси, а на цій основі більш міцним буде інтелектуальний потенціал підприємств, який і належить використовувати в певних умовах просування інноваційної продукції на ринок.

У зв'язку з зазначеним в якості ефективного засобу розвитку раціоналізаторської діяльності підприємств залізничного транспорту на сьогоднішній день розглядається розробка автоматизованої системи управління технічною творчістю. Впровадження даної системи дасть можливість не тільки забезпечити контроль за виконанням регламентованих термінів затвердження раціоналізаторських пропозицій, але й підвищить якість їх експертизи. Створення в рамках даної автоматизованої системи єдиної інформаційної площадки, дозволить забезпечити роботу авторських колективів раціоналізаторів з різних структурних підрозділів, а також сприяти збільшенню кількості вироблених раціоналізаторських пропозицій і створення передумов для більш масштабного розповсюдження і тиражування позитивного досвіду впровадження технічних нововведень.

Виявлення і правильне оформлення раціоналізаторських пропозицій на підприємствах залізничного транспорту дозволяє не тільки забезпечити пріоритет, моральне і матеріальне заохочення раціоналізаторів, але і свідчить про поліпшення організаційно-управлінських процесів ПАТ «Українська залізниця», встановлення в її філіях та структурних підрозділах творчої атмосфери, яка необхідна для поліпшення роботи устаткування, якості ремонту, умов праці, зменшення трудомісткості та ін. Крім того, потреби працівника у самореалізації та самовираженні через технічної творчості стимулюють його інтерес до покращення власної праці, розширення і поглиблення його професійної підготовки, що позитивно позначається на діяльності залізничного транспорту.

Секція

**«МЕНЕДЖМЕНТ І МАРКЕТИНГ НА ТРАНСПОРТІ»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ - д.е.н., професор В.Г.Шинкаренко**

УДК 658.14(477)

**ЗАХОДИ ПОСИЛЕННЯ
АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ НА
ПІДПРИЄМСТВІ**

Білецька Д.О., здобувач (УкрДУЗТ)

В сучасному суспільстві важливим аспектом у процесі виживання на ринку попиту та пропозицій є страхування підприємства шляхом запровадження антикризових заходів.

Виходячи з суті антикризових заходів в період їх розробки та реалізації, актуальним завданням залишається розробка песимістичного плану господарсько-фінансової діяльності підприємства в традиційному розумінні його змісту та структури. Таке планування господарсько-фінансової діяльності виступає як один з інструментів управління, за допомогою якого створюються передумови для досягнення цільових показників, встановлених антикризовою програмою.

Для подолання кризової ситуації підприємством розробляється стратегія фінансового оздоровлення. Її завдання – визначити основні напрями антикризових заходів і загальну очікувану ефективність. На основі плану фінансового оздоровлення розробляються більш конкретні документи: плани маркетингу, виробничі плани, графіки робіт та ін.

План антикризових заходів розробляється на підставі антикризової програми й являє собою форму її конкретизації та трансформації. Має містити перелік конкретних заходів, які передбачається здійснити, строки початку та закінчення, необхідні ресурси (кошти) та очікуваний результат реалізації, а також визначати відповідальну особу та виконавців.

З поміж багатьох різних заходів, які сприяють підтримуванию ефективної господарської діяльності підприємства, можна рекомендувати, зокрема, такі:

1 Організаційно-правові та соціальні:

1.1 Підвищення рівня відповідальності перших керівників підприємств ВАТ в усіх напрямках життєдіяльності підприємства;

1.2 Збір конкретних антикризових заходів від управлінського персоналу структурних підрозділів, їх аналіз та запровадження;

1.3 Систематичне ознайомлення

співробітників із поточною ситуацією (щоб не гальмувати процеси перебудови);

1.4 Виважена кадрова політика, підготовка кадрів, соціальний захист;

1.5 Впровадження гнучкого планування по обсягах і по номенклатурі як на базовий рік, так і на перспективу, враховуючи зміни фінансово-економічної ситуації в країні і регіоні;

1.6 Використання загальнодержавних важелів впливу стосовно покращення організаційно-правового середовища через депутатський корпус регіону тощо (наприклад, зміни щодо переліку товарів імпорту, співпраця з прикордонними підприємствами ЄС тощо);

1.7 Співпраця з органами місцевого самоврядування та громадськими організаціями в питаннях антикризової діяльності.

1.8 Використання альтернативних видів діяльності (наприклад, аутсорсингу; найбільш поширеними на сьогоднішній день є наступні види аутсорсингу: бухгалтерський, юридичний, кадровий, логістичний або транспортний аутсорсинг, аутсорсинг персоналу тощо).

1.9 Пошук інвесторів, оптимізація інноваційних проектів.

2 Фінансово-економічні:

2.1 Без залучення додаткових фінансових ресурсів на підприємство (продлонгація строків сплати заборгованості, погашення дебіторської заборгованості, направлення коштів на незавершене будівництво, лізинг, продаж неефективних активів і придбання нових під ефективні нечутливі до кризи виробництва);

2.2 Із залученням інвестицій (фінансова допомога, позики, в проектах, які мають державне значення - державні кредити \ фінансова допомога);

2.3 Оптимізація податків (наприклад, висока інфляція поточного року дозволяє провести суттєву індексацію вартості основних фондів, за рахунок чого в наступному році можна буде економити при сплаті податку на прибуток);

2.4 Продаж зайвого устаткування, матеріалів і залишків готової продукції;

2.5 Вивільнення частини неефективно використовуваних офісних і складських приміщень і здача їх в оренду;

2.6 Невідкладне скорочення витрат (закриття окремих нерентабельних підрозділів підприємства, оптимізація персоналу, зменшення відпускних цін та виробництво продукції, яка

гарантовано може бути реалізована);

2.7 Розробка дієвих заходів економії всюди і у всьому (конкретно для кожного підрозділу основного виробництва, інфраструктурних підрозділів, адміністративного персоналу тощо);

2.8 Затвердження заходів по енергозбереженню;

2.9 Посилення роботи з дебіторами і кредиторами;

2.10 Пошук та формування фінансових ресурсів для проведення антикризових заходів виробничо-технічного характеру.

2.11 Оптимізація використання вільних грошових коштів:

- першочергове погашення гривневих зобов'язань;

- організація експортноорієнтованих виробництв;

- організація робіт з покращення оснвного фонду при закупівлі здешевлених будматеріалів;

- впровадження заходів з енерго- та ресурсозбереження;

3 Маркетингові:

3.1 Перегляд маркетингової стратегії (пошук більш ефективних способів пошуку замовлень);

3.2 Провести перекваліфікацію (або підвищення кваліфікації) керівників відділів збуту, постачання, виробничого, планово-економічного та інших;

4 Виробничо-технічні:

4.1 Робота підприємства навіть з мінімальною рентабельністю і на власні кошти;

4.2 Модернізація та оновлення виробничих фондів у найбільш економічно ефективних напрямках виробництва ;

4.3 Освоєння виробництва нових предметів праці, яких потребує ринок;

4.4 Поліпшення якості продукції;

4.5 Покращення організації праці, введення напружених норм і нормативів в основу виробничих процесів;

4.6 Удосконалення роботи інфраструктурних підрозділів (енерго- та водозабезпечення, транспортних підрозділів та служб матеріально-технічного забезпечення).

Для запобігання кризових явищ на підприємстві, необхідно постійно слідкувати за економічною безпекою підприємства рівень якої залежить від ефективності керівництва, гнучкого управління, вибору самої системи управління та кваліфікації спеціалістів.

Виходячи з виробничої програми діяльності підприємства, напрямків стратегічного

його розвитку, важливості забезпечення споживача своєю продукцією, підприємство повинно розробити власну довгострокову стратегію формування високого рівня економічної безпеки підприємства. За основу такої програмної довгострокової стратегії беруться основні чинники, що формують належний рівень економічної безпеки підприємства. Така довгострокова стратегія економічної безпеки підприємства має включати певні параметри:

1 Надійне електропостачання. Як правило, щоб гарантувати надійну роботу підприємства необхідно мати два джерела електропостачання. А на особливо важливих виробництвах має бути передбачене власне резервне джерело електропостачання (дизель-електростанція).

2 Резервне тепlopостачання, якщо підприємство підключене до міської теплоцентралі.

3 Технічна, технологічна і питна вода, яка використовується на виробничі цілі в більшості підприємств: має бути власне джерело води, а якщо вода використовується з центрального водопроводу, то відповідний резерв води.

4 Страховий запас відповідних матеріально-сировинних і технічних ресурсів, який має бути створений на підприємствах, що сприятиме стабільній роботі підприємства за певних ситуацій.

5 Надійність транспортних засобів з доставки матеріальних ресурсів і постачання продукції споживачам.

УДК 656.2:004

ПРОБЛЕМЫ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОЦЕССА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ КОМПАНИЯМИ

*Вовк А.А., д.э.н., профессор,
Чуприкова З.В., к.э.н., доцент (МИИТ)
Вовк Ю.А., к.э.н. (ОАО «РЖД»)*

К основным недостаткам информационного обеспечения управления транспортными компаниями России следует отнести недостаточное использование данных материального учета, недостатки в организации финансового учета, включая и структуру бухгалтерской (финансовой) отчетности.

Недостаточной является и степень развития управленческого учета.

Перечисленные части учета рассматриваются нами как слагаемые бухгалтерского учета, который включает, по нашему мнению, и налоговый учет.

Недостаточное использование данных материального учета заключается в том, что имеющиеся данные, например, о запасах топлива и размерах поступления электроэнергии не используются транспортными компаниями для обобщающей характеристики эффективности использования предметов труда.

Недостатки использования государственной отчетности в целях управления обусловливаются тем, что государственная отчетность ориентирована на решение фискальных задач – взывание налогов. И она никогда не преследовала целей управления транспортными компаниями. А также тем, что объектом учета в случае ведения финансового учета по-прежнему являются ценности, находящиеся в юридическом распоряжении организации, которые выступают с позиций собственника средств производства как потребительные стоимости. Как таковые они используются в качестве орудий труда, предметов труда, а наемные работники являются носителями рабочей силы. Их учет, как и учет предметов труда (материалов, сырья, запасных частей, полуфабрикатов и т.п.) а также других ценностей – денежных средств, ценных бумаг в силу разнородности объектов по видам, сортам и наименованиям можно вести только как аналитический на инвентарных карточках и карточках складского учёта. Синтетический учет ценностей, например, на счетах «Основные средства», «Нематериальные активы» и др. невозможен, поэтому отражение в бухгалтерском балансе в денежном выражении основных средств нелогично. Это обусловлено, в частности, тем, что основные средства не деньги, а ценности. В то же время деньги – не основные средства и поэтому аргументы об использовании для целей учета основных средств денежной оценки объектов предполагающее простое суммирование ее результатов, неубедительны.

Те же ценности, наряду с тем, что они являются потребительными стоимостями одновременно выступают и как меновые стоимости. Являясь результатом человеческого труда все ценности транспортных компаний воплощают в себе труд. Благодаря этому свойству все объекты учета могут обмениваться друг на друга в определенных пропорциях. Именно свойство ценностей быть меновыми

стоимостями позволяет определять такие показатели как финансы, капитал, авансированный в производство, капитал, направленный на финансовую деятельность и т.п.

Под финансами понимаются наличные деньги и деньги, воплощенные в ценностях, находящихся в юридическом распоряжении транспортной компании и определяемые как сумма собственных финансов, учитываемых на балансовых счетах и отражаемых в бухгалтерском балансе и заемных – отражаемых в учете на забалансовых счетах

Капитал — это ценности и деньги, которые используются для его самовозрастания денег, т. е. для получения прибыли финансов. Капитал транспортной компании может быть охарактеризован в натуральном выражении совокупностью ценностей, используемых для получения прибыли финансов, а также может быть охарактеризован размером денег, используемых для той же цели, и в зависимости от сферы приложения подразделяется на капитал, авансированный в производство и капитал, направленный на финансовые вложения (инвестиции) – в финансовую деятельность. Авансирование капитала в производство обусловлено тем, что в процессе оборота его разные части принимают денежную форму, форму финансов и т.п. и периодически возвращаются к его собственнику. Для воспроизводства капитала необходимы периодические инвестиции финансов, в результате которых происходит обратное превращение финансов в капитал. Моментом превращения финансов в капитал является момент подписания руководителем транспортной компании приказа о вводе в эксплуатацию объекта, который сооружен в процессе инвестиций финансов.

Капитал, авансированный в производство принято подразделять на основной и оборотный. Основной капитал авансируется на орудия труда (основные средства и нематериальные активы), а оборотный – на предметы труда, которые подразделяются на поступающие партиями и образующие запасы и поступающие по присоединённым сетям, запасы не образующие и на наем рабочей силы.

Основной капитал, может быть сгруппирован по принадлежности с выделением собственного и заемного. Для учета собственного основного капитала могут быть использованы балансовые счета, а для учёта заемного – забалансовые счета, но для этого их надо переименовать так, чтобы было понятно, что на них учитываются финансы, а не ценности.

УДК 656.078.89

**ТРАНСПОРТНИЙ МАРКЕТИНГ ЯК
ОСНОВА ПЛАНУВАННЯ
ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

*Волохов В.А., к.е.н., доцент,
Волохова І.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

В ході реформування залізничного транспорту гостро стоїть проблема встановлення оптимальних вантажних залізничних тарифів, що відповідають вимогам ринку. За часів розвитку ринкових відносин в Україні вивченню попиту на вантажні перевезення не приділялося належної уваги, що у свою чергу привело до зниження якості наданих послуг і, як наслідок, до спаду обсягів перевезень і значному зниженню прибутку. Таке положення привело до відтоку вантажів, наданих до перевезення, на автомобільний транспорт.

В умовах конкуренції на транспортному ринку, як і на будь-якому іншому, йде боротьба за клієнта. У жорсткій боротьбі перемагають ті види транспорту, тарифи яких є привабливими для відправників вантажів. Окрім того, встановлені тарифи повинні стимулювати збільшення обсягів перевезень, що буде сприяти підвищенню доходності вантажних перевезень. Отже, конкуренція, що виникла на ринку транспортних послуг, дала поштовх розвитку якісно нових відносин у галузі. Головна вимога, в умовах ринкової економіки до якості транспортного обслуговування - доставка вантажу за розумною ціною "точно в термін" по варіанту "від дверей до дверей".

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

Основою планування перевезень у ринкових умовах повинен стати транспортний маркетинг, суть якого полягає у постійному відстеженні кон'юнктури транспортного ринку й організації перевізного процесу таким чином, щоб максимально задовольняти попит на перевезення. В умовах ринку транспортний маркетинг,

запроваджуваний на підприємствах транспорту, повинний бути орієнтований на збільшення обсягів перевезення вантажів, підвищення прибутковості роботи транспорту. У зв'язку з цим робота транспорту повинна бути спрямована на підвищення якості обслуговування вантажовласників, надання широкого спектру послуг, своєчасне реагування на зміну попиту на ринку транспортних послуг на території України і за її межами.

Одним із ключових питань маркетингу повинно бути питання про більш злагоджену і чітку спільну роботу залізниць і клієнтури, що включає: спільне проведення маркетингових досліджень ринків збуту і цін на продукцію як усередині країни, так і за її межами; техніко-економічні розрахунки по визначенню взаємовигідного рівня тарифів за родами вантажів і напрямках перевезень; розробку і надання спеціальних тарифів, знижок з тарифів на гарантовані обсяги відправлення вантажів.

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

Детальне вивчення попиту на вантажні перевезення із застосуванням маркетингових принципів дозволить збільшити обсяги наданих до перевезення вантажів, що якісно відіб'ється на роботі як окремих залізниць, так і транспортної галузі в цілому у вигляді одержання додаткових прибутків.

Список використаних джерел

1. Зоріна О.І. Застосування концепції інтегрованого маркетингу на залізничному транспорті в умовах реформування галузі / Зоріна О.І., Наумова О.Е., Антонова О.І. // БІЗНЕСІНФОРМ (Економіка: менеджмент і маркетинг). – 2012. - №8. – С. 191-195.
2. Аксенов И. М. Маркетинг на объектах транспорта : монография /И. М. Аксенов. – Нежин: ООО Вид-во «Аспект-Поліграф», 2006. – 336 с.
3. Чорний В.В. Конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика: [монографія] / В.В. Чорний. – К.: ДЕДУТ, 2012. – 401 с.
4. Колесникова Н.М. Формування ефективного попиту як важлива функція ціноутворення по вантажних залізничних перевезеннях / Колесникова Н.М., Чорний В.В. // Збірник наукових праць ДЕДУТ. Серія «Економіка і управління», 2010. Вип. 15. – С. 44 – 49.

5. Макаренко, М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України. [Текст] / М. В. Макаренко – К. : КУЕТТ, 2003. – 478 с.

УДК 331.108:656.2

МОТИВАЦІЙНИЙ МЕХАНІЗМ В УПРАВЛІННІ РОЗВИТКОМ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Гребенюк Г.М., асистент
(ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна)*

Сьогодні ключовим фактором розвитку підприємств залізничного транспорту є людський капітал, мірою оцінки якого є реалізований трудовий потенціал. Саме трудовий потенціал нині стає найважливішим фактором зростання ефективності виробництва, здатності підприємств адаптуватися до мінливого зовнішнього середовища, встояти в конкурентній боротьбі, об'єднати зусилля персоналу у виробництві продукції, наданні послуг високої якості.

На сучасному етапі управління підприємствами все більшого значення набувають мотиваційні аспекти у використанні головного виробничого ресурсу – трудового потенціалу. Проте заохочення працівників підприємств до ефективної реалізації своїх трудових функцій гальмується. На підприємствах відсутністю досконалих мотиваційних механізмів, які б забезпечили ефективне використання трудового потенціалу.

В управлінні розвитком трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту мотиваційний механізм слід розглядати як процес активізації мотивів працівників (внутрішня мотивація) і створення стимулів (зовнішня мотивація) для їх спонукання до ефективної праці. Мотиваційний механізм використання та розвитку трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту необхідно формувати на основі гнучких механізмів трудової мотивації, що враховують характер і зміст ціннісних орієнтацій працівників, їх знання, досвід, інтереси і потреби та системи прогресивних мотиваторів та стимулювання до високопродуктивної праці у вигляді системи, що поєднує матеріальні, соціальні та моральні стимули. Система мотиваторів повинна враховувати: стратегічні

орієнтири розвитку підприємств залізничного транспорту, кваліфікацію персоналу, рівень розвиненості потреб та можливостей їх задоволення на мікроекономічному, макроекономічному рівнях, рівень організаційної, корпоративної культури.

При формуванні мотиваційного механізму розвитку трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту необхідно:

- враховувати мотиваційні фактори, які властиві кожній категорії персоналу і будуть забезпечувати максимальний збіг основних домінант економічної поведінки і розроблених підприємствами механізмів мотивації;

- пам'ятати, що мотиваційний механізм повинен поєднувати в собі матеріальну і нематеріальну складові;

- простежувати чітку залежність винагороди від результатів роботи, а також справедливості і прозорості системи оплати для працівника;

- враховувати необхідність забезпечення конкурентоспроможності заробітної плати, що формується в рамках матеріальної складової на ринку праці;

- враховувати, що мотиваційний механізм як система повинен бути спрямований і стимулювати працівника на розвиток інноваційної діяльності, безперервність процесу отримання знань, підвищення кваліфікації, кар'єрне зростання;

- пам'ятати, що нематеріальна складова мотиваційного механізму повинна включати соціальну мотивацію.

Мотиваційний механізм повинен включати наступні етапи: виявлення потреб, формування і розвиток мотивів, управління ними з метою зміни поведінки працівників, необхідного для реалізації цілей, коригування мотиваційного процесу в залежності від ступеня досягнення результатів.

Формування мотиваційного механізму використання трудового потенціалу дозволить мобілізувати зусилля, створити необхідну зацікавленість працівників у зростанні як індивідуальних результатів діяльності, так і виробничих результатів підприємств залізничного транспорту, сприятиме прояву творчого потенціалу робітників, підвищенню рівня їхньої компетенції.

Список використаних джерел

1. Белко И.Л. Мотивационный механизм управления предприятием [Электронный ресурс] / И.Л. Белко. – Режим доступа: www.pac.by/dfiles/000809_251870_belko.doc

2. Петрович Й.М. Мотиваційні аспекти удосконалення використання трудового потенціалу промислових підприємств [Електронний ресурс] / Й.М. Петрович, Л.В. Галаз. – Режим доступу: http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/15953/1/52_339-345_Vis_725_Ekonomika.pdf

УДК 656.2.001.47

РОЛЬ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ У БІЗНЕСІ

Гриценко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Роль бізнесу в українському суспільстві є одним з провідних секторів ринкової економіки країни. Бізнес визначає темпи економічного розвитку, структуру та якісну характеристику валового внутрішнього продукту, здійснює структурну перебудову економіки.

Найбільш нагальними проблемами вітчизняного малого і середнього бізнесу, є слабкі команди і неефективні процеси. Проблема слабких команд не є унікальною. Зі слабкими командами зустрічаються підприємці та управлінці і у нас, і за кордоном. А ось ситуацію з неефективними процесами, можна описати як унікальну. Як показує аналіз роботи з вітчизняними компаніями, проблема з процесами в компаніях пов'язана не стільки з незрозумінням або невмінням вибудовування процесів. Ця проблема, в основному, пов'язана з вираженням небажанням займатися питаннями вибудовування бізнес процесів і істотним опір змін. Коріння цього небажання і опір знаходяться в незрозумінні принципів побудови процесів, зв'язку процесів з досягненням цілей (розуміння важливості цього питання полягає в тому, що, немає розуміння, як це зробити) і хаотичності, фрагментарності таких знань [1].

Вирішити дану задачу можливо за умовою використання якісних інформаційних елементів управлінської моделі, завдяки якій управління персоналом компанії буде вестися успішно.

Управління персоналом включає у собі чимало закутків. Так, хоча матеріальні, грошові винагороди і стимули дуже важливі у багатьох компаніях, є і більш тонші методи винагороди працівників. Важлива роль управлінні персоналом відводиться оцінюванню, навчанню й управлінню кар'єрою. З іншого боку, жодна компанія неспроможна заздалегідь знати, як

працівникам слід поводитись кожної конкретної історичної ситуації. Тож у більшості компаній розвиваються загальні правила поведінки, які становляться частиною властивою організації культури компанії [2,3].

Виходячи з цього, при управлінні персоналом компанії з'являється можливість корегувати опір, що виникає у незрозумінні персоналу щодо принципів побудови процесів та основних цілей компанії. Процеси включають в себе компетенції керівників. Повнота компетенції відбивається у виконанні конкретних завдань. Завдання, виконані згідно ключових показників результату забезпечують виконання цілей, які забезпечують виконання стратегії.

Успішний, компетентний керівник, що використовує таку модель управління має змогу гнучко корегувати функції працівників, тим самим орієнтувати їх на результат, та ставити такі завдання, які чітко відповідають зв'язку процесів компанії з досягненням її цілей. В управлінській діяльності компетентні керівники використовують цільові управлінські проекти. Вони базуються на інноваційних технологіях у форматі контрольно-оцінювальної діяльності. Зокрема, це діагностичний контроль, аналіз, моніторинговий контроль. Застосовуючи ці інноваційні технології в контрольно-оцінювальній діяльності керівники мають змогу будувати моделі своїх контрольних дій. Ці технології сприяють узгодженій співпраці керівництва компанії і співробітників в досягненні спільної мети закладу. Керівник повинен володіти високим управлінським потенціалом. Йому треба бути лідером в повному розумінні цього слова: уміти спілкуватися, спонукати працівників до творчої діяльності; відзначати і оцінювати кожне досягнення підлеглого; знаходити вихід з конфліктних ситуацій, бути гранично об'єктивним незалежно від своїх симпатій; підбирати і навчати працівників; уміти підкорятися і дотримувати субординацію; майстерно вести ділові переговори.

Отже, за допомогою вдалого управління, об'єктивно проблема слабкої команди та неефективності процесів існування компанії буде вирішена. Однак є ще і суб'єктивні завдання, які необхідно вирішувати керівництву у самому колективі компанії. Такі як, трудова дисципліна, організація праці, кваліфікація робітників, мотивація, згуртованість колективу та ін. Схема управління персоналом не залишається незмінною раз і назавжди. Вона піддана впливу безлічі факторів внутрішнього й зовнішнього порядку. Тому на певному етапі діяльності

компанії, виникає необхідність в оперативній зміні її організаційної структури, пристосуванні останньої до нових умов господарювання.

Список використаних джерел

1. Кибанов А.Я. Управление персоналом организации: Учеб. пос. / А.Я. Кибанов; - М: Вид. Инфра-М. - 2010. - 695с.
2. Мартиненко М. М. Основы менеджмента: Учебник. — К.: Каравела. - 2005. - 496 с.
3. Шекшня С.В. Управление персоналом современной организации: Навч.-практич. посібник / С.В. Шекшня // - М.: ЗАТ "Бизнес-школа "Интел-Синтез". - 2000. - 336с.

УДК 656.072

ЗАСТОСУВАННЯ МАРКЕТИНГОВИХ СТРАТЕГІЙ ПОЗИЦІОНУВАННЯ НА ТРАНСПОРТІ

*Дергоусова А.О., к.е.н., доцент,
Сиволовська О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Позиціонування продукту – це далеко не останній інструмент маркетингу. Тут все як у житті: по одягу зустрічають, по розуму проводжають. Як товар піднести, так його і будуть сприймати. Одну і ту ж послугу можна піднести зовсім по-різному, і купувати її будуть (в залежності від позиціонування) абсолютно різні люди.

Слід врахувати, що якщо підприємство намагається стати всім для всіх, то ні про яке чітке і ясне позиціонування не може бути й мови. Дане позиціонування можливо за допомогою маркетингової комунікації, проте розподілу, ціні, упаковок та фактичним характеристикам продукції теж відводиться не останнє місце.

Іншими словами, позиціонування не зачіпає продукцію, а безпосередньо спрямоване на думку споживача щодо даної продукції за допомогою різних повідомлень.

Позиція транспортного підприємства в свідомості покупця є відносною системою, в основі якої знаходиться порівняльна оцінка покупцем його послуг і конкуруючого підприємства. Необхідно ставитися до кожного покупця з індивідуальним підходом, думати про нього як про окрему особистість, яка тримає в своїй свідомості картинку категорії послуг. Позиція конкретного підприємства по

відношенню до конкурентів в цій картинці є його позицією, а ось позиції інших компаній в даній картинці визначаються асоціаціями, наявними у покупця про кожну з них.

Розуміння концепції позиціонування – ключ до створення ефективного конкурентного позиції. Позиціонування допомагає керівникам та менеджерам послуг оцінити існуючі пропозиції підприємства та знайти конкретні відповіді на важливі питання.

Яке становище зараз займає підприємство в свідомості наявних і потенційних клієнтів? Чи підприємство є лідером в галузі?

Яких клієнтів ми зараз обслуговуємо і яких хотіли б залучити в майбутньому? Тут важливу роль грає диференціація транспортних послуг під кожного клієнта.

Які характеристики властиві послугам, які ми зараз надаємо (основні послуги та супутні додаткові елементи послуг), і на які ринкові сегменти розрахована кожна з них?

Чим саме послуги, які пропонує підприємство, відрізняються від аналогічних послуг конкурентів? Наприклад дати відповідь на питання в чому переваги залізничного транспорту перед автомобільним.

Наскільки добре клієнти обраного цільового сегмента сприймають кожну з послуг; або чи повністю задовольняють ці послуги їх потреби?

Що підприємству необхідно змінити в своїй пропозиції, щоб зміцнити конкурентну позицію в певному сегменті (сегментах) ринку, який цікавий для організації?

Кожне підприємство має свій погляд і свою думку щодо розвитку стратегії позиціонування, але, природно, кожне з них має на одну загальну мету – розширити і зміцнити необхідний образ транспортного підприємства в свідомості громадськості. Це досягається за рахунок використання стратегій позиціонування.

1. Використання властивостей продукції або вигоди покупця. Мета даного підходу полягає в прагненні об'єднати об'єкт з властивостями продукції або вигодою покупця. Наприклад швидкість, сервіс, безпека.

2. Позиціонування за ціною і якістю. Практично кожне підприємство пропонує в певній товарній категорії більшу кількість послуг, якостей і винятковості. Тобто висока ціна повинна співвідноситися із високою якістю послуг, як наприклад вагони люкс.

3. Позиціонування за використанням або застосуванням. Воно має на меті об'єднання продукції з використанням або застосуванням.

4. Позиціонування за споживачами

продукції. Тут завданням даного підходу є об'єднання конкретної продукції з класом покупців або окремого покупця.

5. Позичування за класом продукції. Окремі продукти приймають досить таки ризиковане рішення позиціонування з залученням асоціацій класу продукції.

6. Позичування по культурним символам. Головна мета – це встановити щось значуще для кожної людини і те, що іншими компаніями не використовується, а далі прив'язати свою компанію до такого символу.

7. Позичування за конкурентами. У деяких стратегіях позиціонування спостерігається явне або неявне згадка конкурентів. Позичування по компанії-конкуренту може здійснитися за допомогою порівняльної реклами, де чітко озвучується конкурент і зіставляється по одному або ж за кількома властивостями продукції.

УДК 339.9(477)

УПРАВЛІННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

*Дикань В.В., д.е.н., професор
(Karazin Business School)*

Особливою рисою сучасного розвитку світового суспільства є процес глобалізації, який супроводжується формуванням глобального ринку, активним розвитком міжнародних відносин, формуванням міждержавних і транснаціональних об'єднань, поглибленням міжнародного поділу праці, що поступово призводить до невілювання регіональних та національних меж. Для України глобалізаційні процеси передбачають економічну інтеграцію країни, відкриття її економіки, зниження захисних бар'єрів, зростання значимості експорту та зовнішньоекономічних зв'язків. В таких умовах виникає проблема формування та нарощення стійких конкурентних переваг вітчизняних підприємств в міжнародному середовищі, яке характеризується швидкоплинністю, постійними змінами, складністю середовища, турбулентністю та некерованістю. Вирішення зазначеної проблеми потребує формування нової концепції

управління зовнішньоекономічною діяльністю.

Зовнішньоекономічна діяльність (ЗЕД) вітчизняних підприємств реалізується під впливом геополітичних, адміністративно-правових, регуляторних та економічних умов. Геополітичний умови варто розглядати як можливість економічного подолання географічних меж ринків, географічний бар'єр входу на зовнішні ринки, неможливість чи ускладнення переміщення товарів, значні додаткові витрати на перетинання кордонів. Крім того, вони впливають на активність співпраці, яка визначається членством в міжнародних об'єднаннях, численність й ефективність виконання міжнародних угод щодо економічної співпраці. Незважаючи на активне використання міжнародних норм, нормативно-законодавча база України у сфері ЗЕД недосконала. Особливо гоміздка процедура збирання документів і реєстрації суб'єктів ЗЕД.

Негативно на розвиток зовнішньоекономічну діяльність національних підприємств впливає і відсутність чіткої стратегії та недосконала зовнішньоекономічна політика держави. Не менш істотні й проблеми нерациональної географічної структури експорту продукції вітчизняних підприємств і малоперспективна модель міжнародної спеціалізації України. Нажаль структура експорту України визначається не перевагами продукції українських підприємств, а потребами зарубіжного ринку й спеціалізацією її економіки, що обумовлює інерційність галузевої та товарної структур економіки України. На сьогодні найбільш негативно на ефективність ЗЕД впливає імпортозаміщення, що свідчить про незахищеність і нерозвиненість внутрішніх ринків України та є наслідком нерациональної зовнішньоекономічної політики держави.

Формування умов ЗЕД відбувається цілеспрямовано органами державного управління зовнішньоекономічною діяльністю в міру виникнення економічних потреб та інтересів суб'єктів господарювання і національної економіки загалом. Однак, упродовж останніх десятиліть децентралізація державного управління економікою активізувала процеси самоорганізації суб'єктів експортно-імпоротної діяльності. Економічні умови реалізації експортно-імпоротної діяльності формуються керівниками підприємств шляхом створення локальних систем управління.

Локальна система управління ЗЕД підприємства є підсистемою системи менеджменту підприємства, яка формується з метою планування експортно-імпортних потоків,

організування реалізації експортно-імпортних операцій, мотивування суб'єктів управління до своєчасного і повного виконання побудованих планів, контролювання і регулювання ходу їх виконання, однак потребує формування сучасної концепції управління ЗЕД підприємства.

Сучасне концепція управління зовнішньоекономічною діяльністю базується на використанні функціонального, ситуаційного, ризикового або системного підходів, що на сьогодні, в умовах мінливого зовнішнього середовища не дозволяє в повній мірі врахувати всі особливості ведення міжнародного бізнесу.

Так, окреме використання функціонального підходу обумовлює нівелювання ролі ситуаційних і ризикових факторів, що може привести до невірних розуміння навколишнього середовища. У той же час в умовах агресивного і мінливого зовнішнього середовища на перший план виходить вимога адаптивності, сприйнятливості до зовнішнього середовища, врахування зовнішніх факторів. Не приймаючи до уваги принцип системності, функції управління будуть розглядатися розрізно.

При управлінні ЗЕД на основі ситуаційного підходу буде отримана необхідна інформація щодо факторного впливу зовнішнього середовища. Однак вона не дозволить з усього розмаїття чинників виділити найбільш значущі для підприємства, що представляють загрозу для його діяльності. Чіткому курсу розвитку і системності виконуваних операцій, ефективної реалізації функцій управління з метою досягнення стратегічного бачення також не приділено належної уваги.

Орієнтація на ризиковий підхід надає можливість виділити чинники, складові загрози діяльності підприємства. Однак в цьому випадку буде врахований не весь перелік факторних ознак, що впливають ззовні, як при ситуаційному підході, а тільки найбільш значущі для діяльності підприємства з точки зору настання можливих ризиків. Також будуть відсутні чіткий курс розробки зовнішньоекономічної стратегії підприємства і системність її формування. Функціональний підхід дозволить вибудувати курс розвитку підприємства, належним чином організувати діяльність різних його підрозділів.

Системний підхід забезпечить підприємству взаємозв'язок, узгодженість всіх підрозділів в контексті вирішуваних завдань, розглядаючи функції управління в нерозривному зв'язку один з одним. Крім того, за допомогою системного підходу менеджери підприємства зможуть врахувати весь перелік факторних ознак

в комплексі. Як і при функціональному підході, буде знівельована значимість ситуаційних і ризикових факторів, буде відсутнє розуміння шляхів розв'язання завдань.

Для уникнення негативних наслідків ЗЕД, які виникають в результаті використання певного підходу, управління зовнішньоекономічною діяльністю вітчизняних підприємств доцільно здійснювати на основі синтезу зазначених підходів. Реалізуючи функції управління, необхідно орієнтуватися на ситуаційні особливості, що виникають в країні і оцінювати ймовірність виникнення тієї чи іншої ситуації на зовнішньому ринку пропонується супроводжувати ризикової складової, тобто описувати можливий ризик для підприємства при виникненні певної події в країні і оцінювати ймовірність виникнення даної ризикової ситуації.

Для того щоб успішно працювати на зовнішніх ринках, керівникам необхідно чітко розуміти специфіку міжнародного бізнесу при використанні функціонального, ситуаційного, системного і ризикового підходів до управління ЗЕД.

Функціональний підхід може бути зведений до реалізації основоположних функцій управління: планування, мотивації, організації та контролю. Ситуаційний підхід до процесу стратегічного управління ЗЕД підприємства стає необхідним на додаток до функціонального підходу. Функції управління потрібно реалізовувати з урахуванням впливу ситуаційних чинників, що виникають на тому чи іншому цільовому ринку. У цьому випадку керівництву підприємства необхідно вирішити важливу задачу, яка полягає в забезпеченні управління в умовах безперервних змін у зовнішньому середовищі за допомогою розробки і реалізації стратегії змін.

Ризиковий підхід слід використовувати в визначення ймовірності можливих негативних впливів середовища при роботі на зовнішньому ринку і сприяє відбору найбільш значущих чинників з точки зору найбільшої загрози діяльності підприємства.

Системний підхід передбачає взаємозв'язок всіх підрозділів підприємства при здійсненні управління, системність функцій управління (їх нерозривний зв'язок один з одним), ситуаційного підходу, врахування ризикової складової.

Таким чином, сучасна концепція управління зовнішньоекономічною діяльністю повинна базуватися на синертичному використанні функціонального, ситуаційного, ризикового та системного підходів, що дозволить

врахувати специфіку ведення міжнародного бізнесу, отримати синергетичний ефект, підвищити ефективність управління вітчизняними підприємствами.

Список використаних джерел

1. Красілич І. О. Особливості управління зовнішньоекономічною діяльністю машинобудівних підприємств [Електроний ресурс] / І. О. Красілич // Ефективна економіка. 2016. - №4. - Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4920>
2. Черчик Л. Основні проблеми зовнішньоекономічної діяльності підприємств України / Л.Черчик // Економіка й управління національним господарством. 2015. - №2. - С.21-26
3. Трифонова Е.Ю. Концептуальные основы стратегического управления внешнеэкономической деятельностью предприятий / Е.Ю.Трифопова, Ю.В.Приказчикова // Росийское предпринимательство. - 2014. - №7(253). - С.37-50

УДК 338.47:656.2(477)

МАРКЕТИНГО-ЛОГІСТИЧНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ У СФЕРІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЦІ

*Зоріна О.І., д.е.н., професор,
Мкртичьян О.М., ст.викладач (УкрДУЗТ)*

Залізничний транспорт — дуже капіталомістка галузь народного господарства. Тут робота організаційних структур, особливо станцій, локомотивних та вагонних депо, підприємств з перевезень вантажів і пасажирів, технологічно нерозривно пов'язана. Затримки поїздів, браки з різних причин на одних ділянках залізничної мережі швидко починають відображатися на обсягах та якості роботи інших ділянок і виробничих структур. Також зв'язок існує і в економічній ефективності. Відмінності лише в тому, що затримки і порушення графіка руху, графіків виробництва робіт можна спостерігати безпосередньо, а взаємна залежність організаційних структур залізничного транспорту в економічній ефективності вимагає спеціальних розрахунків, аналізу та оцінки кінцевих результатів діяльності. У зв'язку з цим

менеджмент і управління на залізничному транспорті потребує спеціальних досліджень і розробок, окремої підготовки керівників та персоналу.

Менеджерами в нових ринкових умовах повинні бути не тільки перші керівники галузі, залізниць, великих станцій, вокзалів, депо, ремонтних та інших підприємств залізничного та інших видів транспорту, але й їх заступники, керівники численних служб, відділів, виробничих підрозділів.

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

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

Для забезпечення ефективних економічних результатів в нових умовах господарювання менеджери повинні враховувати найважливіші соціальні та економічні принципи. Менеджери транспортних суб'єктів господарювання — наймані робітники. Їм доводиться враховувати широке коло зовнішніх вимог. Вони відображають як інтереси всього суспільства, так і конкретного колективу, та окремих співробітників.

До таких соціальних і економічних принципів управління належать:

- принцип безпеки перевезень і захисту навколишнього середовища;
- принцип ефективності;

- принцип результативного стимулювання, (мотивації) у праці;
- принцип обґрунтованості прийнятих рішень;
- чесність і порядність у ділових відносинах.

У нових умовах старі концепції управління нині не придатні. Традиційний науковий підхід до управління через те, що світ, в якому діє більшість суб'єктів господарювання, часто виявляється непередбачуваним, незрозумілим, неконтрольованим, а традиційний механізм «наукового менеджменту» — непродуктивним.

Нині немає більше державних планів перевезень, тобто галузь, залізниці, відділення і підприємства не відповідають за такі плани. Раніше головною, ведучою метою на будь-якому рівні управління була така: виконати державний план. Він встановлювався у виді численних показників. Тепер потрібно самостійно не тільки вивчати, прогнозувати, планувати і задовольняти попит на перевезення, роботи і послуги, але забезпечувати потребу а в ресурсах, піклуватися про високу рентабельність і самооплатність з урахуванням попиту і субсидій.

Першими, хто практично успішно відчув потрібність у нових підходах до організації менеджменту, були японці. Вони почали активно проводити дезінтеграцію великих фірм, впровадили в менеджменті маркетинг й логістику. Спрощення управлінської ієрархії в них дозволило прискорити інноваційні процеси і підвищити з ефективність. Все це привело до поліпшення якості японської продукції, зниження витрат виробництва і експлуатації, до посилення позицій фірм Японії на світовому ринку.

З розвитком бізнесу все більша увага надається мотивації. Тому останніми роками ряд вчених критикує класичні принципи менеджменту, вважає, що чим більше економічні і технологічні перетворення видозмінюють бізнес, тим менш корисною стає класична концепція управління. В даний час відбувається формування нового маркетинго-логістичного менеджменту, який може вирішувати проблеми хаосу і складнощів в сучасній практиці життя як на базі практичного нетрадиційного досвіду управління зарубіжних країн, так і на основі використання в теорії управління досягнень інших областей наук.

У менеджменті розрізняють три види цілей:

- стратегічні;
- поточні цілі підприємств, у тому числі оперативні;
- особисті цілі менеджерів.

Стратегічні цілі визначають не у виді конкретних результатів, яких необхідно домогтися, а як найважливіші напрямки діяльності. Наприклад, максимально задовольнити попит на конкретні перевезення, роботи або послуги, досягти абсолютної безпеки руху поїздів і т.п..

Перш ніж визначити стратегічну мету вищого рівня, великого суб'єкту господарювання, у тому числі залізничного, намагаються вибрати місію своєї соціально-економічної діяльності. Це дуже важливо при конкуренції для залучення споживачів, замовників перевезень, робіт і послуг, для правильного орієнтування багатотисячної армії працівників самого транспортного оргструктури.

У деталях структура стратегічних цілей для кожного транспортного суб'єкту господарювання значно розрізняється.

Розвиток ринкових відносин в Україні підсилює конкуренцію між різними видами транспорту на сегменті перевезень. Падіння попиту, його нерівномірність і невизначеність формування, як показано вище диктують необхідність переходу комплексу перевезень залізниць на нові принципи менеджменту.

Досвід останніх років показує, що з ростом конкуренції на транспортному ринку кожний вид транспорту активно прагне зберегти частку ринку або завоювати додаткові позиції. Виконати це завдання можна лише за умови застосування в системі керування господарською діяльністю конкурентних стратегій, заснованих на використанні маркетингової інформації. Час, коли управлінські рішення в будь-якій сфері діяльності й особливо в сфері перевезень, що задовольняють потреби населення в пересуванні, приймалися без маркетингових даних, безповоротно сплинув. Кон'юнктурна ситуація на транспортному ринку ставить за обов'язок залізницям шукати рішення й дії, що дозволяють здобувати перемогу в конкурентній боротьбі.

Сьогодні необхідно з'ясувати причини виникнення конкуренції на конкретних сегментах ринку перевезень

Перше - обмеження кола споживачів транспортних послуг, причиною чого стало підвищення тарифів на перевезення й цін на послуги, зниження купівельної спроможності населення й т.п.

Друге - обмеженість можливостей продажу своїх послуг.

Третє - обмеженість ресурсів.

Четверте - труднощі, пов'язані з вибором напрямку дослідження.

Аналіз перерахованих причин має

найважливіше значення в конкурентній боротьбі. Їхнє незнання або недооцінка приводить до програшу на ринку в цілому й на його сегментах. Досить часто програш буває обумовлений поганою організацією маркетингу послуг й їхніх асортиментів, а також відсутністю аналізу цінової стратегії й політики цін конкурентів, а особливо аналізу запитів споживачів, впливом реклами на останнє.

На транспортному й іншому ринках перемагає той, хто проводить масовану рекламу, зміщаючи інтерес споживачів до своїх послуг навіть у тих випадках, коли вони об'єктивно нічим не краще товарів і послуг конкурентів.

Результати аналізу асортиментів своїх послуг та послуг, що надаються конкурентами, а також дані про рівень цін на них і про запити споживачів на конкретну послугу є основою вибору конкурентної стратегії для будь-якого виду транспорту.

Аналіз асортиментів послуг доцільно починати з оцінки того, як успішно продається конкретна послуга й аналогічна послуга конкурента? Яка її частка на транспортному ринку, чи прибуткова вона для підприємства, який темп росту її продажів?

Послуги, частка продажів яких на транспортному ринку вище, ніж у конкурентів і які прибуткові, варто зберегти, збільшуючи обсяги їхніх продажів. Витрати на такі послуги — звичайно найнижчі на ринку, тому вони користуються підвищеним попитом і прибуток від їхньої реалізації найвищий.

Послуги, частка продажів яких на транспортному ринку нижче, ніж у конкурентів, формують більші витрати. Без інвестицій і розширення їхніх асортиментів транспортному підприємству зберегти своє положення на ринку важко, а іноді й неможливо. Великого прибутку від продажів таких послуг не вийде. Отже, дані послуги поглинають фінанси підприємства, пасажирського комплексу й галузі. Щоб збільшити прибуток від таких послуг, необхідно домогтися збільшення їхніх продажів шляхом поліпшення якості до рівня більше високого ніж у конкурентів.

Практика показує, що послуги, які поглинають до 80% прибутку, необхідно знімати із продажу. Зусилля варто направляти на ті з них, які приносять прибуток і підвищують конкурентоспроможність перевезень, а отже, доходи й прибуток, що є кінцевою метою підприємств і видів транспорту.

Більш точно врахувати інформацію про конкурентів дозволяє аналіз їхньої цінової політики. З позицій економічної науки цінність

будь-якої послуги, наприклад, у сфері пасажирських перевезень, визначається як та користь, що вона приносить споживачеві транспортних послуг — пасажирам. Інакше кажучи, це та вигода, заради одержання якої споживач готовий заплатити за послугу (основну — доставку до місця призначення й послугу, що супроводжує перевезенню) необ'хідну ціну. Безумовно, кожний споживач визначає цінність послуги суб'єктивно. Однак маркетингові дослідження, проведені в країнах з розвиненими ринковими відносинами, показують, що й суб'єктивні оцінки підкоряються певним закономірностям. У зв'язку із цим є можливість одержати подання про сприйняття потенційними пасажирями економічної цінності своїх послуг і аналогічних послуг різних видів транспорту, що задовольняють ту саму потребу (доставка до місця призначення, організація харчування на вокзалах або в шляху проходження та ін.).

Залежно від ситуацій на транспортному ринку можна також застосовувати модифіковані варіанти стратегій підвищення конкурентоспроможності послуг. Такі стратегії можуть різнитися комбінаціями напрямків зосередження зусиль і рівнями зміни якості послуг і їхньої економічної цінності.

При здійсненні однієї стратегії підприємство транспортного комплексу поліпшує якість надаваних послуг на ринку перевезень (відкриває сервіс-центр на вокзалі) і підвищує ціни на них лише за удосконалене обслуговування. З фінансової точки зору успіх підприємства в цьому випадку буде залежати від суми витрат, витрачених на удосконалення обслуговування. Тобто така стратегія підвищення конкурентоспроможності своїх послуг у сфері перевезень окупиться лише в тому випадку, якщо ціна на кожну послугу буде збільшена на суму більшу, ніж питомі витрати на відкриття центру-сервісу і впровадження нової технології обслуговування, тобто підвищення якості надання послуги або послуг.

Зміст конкурентної боротьби полягає не стільки в діях проти конкурентів, скільки в завоюванні конкретних категорій потенційних пасажирів, що користуються поки послугами конкурентів. Ефективне вивчення споживачів можливо лише при постійному проведенні відповідних маркетингових досліджень, а не епізодичному. На підставі аналізу даних за допомогою спеціальних методів з'ясовують, які комбінації покупці транспортних послуг хотіли б знайти на ринку й скільки покупців мають подібну думку. Проведення таких маркетингових досліджень повинні здійснювати кваліфіковані

менеджери-маркетологи. Аналіз даних відповідних досліджень дозволить скласти карту ринку перевезень (вантажних або пасажирських) і тих «вільних» зон або сегментів, завоювання яких може бути метою нових конкурентних стратегій виду транспорту і його підприємств.

Таким чином, правильно організоване вивчення асортиментів послуг, що надаються пасажиром або іншим споживачам послуг, а також аналіз цін на свої послуги й послуги конкурентів і, у першу чергу, самих пасажирів створюють основу вибору конкурентних стратегій у сфері перевезень.

Отже, менеджер на залізничному транспорті – це керівник підприємства, об'єднання або компанії, що має спеціальну підготовку в галузі управління транспортним виробництвом в умовах розвитку ринку перевезень, робіт, послуг і конкуренції. Можна сміливо стверджувати, що криза, яка вибухнула в економіці України, у тому числі транспортній – це і наслідок низької кваліфікації керівників, відсутність у них нових знань і досвіду, а також зарозумілість і непрофесійний підхід до їх призначення. Практикою, як вітчизняною так і світовою доведено, що фахівцями з управління в нових умовах повинні бути не тільки перші керівники галузі, залізниць, експлуатаційних, ремонтних та інших підприємств залізничного транспорту, але і їхні заступники, керівники численних служб, відділів, секторів.

Доцільно звернути увагу на те, що менеджер – це людина, суб'єкт управління, що працює в деякій організації, професійний керуючий, представник особливої професії, а не просто економіст-бухгалтер, що займається управлінською діяльністю.

УДК 004:656.2(477)

ЧЕРЕЗ СИСТЕМНИЙ АНАЛІЗ ДО ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ

Калініченко Л.Л., д.е.н., професор (ХНУБА)

Українським залізницям в найкоротші терміни належить вирішити складні проблеми підвищення ефективності їх роботи.

Система управління залізничним транспортом, що функціонувала багато років, останнім часом перестала відповідати духу часу.

Залізниця та їх підрозділи стали гальмом прискореному впровадженню науково-технічного прогресу на залізничному транспорті, є

низькорентабельними і навіть збитковими у пасажирському сполученні.

Причин цьому безліч. І однією з багатьох є надмірна величина витрат галузі. Щорічні експлуатаційні витрати перевищують п'ятдесят мільярдів гривень, що фактично з'їдає всі дохідні надходження залізниць.

Докорінній зміні системи управління залізничним транспортом, на наш погляд, повинен передувати глибокий системний аналіз всієї діяльності.

Системний аналіз виник в епоху розробки комп'ютерної техніки. Успіх його застосування при вирішенні складних завдань багато в чому визначається сучасними можливостями інформаційних технологій.

Системний аналіз — це сукупність методів, заснованих на використанні сучасних інформаційних технологій, орієнтованих на дослідження складних систем — технічних, економічних, екологічних і т. д. Результатом системних досліджень є, як правило, вибір певної альтернативи: плану розвитку регіону, параметрів конструкції і т. п. Цінність системного підходу полягає в тому, що розгляд категорій системного аналізу створює основу для логічного і послідовного підходу до проблеми прийняття рішень. Ефективність вирішення проблем за допомогою системного аналізу визначається структурою розв'язуваних проблем.

Використовуючи системний аналіз як науковий інструментарій, слід проаналізувати всі можливі резерви скорочення витрат.

Аналізувати слід кожне господарство та всі його складові, аж до кожного робочого місця.

Виділення в структурі ПАТ «Укрзалізниця» вантажної і пасажирської компаній дозволить науково обґрунтувати необхідність утримання рухомого складу та інфраструктури за залізничним транспортом або приватними компаніями.

Більше вісімдесяти відсотків всіх витрат залізниць припадає на три господарства. Це шляхове, вагонне і локомотивне.

Саме тут зосереджені основні резерви економії поточних витрат.

Необхідно як можна ширше використовувати альтернативні шляхи досягнення поставлених цілей через конкурс на утримання об'єктів інфраструктури та рухомого складу, передача на аутсорсинг функцій, видів діяльності або виробничих циклів, пов'язаних з виконанням закінчених робіт і послуг. Багато промислових підприємств як у нашій країні, так і за її межами можуть запропонувати ПАТ «Укрзалізниця» більш вигідні умови ремонту і утримання

основних засобів галузі.

Аутсорсинг («outsourcing») походить від англійських слів «outside resource using» -- «використання зовнішніх ресурсів». Застосування різних форм аутсорсингу повинно забезпечувати досягнення наступних цілей:

- підвищення економічної ефективності і зниження витрат у господарській діяльності залізниці;

- скорочення потреби в інвестиціях на розвиток невластивих видів діяльності і функцій;

- звільнення залізниці та її підрозділів від виконання невластивих їм функцій;

- створення умов для компенсації сезонних потреб у додатковому персоналі;

- підвищення якості надаваних послуг, робіт та продукції.

Головними умовами, які повинні дотримуватися при залученні зовнішніх організацій, відносяться:

- проведення конкурсних процедур;

- дотримання нормативних документів ПАТ «Укрзалізниця»;

- дотримання норм технологічної та екологічної безпеки;

- забезпечення економічної безпеки ПАТ «Укрзалізниця» та збереження його ринкових позицій;

- матеріальна відповідальність аутсорсерів за якість, обсяг і термін виконання послуг, робіт, функцій і продукції, що поставляється;

- створення конкурентного середовища.

Крім того, сума витрат за договорами аутсорсингу повинна бути менше витрат дороги, які реально вивільняються при передачі на зовнішнє виконання функцій і процесів. Аутсорсинг повинен використовуватися тільки при наявності на ринку організацій, здатних ефективно і якісно виконувати передані їм функції або процеси, знижувати витрати залізниць і підвищувати якість наданих послуг.

У нашому залізничному господарстві існує 55 локомотивних депо, 48 вагонних депо, 40 дистанцій колії. Отже, замість такої кількості підприємств слід створити набагато меншу кількість, але технічно набагато більш досконалих.

Слід залучати на ринок транспортних послуг приватних перевізників з їх рухомим складом, допускати їх до ремонту та обслуговування об'єктів залізничного транспорту.

Таким чином, виявивши резерви економії поточних витрат, удосконаливши структуру управління залізничною галуззю, в найкоротші терміни можливо суттєво підвищити ефективність роботи залізничного транспорту.

УДК 65.012.652

ОРГАНІЗАЦІЯ КОНТРОЛЮ ТЕМПЕРАТУРНОГО РЕЖИМУ В ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАНЬ ФРЕШ ПРОДУКЦІЇ

*Карпунь О.В., к.е.н., доцент,
Литвин А.В., студентка (НАУ)*

На сьогоднішній день одним із основних видів продуктів харчування є саме фреш продукція, що в перекладі з англійської мови означає «свіжа продукція». Забруднення довкілля, нестача вітамінів в організмі людини, активний та нелегкий спосіб життя – саме ці чинники й впливають на все більший перехід людей на свіжі товари для того, щоб зміцнити імунну систему та бути кожного дня в тонусі. До товарі цієї групи, які найбільш поширені серед населення належать овочі та фрукти, свіжа риба та соки.

Україна сьогодні є потужним аграрним виробником і великим експортером аграрної продукції, більша частина якої має короткий термін зберігання [1]. Проблема полягає в тому, щоб зберегти всю отриману аграрну продукцію, її якість в ланцюгу постачання при транспортуванні, зберіганні, переробці та розподілі. Саме тому особливої уваги набуває так звана «фреш» логістика (fresh logistics) – «свіжа» логістика, яка займається товарорухом саме швидкокопсувних товарів, ринок заготівлі та розповсюдження яких характеризуються короткими термінами зберігання, різною якістю продукції, значними коливаннями попиту та пропозиції.

В Україні немає дієвого механізму контролю температурного режиму при транспортуванні товарів. На протипагу, в ЄС законодавство регламентує цей порядок. А саме, йде мова про обов'язкове застосування систем реєстрації температури в кузові транспорту для перевезення фреш товарів. А для європейської інтеграції України є вимога гармонізації законодавств у цій сфері.

З вище сказаного випливає, що стан розвитку фреш-логістики в нашій країні має суттєвий та перспективний характер. Саме логістика повинна запропонувати свої рішення на ринку швидкокопсувних товарів. До таких належать правильний вибір транспортного засобу й виду транспорту, від яких залежать оптимальні умови в момент транспортування, проходження митних процедур, дотримання потрібних режимів зберігання продуктів тощо.

Менеджмент і маркетинг на транспорті

Для організації контролю режиму температури в ланцюгах постачань швидкопливних продуктів підприємствам України потрібно використовувати наступні прилади:

– механічні самописці – схильні до вібрації під час руху транспортного засобу, не забезпечують можливість обміну даними з комп'ютерними інформаційними системами, не забезпечують можливість отримання декількох екземплярів документа (наприклад, для перевізника і вантажоодержувача);

– системи GPS-моніторингу – призначені для внутрішнього контролю виконання умов перевезення з боку компанії-перевізника, при цьому вантажоодержувач не має доступу до їх інформації в момент отримання вантажу (за винятком випадків, коли перевізник є структурним підрозділом вантажоодержувача, наприклад, використання власного транспорту для мережі роздрібною торгівлі), не забезпечується документування умов перевезення в момент приймання вантажу і можливість пред'явлення документів при перевірці контролюючими органами;

– логери – автономні записуючі пристрої, що поміщаються безпосередньо разом з вантажем, що перевозиться. Забезпечують можливість довготривалого запису температурного режиму, проте не володіють засобами друку паперового документа, їх використання вимагає взаємної згоди вантажовідправника і вантажоодержувача, вони не є елементом оснащення транспортного засобу і не надають ніякої інформації водієві під час перевезення;

– термореєстратори – спеціально розроблений клас пристроїв для контролю температури в кузові транспортного засобу або перевезеного вантажу, оснащені вбудованими друківними пристроями, що дозволяють роздрукувати чек з температурною історією поїздки; цей документ здається перевізником разом з товаротранспортною накладною; інформація про історію поїздки зберігається в пам'яті приладу як мінімум 1 рік.

Для аналізу кожного з цих пристроїв розглянемо їх позитивні та негативні сторони (табл.1).

Таблиця 1.

Порівняльний аналіз різних приладів контролю температурного режиму

Вид приладу	Переваги	Недоліки
Механічні самописці	<ul style="list-style-type: none"> - здійснюють контроль за рухом автомобіля; - відносно дешеві в експлуатації 	<ul style="list-style-type: none"> - не забезпечують можливість обміну даними з комп'ютерними інформаційними системами; - не забезпечують можливість отримання декількох екземплярів документа
Системи GPS-моніторингу	<ul style="list-style-type: none"> - призначені для внутрішнього контролю виконання умов перевезення з боку компанії-перевізника; - широко розповсюджені у використанні 	<ul style="list-style-type: none"> - вантажоодержувач не має доступу до їх інформації в момент отримання вантажу; - не забезпечують документування умов перевезення в момент приймання вантажу і можливість пред'явлення документів контролюючими органами
Логери	<ul style="list-style-type: none"> - забезпечують можливість довготривалого запису температурного режиму; - дозволяють зчитувати за допомогою персонального комп'ютера збережену в пам'яті інформацію 	<ul style="list-style-type: none"> - не володіють засобами друку паперового документа; - їх використання вимагає взаємної згоди вантажовідправника і вантажоодержувача
Термореєстратори	<ul style="list-style-type: none"> - повна інформація під час перевезення; - оснащені вбудованими друківними пристроями; - роздруківка може здаватися перевізником разом з товаротранспортною накладною; - інформація про історію поїздки зберігається в пам'яті як мінімум 1 рік 	<ul style="list-style-type: none"> - висока вартість у порівнянні з іншими видами
Термоіндикатори	<ul style="list-style-type: none"> - простота у використанні; - найнижча ціна одиниці приладу 	<ul style="list-style-type: none"> - одноразові; - необхідно кріпити безпосередньо на товар; - не забезпечують можливість обміну даними з комп'ютерними інформаційними системами

Отже, можна стверджувати, що для інтегрованого контролю за ланцюгом поставок фреш продукції найкращими варіантами є логери, терморегістратори та термоіндикатори. При цьому термоіндикатори доцільніше використовувати виробникам продукції, адже вони зазвичай наклеюються безпосередньо на кожен товар, що іноді неможливо зробити посереднику. А для логістичних посередників з функціональної точки зору більше підходять логери і терморегістратори.

Різні варіанти регістраторів підійдуть для роботи з різними матеріалами: повітряним або газоподібним середовищем, рідинами, сипучими та твердими продуктами. Завдяки цьому прилади мають широку область застосування:

- контроль виробничих умов в різних галузях: машинобудування, харчова промисловість, металургія і багато інших;
- контроль складів, складських комплексів, різних сховищ;
- регулювання процесу перевезення матеріалів і товарів;
- контроль робочого середовища різних виробничих, робочих та житлових приміщень, офісів, будівель.

Головна перевага автономних регістраторів – можливість віддаленого визначення й регістрації температури без необхідності додаткових кабелів з'єднання і кабелів живлення. При цьому сучасні регістратори, як правило, відрізняються невеликими габаритами і компактним корпусом, що дозволяє вільно переміщати пристрій.

Недоліком використання автономних регістраторів температури є обмеження діапазону вимірювання у зв'язку з властивостями використовуваних датчиків температури. Проте для фреш логістики даний недолік є несуттєвим.

Дослідивши весь спектр пропонованих на ринку систем моніторингу температурного режиму було проведено порівняльний аналіз різних типів термоіндикаторів, терморегістраторів і логерів, а саме терморегістратор «Transcan 2 Trailer» (сертифікований), логер – регістратор температури AZ-88181 (не сертифікований), логер – регістратор температури та вологості Testo 174H (сертифікований), термохімічний індикатор (WarmMark™ DUO) (не сертифікований). Існує значна розбіжність у вартості різних приладів, а також у виконуваних функціях і тривалості використання. Проте, можна виключити з подальшого аналізу термохімічний індикатор (WarmMark™ DUO), адже він здатний показувати лише підвищення

температури. А для товарів категорії фреш негативним також є її зниження нижче +2°C.

Крім того, як вже було зазначено, термохімічні індикатори доцільніше використовувати виробникам. Це дасть можливість рітейлерам стверджувати про дотримання або недотримання температурного режиму протягом всього ланцюга руху товару. Проте, знову ж таки даний індикатор покаже інформацію лише про можливе підвищення температури.

Задля прийняття остаточного рішення для компанії необхідно розрахувати сукупну вартість кожного пристрою, в залежності від необхідної кількості пристроїв для одного автомобіля та всього парку, а також супутніх витрат на експлуатація приладів, друк документів тощо.

Варто зазначити, що автономні регістратори температури поставляються разом зі спеціалізованим програмним забезпеченням для налаштування роботи приладу та аналізу зібраних результатів. Програма повинна бути встановлена на робочий комп'ютер перед першим використанням регістратора, після чого прилад підключається до ПК для проведення первинної настройки. У налаштуваннях зазвичай задається частота збору даних, варіант старту запису, а також інші параметри роботи.

Після налаштування автономний регістратор поміщається в необхідну для контролю температури середу або безпосередньо біля контрольованого об'єкта. Після закінчення необхідного проміжку часу, коли необхідна інформація зібрана, регістратор підключається до робочого комп'ютера для передачі даних, їх аналізу та обробки.

А отже, в додаткові витрати на експлуатацію будуть входити технічний супродів програмного забезпечення. При цьому лише терморегістратор «Transcan 2 Trailer» поставляється з вбудованим принтером (що несе за собою витрати матеріали), а отже всім іншим приладам його необхідно додатково закупати.

Крім того, виходячи з технічних характеристик приладів, для оснащення 1 автомобіля їх потрібно різна кількість. Так, терморегістратора «Transcan 2 Trailer» достатньо одного, логера Testo 174H потрібно від 2 до 4 штук в залежності від завантаження. А от логери AZ-88181 повинні кріпитися на кожен палету, тобто, в залежності від завантаження фури їх необхідно від 15 до 33 штук.

Таким чином, фреш логістика – це один із основних напрямків логістики, який дозволяє правильно транспортувати, складувати та

доставляти до кінцевого споживача швидкопливні товари. Управління ланцюгами поставок фреш продукції – це інтегрування ключових бізнес-процесів, що починаються від кінцевого користувача і охоплюють всіх постачальників товарів, послуг та інформації, додають цінність для споживачів та інших зацікавлених осіб. З проведеної роботи бачимо, що основними засобами для організації контролю температурного режиму в ланцюгах постачань фреш продукції є терморегістратори, логери та термоіндикатори.

Список використаних джерел

1. Дослідження ринку холодної логістики в Україні. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://proconsulting.ua/ua/projects/132218-Issledovanie-rynka-holodnoi-logistiki-v-Ukraine-2014-god.html>.
2. Жгучие вопросы холодной логистики. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://customsexpert.ru/articles/zhguchie-voprosi-holodnoy.htm>.
3. Каленский О., Рудюк Д. Товары «фреш» в ассортименте торговых сетей: особенности логистики, определяющие продажи. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://allretail.ua/topics/29178/>.
4. Кирсанова О. Несколько слов о «холодной» логистике. [Електронний ресурс]. Режим доступа: <http://www.library.univ.kiev.ua>.
5. Ковалев А. Логистика охлажденных товаров – требования сети / А. Ковалев// Логистика: стратегическая кооперация. – 2010. – окт. – С. 26-27.
6. Лучкина Н. Контроль температуры в холодной цепи. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ktovmedicine.ru/2013/3/kontrol-temperature-v-holodovoy-цепи.html>.
7. Организация эффективной холодной логистики. [Електронний ресурс]. Режим доступа: http://www.logisticconsulting.com.ua/kholodnaja_logistika.
8. Холодная логистика в решении горячих проблем. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uvk.ua/rus/press-center/release/detail.php?ID=1268>.

УДК 338.5:656.611.2

СФЕРИ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЕКСПОРТООРІЄНТОВАНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Кібік О.М., д.е.н., професор (НУ «ОЮА»)

У сучасних умовах існують техніко-технологічні, фінансово-економічні та інші проблеми, що обмежують експортні можливості економічної системи держави та її складових [1]. Серед складових систем економічно розвинутих країн особливе місце посідають підприємства різних видів транспорту. Більшість транспортних підприємств (наприклад, підприємства портової діяльності) мають власний експортний потенціал та одночасно сприяють реалізації експортних можливостей інших економічних агентів. Серед основних проблем, з якими на сучасному етапі стикаються транспортні підприємства України, слід вважати торговельні неузгодженості, часові розбіжності, відмінності економічних інтересів експортерів та імпортерів товарів, відсутність ефективних зв'язків між виробниками експортної продукції та посередницькими структурами, відмінності між українськими та світовими підходами до організації зовнішньоекономічної діяльності тощо [2]. У більшості випадків ці проблеми є причиною невиконання або неналежного виконання зобов'язань транспортних підприємств.

Необхідність підвищення ефективності експортної діяльності більшості транспортних підприємств, що є експортоорієнтованими, обумовлена структурним реформуванням економіки України, необхідністю адаптації їх господарської діяльності до умов економічної глобалізації. Одночасно слід враховувати той факт, що всі транспортні підприємства є соціально-економічними структурами, які є складовими національної соціально-економічної системи.

Відповідно транспортні підприємства мають обов'язки та несуть відповідальність перед державою у сфері забезпечення національної безпеки, зокрема її макроекономічної, зовнішньоекономічної (експортної), фінансової складових. Транспортні підприємства мають виробляти конкурентоспроможні товари для іноземних споживачів в умовах жорсткої конкуренції. Цей процес має дві сторони. По-перше, конкурентоспроможним у сучасних умовах може бути той суб'єкт господарювання,

який виробляє товар на інноваційних засадах. По-друге, реалізація інноваційних процесів вимагає відповідного інвестування. Низький світовий рейтинг надійності України в сфері кредитування та інвестування обмежує можливості залучення фінансових ресурсів іноземних інвесторів, що в умовах обмеженості власних коштів стримує розвиток експортного потенціалу країни [3]. Таким чином, експортна діяльність одночасно залежить та впливає на рівень інноваційно-інвестиційної безпеки.

Важливою сферою відповідальності є виконання зобов'язань перед трудовим колективом транспортного підприємства та суспільством. Нажаль, цю сферу відповідальності досить часто ставлять далеко не на перші місця.

Транспортні підприємства несуть відповідальність перед своїми іноземними клієнтами.

Транспортні підприємства мають численних національних партнерів, що обумовлює наявність певної сфери відповідальності. Більшість транспортних підприємств включені у національні та міжнародні логістичні системи, що є передумовою виникнення відповідальності перед іншими учасниками таких структур.

З одного боку, робота на зовнішніх ринках пов'язана з численними ризиками, що посилюються в умовах активного розвитку інтеграційних процесів. Так спостерігається зменшення обсягів вантажопотоків, які обслуговують транспортні підприємства України, внаслідок впливу чинників, що мають переважно зовнішній характер. У таких умовах, щоб досягти бажаної мети експортної діяльності та відповідних фінансових результатів, транспортним підприємствам необхідно здійснювати зовнішньоекономічні операції, використовуючи переваги і нівелюючи недоліки за допомогою сучасних інструментів управління зовнішньоекономічним розвитком відповідно до норм міжнародного законодавства.

З іншого боку, особливо в умовах кризи прогалини і протиріччя національного законодавства, що регулює зовнішньоекономічну діяльність в цілому та, зокрема, експортні операції, створюють несприятливі умови для розвитку експортного потенціалу транспортних підприємств. Одночасно недосконалість зовнішньоекономічного законодавства дозволяє транспортним підприємствам уникати відповідальності за порушення правил поведінки економічних агентів у межах соціально-економічної системи. Сучасні прогалини фінансового, зокрема валютного, законодавства

України в умовах обмеженості фінансових ресурсів та відсутності реальної фінансової підтримки з боку держави сприяють збільшенню випадків невідповідальної поведінки експортоорієнтованих транспортних підприємств.

Відсутність ефективного регулювання на національному та міжнародному рівнях робить експортні операції ризикованими, законодавчо незахищеними, у деяких випадках неефективними, оскільки вітчизняний суб'єкт господарювання за чинним законодавством несе відповідальність перед державою не тільки за свої дії, а ще й за правопорушення, які здійснює його іноземний контрагент [3]. Навпаки, іноді наявність прогалин і недоліків законодавства, що регулює зовнішньоекономічну діяльність, дає змогу суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності – експортерам уникати накладання санкцій при здійсненні правопорушень у цій сфері.

Для подолання більшості зазначених проблем у сфері посилення відповідальності експортоорієнтованих транспортних підприємств необхідним є подальший розвиток вітчизняного законодавства, зокрема зовнішньоекономічного та транспортного, з врахуванням необхідності їх гармонізації з відповідними міжнародно-правовими нормами. З іншого боку держава та інші економічні агенти, що є безпосередніми або опосередкованими учасниками експортної діяльності, також повинні приймати та реалізовувати відповідальні рішення у сфері співпраці з експортоорієнтованими транспортними підприємствами. Особливо в умовах кризи держава має робити відповідальні кроки в напрямку підтримки національних експортоорієнтованих транспортних підприємств, що доцільно було б закріпити у проекті Експортної стратегії України на 2017-2021 роки.

Таким чином, реальні кроки з посилення відповідальності органів державної влади, представників експертного середовища, експортоорієнтованих транспортних бізнес-структур та їх об'єднань, інших суб'єктів, які зацікавлені у розвитку експортної діяльності, дозволить створити передумови для розвитку експортного потенціалу України.

Список використаних джерел

1. Верланов Ю.Ю. Передумови формування зовнішньоторговельної політики країни в контексті економічної безпеки / Ю.Ю. Верланов, А.А. Васильєв // Наукові праці Чорноморського державного університету ім. П. Могили. – 2009. – Т. 64. – Вип. 51. – С. 53 – 59.
2. Кібік О.М. Концептуальні засади формування експортної стратегії України /

О.М. Кібік // Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку держави та права в умовах євроінтеграції: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (20 травня 2016 р., м. Одеса): у 2 т. Т.1. – Одеса: Юридична література, 2016. – С. 458-460.

3. Кібік О.М. Організаційно-правові передумови інтенсифікації експортної діяльності в Україні / О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, В.О. Котлубай, Ю.П. Хаймінова, Ю.П. Постоленко // Наукові праці НУ «Одеська юридична академія»: зб. наук. праць. – Одеса, 2015. – № 17. – С. 62–96.

УДК 65.018:656.13

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ КАЧЕСТВОМ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Криворучко О.Н., д.э.н., профессор (ХНАДУ)

В настоящее время проблема обеспечения качества транспортных услуг занимает первостепенное значение. Эффективное ее решение возможно с помощью применения логистического подхода к управлению качеством.

В общем виде логистический подход предусматривает системное рассмотрение совокупности процессов организации, создание интегрированной эффективной системы регулирования и контроля материальных и информационных потоков, обеспечивающей высокое качество продукции (услуг). Несмотря на достаточно высокий интерес исследователей к логистике и логистическому управлению, идеи интеграции логистики и управления качеством продукции (услуг) требуют обоснования и разработки теоретических и методологических аспектов.

Взаимосвязь логистики и управления качеством рассматривается с различных позиций: категории «качество» – не только экономической, но и логистики, так как оно определяет динамику и интенсивность товародвижения; применения принципов и методов логистики для управления качеством; формирования логистической системы соответствующей организации и адекватные управляющие воздействия на качество как объект управления; реализации общих принципов логистики и управления качеством (взаимовыгодные отношения с поставщиками, процессный подход, системный подход и ориентация на потребителя); потоковой природы качества как определенного процесса выполнения

требований потребителей.

Теоретические аспекты применения логистического подхода к управлению качеством транспортных услуг базируются на следующем. Логистическое управление и управление качеством являются общим процессом организации производства на предприятии, направленным на повышение эффективности использования имеющихся в распоряжении материальных, финансовых, информационных и кадровых ресурсов в цепях поставок. При этом качество определяет, какой продукт или услугу нужно производить с учетом требований потребителей и норм, а логистика – каким образом достичь необходимого уровня производства, уровня организации процессов и уровня затрат.

Процессы формирования качества и логистические процессы тесно переплетаются, поэтому их целесообразно рассматривать в составе одной системы. Процессы формирования качества транспортных услуг рассматриваются как интегрированные в единый процесс. При этом интегрирующие звенья (процессы потребителя; процесс обслуживания потребителей; вспомогательные процессы; обслуживающие процессы, процессы управленческой подготовки) образуют последовательное соединение, при котором "выход" предыдущего звена является "входом" в следующее звено. Данное соединение рассматривается как логистическая цепь. Параметрами потока выступают различные показатели качества, формируемые в ходе реализации интегрированного процесса, т.е. логистическая цепь отображает поток изменяющихся показателей качества. Преобразование качества транспортной услуги представляет собой звено логистической системы.

Основными характеристиками логистического подхода к управлению качеством транспортных услуг выступают следующие:

— интеграция логистики предприятия и управления качеством на основе методологии общей кибернетической теории систем;

— процессный подход к логистическому потоку и потоку формирования качества – рассмотрение взаимодействия основных составляющих потоков как совокупности операций и процедур формирования и обслуживания движения ресурсов и их преобразования в потоки готовой продукции;

— общий акцент в организации материальных потоков и качества как потока – учет потребностей рынка;

— при совершенствовании, проектировании, организации логистической цепи (интегрированного процесса формирования качества) звенья или процессы рассматриваются не изолированно, а во взаимосвязи и взаимовлиянии;

— необходимость установления оптимального уровня обслуживания клиентов (под клиентом понимает любой потребитель товаров, работ, услуг, предлагаемых предприятием на рынке);

— необходимость создания и поддержки деловых, партнерских отношений с другими предприятиями – участниками логистической цепи (процессов формирования качества) – на основе учета взаимных интересов и компромиссов.

Таким образом, рассмотрены теоретические аспекты логистического подхода к управлению качеством транспортных услуг, реализуемых на основе концепции Total Quality Management.

УДК 658.8; 658.310

ЩОДО ПИТАННЯ СТВОРЕННЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОЇ СИСТЕМИ КЛЮЧОВИХ ПОКАЗНИКІВ ЕФЕКТИВНОСТІ (КРІ) НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

*Мельник Т.С., к.е.н. (Департамент
оперативного моніторингу
ПАТ «Українська залізниця»)*

*Мельник О.В., студент (Вища школа
«Гуманітас»)*

Останнім часом керівники вітчизняних підприємств, бажаючи прискорити досягнення встановлених цілей і покращити у нетривалі строки результати діяльності свого підприємства завдяки потенціалу співробітників, звертаються до системи ключових показників ефективності – КРІ. В значній мірі цьому сприяє складна загальноекономічна ситуація в країні, скорочення ряду ринків, ослаблення більшості галузей економіки, погіршення рівня життя і зниження купівельної спроможності населення, посилення конкурентної боротьби між виробниками продукції і послуг. Тобто в умовах звуження зовнішніх можливостей для розширення виробництва і бізнесу підприємства намагаються

знайти способи розвитку шляхом максимальної реалізації внутрішнього потенціалу, а КРІ зарекомендувала себе як доволі результативний на певних етапах функціонування компанії інструмент системи управління.

У світовій теорії та практиці існує два підходи до розробки КРІ – процесний і функціональний, кожний з яких має свої переваги і недоліки, а також умови застосування та обмеження. Розглянемо їх з точки зору застосовності на вітчизняному залізничному транспорті.

В основі процесного підходу лежить оптимізація бізнес-процесів підприємства відповідно до його корпоративних цілей і стратегій. Однак даний підхід передбачає не тільки складання загальної моделі (тобто опису) бізнес-процесів підприємства, але і встановлення цілей для кожного бізнес-процесу, причому такі цілі формулюються як наміри, орієнтири, які потрібно досягти, – тобто як стратегічні настанови і спрямування, без прив'язки до певних показників, нормативів, термінів виконання.

Далі для кожної цілі бізнес-процесів розробляється перелік показників, які є оціночними при визначенні ступеня досягнення цілей. Ці показники встановлюються для керівників і спеціалістів, які відповідають за результати або хід бізнес-процесів. У системі КРІ перехід від бізнес-процесів до підрозділів підприємства і до індивідуальних посад здійснюється за допомогою матриць відповідальності. Результатом розробки системи КРІ за процесного підходу є набори ключових показників ефективності для кожного співробітника підприємства – від вищого керівництва до рядових виконавців, на підставі яких формулюються цілі-результати та оцінюється праця кожного співробітника за обраний період часу.

Очевидно, що застосування процесного підходу до розробки системи КРІ потребує повної формалізації усіх бізнес-процесів на підприємстві, що досі рідко практикується на вітчизняних підприємствах. Однак в залізничній галузі такі описи бізнес-процесів останнім часом з'явилися завдяки запровадженню і розвитку стратегічного планування, тому даний підхід тут є доволі доцільним, особливо на рівні адміністративного апарату ПАТ «Укрзалізниця». З приводу цього слід звернути увагу на те, що для отримання належного ефекту від процесного підходу необхідно постійно вносити у схеми і регламенти бізнес-процесів зміни, які систематично відбуваються і накопичуються. Іншими словами, опис бізнес-процесів має бути проактивним, тобто

постійно оновлюватись відповідно до темпів реальних змін у цих процесах і навіть дещо випереджаючими темпами.

Інший підхід до створення системи показників КРІ – функціональний, який передбачає формування організаційної структури підприємства і складу його бізнес-одиниць з урахуванням основних напрямків діяльності, виконуваних функцій кожним бізнес-підрозділом або проектів по кожному виду (напрямку) діяльності. Далі встановлюються посадові функціональні обов'язки в межах функцій і завдань відповідного бізнес-підрозділу (напрямку діяльності), які закладаються в основу формування наборів КРІ для оцінювання виконуваних функцій кожним співробітником. Отже, даний підхід вимагає чіткого визначення цілей підприємства виходячи з його місії, бачення і цінностей, функцій підрозділів і, нарешті, функцій співробітників, що слугує основою для розробки наборів КРІ на кожному структурно-управлінському рівні. Показники, включені до

КРІ, повинні прямо або опосередковано забезпечувати оцінку ступеня досягнення цілей відповідного управлінського рівня. При цьому між показниками різних рівнів має бути встановлений зв'язок характеру «ціль – причина – наслідок», а склад показників обов'язково повинен бути збалансованим.

З метою виконання останньої вимоги рекомендується розробляти показники чотирьох видів: кількісні та якісні, командні (групові) та індивідуальні (персональні). Для цього зручно будувати матрицю «2 x 2» (або таблицю аналогічної форми), яка відповідно до класифікації показників КРІ складається з чотирьох квадрантів. Такі матриці-таблиці розробляються для кожної посади і разом вони утворюють так звану бібліотеку КРІ. Приклад розробленої матриці показників КРІ для начальника відділу прогнозування ризиків Департаменту оперативного моніторингу Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» представлений нами на рис. 1.

Показники КРІ	Якісні	Кількісні
Командні (групові)	Індекс запровадження моніторингу виробничо-технологічного комплексу Індекс діагностики зовнішнього і внутрішнього середовища ПАТ «Укрзалізниця» Індекс планування (квартального)	Кількість виявлених проблем, несприятливих ситуацій, випадків Частка ідентифікованих ризиків у загальній кількості несприятливих і проблемних ситуацій, % Обсяг робіт щодо запровадження план-заходів з усунення (запобігання) ризиків, млн. грн. Сума попереджених збитків (невиправданих витрат), млн. грн. Ефективність антиризикових заходів, млн. грн. очікуваного (отриманого) ефекту
Індивідуальні (персональні)	Оцінки компетенцій співробітників, бали Дотримання методології виявлення, ідентифікації та оцінки ризиків Якість і стабільність моніторингу об'єктів виробничо-технологічного комплексу Якість і результативність діагностики зовнішнього і внутрішнього середовища ПАТ «Укрзалізниця» Технічна та економічна обґрунтованість антиризикових заходів	Кількість ідентифікованих ризиків, випадків Сума попереджених невинуватих витрат (втрат), млн. грн. Сума отриманих ефектів від запроваджених заходів, млн. грн. Величина економії від запровадження пропозицій щодо оптимізації виробничих і технологічних процесів, млн. грн. Частка заходів, втілених у строки, встановлені планом, в загальній кількості запланованих заходів, %

Рис. 1. КРІ начальника відділу прогнозування ризиків Департаменту оперативного моніторингу ПАТ «Укрзалізниця» (Джерело: розроблено авторами з використанням [1])

Функціональний підхід до розробки системи показників КРІ у великій компанії на кшталт ПАТ «Укрзалізниця», на наш погляд, буде виправданим не в повній мірі, оскільки далеко не завжди можна чітко визначити функції певного підрозділу і, тим більше,

функції працівника, які б показували конкретний та вимірюваний внесок у досягнення цілей підприємства за певний період часу (місяць, квартал, ін.). Тому вважаємо найбільш раціональним для ПАТ «Укрзалізниця» сполучення обох підходів, але з обов'язковим дотриманням правила: до складу KPI необхідно включати тільки найважливіші для даного періоду часу показники, що забезпечить концентрацію зусиль, уваги і часу кожного співробітника на досягненні поточних, найбільш актуальних цілей та отриманні пріоритетних результатів.

Список використаних джерел

1. *Олег Кулагин*: Два підхода к разработке KPI. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.smartcons.org/photoz/2podxoda_KPI_Kulagin.pdf.

УДК 658.8

НЕОБХІДНІСТЬ ДОСЛІДЖЕННЯ НЕЗАДОВОЛЕНОГО ПОПИТУ СПОЖИВАЧІВ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

*Мельник Т.С., к.е.н. (Департамент
оперативного моніторингу
ПАТ «Українська залізниця»)*

Всебічне вивчення споживачів транспортних послуг є одним з напрямів комплексного маркетингового дослідження пасажирських перевезень. Методологія дослідження споживача транспортних послуг передбачає таку послідовність робіт: проведення сегментації ринку; дослідження поведінки споживачів транспортних послуг та їх споживчих мотивів; виявлення незадоволених потреб користувачів транспорту та / або ринкових ніш.

Сегментація ринку пасажирських перевезень розглядається в багатьох працях науковців в області маркетингу і логістики, однак при цьому вони фактично не виходять за рамки класичних положень сегментації товарного ринку.

На практиці єдиного способу поділу транспортногo ринку на сегменти немає. Найбільш значимими при поділі транспортногo ринку на сегменти вважаються географічні, демографічні, психографічні і поведінкові фактори.

Для виявлення потреб населення у транспортних послугах пасажирів найчастіше

розділяють на групи за цілями, дальністю, частотою поїздок, в залежності від роду діяльності, статі, віку, середньомісячного доходу на одну людину, за їх відношенням до характеристик і параметрів основної послуги, а також до наборів додаткових (супутніх) послуг.

Сегментація пасажирів у перевезеннях далекого сполучення повинна в першу чергу визначити структуру пасажиропотоку за часовими параметрами, за дальністю слідування, цілями і частотою звернень до транспорту, вимогами до параметрів основної послуги, перевагами по відношенню до складу і характеристик додаткових послуг.

Поділ пасажирів на сегменти дозволяє пасажирським компаніям більш глибоко і змістовно дослідити структуру транспортногo ринку і потреби споживачів послуг, пропозицію конкурентів і партнерів, власні можливості щодо задоволення потреб наявних і потенційних пасажирів. Такі дослідження дають можливість транспортним компаніям розробити оптимальні програми транспортногo обслуговування пасажирів, клієнтоорієнтовані програми їх сервісного обслуговування, запропонувати партнерам взаємовигідні умови співробітництва, встановити конкурентні ціни на основні і додаткові послуги, підготувати технічні засоби і контактний персонал для обслуговування певногo сегменту пасажирів, що в кінцевому підсумку забезпечує успішне функціонування транспортної компанії на ринку.

Однак, не дивлячись на усі переваги, які дає сегментація транспортногo ринку, на вітчизняному залізничному транспорті її результати досі не знайшли належного застосування.

Вивчення поведінки споживачів транспортних послуг є другим після сегментації кроком і проводиться з метою усвідомлення причин, через які цей споживач (група споживачів) надає перевагу певному перевізнику та обирає певні послуги. Очевидно, що важливість даної частини маркетингового дослідження підвищується по мірі насичення транспортногo ринку пропозицією виробників послуг і посилення конкурентної боротьби між ними.

Дослідження поведінки споживачів транспортних послуг не буде ефективним без вивчення послуг, які їм пропонуються різними видами транспорту. Споживчий вибір залежить від таких параметрів транспортної послуги, як якість, ціна придбання, ціна споживання, комфортність, безпечність, вчасність, комплексність, швидкість, екологічність та ін. Тому оцінка варіантів задоволення потреби

розглядає усі ці споживчо важливі параметри, які підпадають під маркетингові дослідження.

Фахівцями-дослідниками доведено, що між наміром і рішенням скористатися певною послугою існує розрив, який утворюється внаслідок втручання непередбачуваних факторів та під впливом інших споживачів. Однак ця сторона маркетингового дослідження поки що не знайшла практичного застосування на вітчизняному залізничному транспорті, хоча останнім часом все частіше розглядається в наукових працях, зокрема, таких вітчизняних вчених, як Бакалінський О.В., Аксьонов І.М., Кравчук О.В., Христофор О.В. Питанням споживчої поведінки покупців інших товарів і послуг присвячені праці Матвеева С.О., Лясоти Л.І. (економічна соціологія), Воробйова В.М., Григорчука Т.В., Касприк О.М. та деяких інших вітчизняних вчених, але ці праці є небагаточисленними, крім того, транспортна послуга і процес її споживання мають принципові відмінності від інших послуг.

В працях О.Бакалінського [1, с.35] справедливо відмічається, що споживча поведінка пасажирів залізничного транспорту формується здебільшого в залежності від якості обслуговування. Відомо, що між фактично наданою, очікуваною і сприйнятою якістю існують розриви. На пасажирському залізничному транспорті дослідження причин утворення цих розривів, їх вимірювання, оцінка щільності зв'язку між якістю обслуговування і споживчою поведінкою пасажирів відносяться до питань, яким приділяється вкрай недостатньо уваги, а наявні публікації і розробки не доводяться до практичного застосування. Не дивлячись на це, слід відзначити практичну корисність таких розробок – починаючи від базових моделей оцінки якості послуг, як «метод критичних випадків», «SERQUAL», «SERVPERF», та їх наступних модифікацій «INDSERV», «метод Кано» і закінчуючи запропонованим та адаптованим до залізничного транспорту методом вимірювання впливу ставлення до обслуговування на споживчі інтенції пасажирів залізничного транспорту [1, с.35-38].

Створення комплексного підходу до вимірювання споживчої цінності послуг транспортної компанії вбачається перспективним напрямом маркетингових досліджень на залізничному транспорті, оскільки здатне забезпечити маркетологів дійовими інструментами впливу на споживчі інтенції і споживчу поведінку користувачів транспорту, а застосування підходу до сегментації пасажирів, запропонованого О.Христофором [2, с. 33-36],

дозволяє сформулювати стратегії і розробити упереджувальні заходи щодо зниження ризиків втрати пасажирів.

Дослідження поведінкового аспекту споживача транспортних, як і будь-яких інших, послуг, повинне завершуватись вивченням його реакції на придбану послугу, оскільки результат такого аналізу є основним джерелом інформації щодо удосконалення існуючих послуг і пропозиції нововведень. Цей аспект споживчої поведінки пасажирів також нині є малодослідженим. Різні стани задоволення пасажирів розглядаються в деяких публікаціях Бакалінського О.В., Христофора О.В., Мельник Т.С., однак залишаються поза увагою маркетологів-практиків. Крім того, наявний методичний інструментарій носить нерозвинений характер і в основному не адаптований до застосування у маркетингових дослідженнях пасажирів залізничного транспорту.

Ще один етап вивчення споживчої поведінки покупців транспортних послуг – виявлення незадоволених потреб. Методологія маркетингових досліджень пропонує кілька різних підходів до виявлення незадоволеного попиту (ринкових ніш), однак найбільшого поширення у практиці досліджень транспортного ринку отримали три підходи, сутність яких полягає у такому: обговорення проблемних питань з постійними споживачами транспортних послуг; складання переліку проблем споживача з наступним їх ранжуванням за ступенем важливості для споживача; виявлення та аналіз реакції споживача на отриману ним послугу. Очевидно, що в основі кожного підходу лежить виявлення і дослідження інтересів споживача, що стає основою розробки відповідних заходів з удосконалення послуги.

Питання пошуку і дослідження причин виникнення незадоволеного попиту знаходять відображення в публікаціях Венедиктова Г.Л., Кочеткова В.М., Д'ячкова О.М., Володькіна П.П., Єлізар'єва Ю.В., Максименко Л.В., Жаброва С.С., Батуріної Н.А., Жердева М.Д., Вертель В.В. та інших вчених, однак в їх працях розглядаються лише окремі аспекти проблеми – переважно з точки зору оцінки величини і прогнозування обсягів незадоволеного попиту, а також впливу якості транспортного обслуговування пасажирів на величину попиту на транспортну послугу. Актуальні питання дослідження незадоволених потреб пасажирів піднімаються лише в працях останніх років Бакалінського О.В., однак його наукові розробки переважно присвячені викриттю проблеми, обґрунтуванню важливості дослідження цього питання, а методичний апарат

проведення спостережень і здійснення аналізу результатів потребує подальшого розвитку.

З точки зору незадоволеності попит може бути: абсолютно незадоволеним і частково незадоволеним; кількісно або якісно незадоволеним; незадоволеним за фактом споживання послуги або без її отримання. В свою чергу часткове незадоволення попиту (як, власне, і часткове задоволення) може мати різні рівні, а абсолютне незадоволення може мати різні наслідки для підприємства-продуцента послуги. Рівні кількісного незадоволення також носять диференційований характер, а якісне незадоволення може виникати внаслідок недостатньої якості самої послуги, незручності часу отримання послуги або незручності місця розташування підприємства та через інші причини. Нарешті, якщо враховувати той факт, що відчуття незадоволення є наслідком впливу на споживача послуги як внутрішніх, так і зовнішніх факторів, він може залишитись незадоволеним, не отримавши послугу і не маючи можливість оцінити її якість. Всі ці аспекти незадоволеного попиту, його природи і наслідків повинні бути в полі уваги маркетингових досліджень на залізничному пасажирському транспорті та отримати свою методологічну базу та інструментарій проведення.

Висновок. З вищевикладеного видно, що причин незадоволеного попиту існує досить багато, і всі вони підлягають дослідженню, оскільки виявлення цих причин і ретельне вивчення їх природи дозволить зрозуміти поведінку споживачів транспортних та інших послуг, а значить, і управляти цією поведінкою до придбання послуги, під час та після її отримання, спрямовуючи поведінку споживача на користь виробнику.

Список використаних джерел

1. Бакалінський, О.В. Вимірювання впливу ставлення до обслуговування на споживчі інтенції пасажирів залізниць / О.В. Бакалінський // Економіка та держава: міжнародний науково-практичний журнал. – 2012. - № 7. – С. 35-38.
2. Христофор, О.В. Методологічне обґрунтування поведінки потенційних пасажирів на залізничному транспорті / О.В. Христофор. – Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2015. – Випуск 9. – С. 30-37.

УДК 618.22.302

МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ В УПРАВЛІНСЬКІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

Морозова Л.В., ст. викладач (НАНГУ)

Управлінське рішення (УР) - це результат аналізу, прогнозування, оптимізації, економічного обґрунтування і вибору альтернативи з безлічі варіантів досягнення конкретної цілі менеджменту.

Методи розробки та вибору УР включають або формування набору заходів організаційного, технологічного, економічного, правового і соціального характеру, спрямованих на досягнення мети або вибір з вже раніше розроблених наборів. Методи реалізації УР — продовження метрів розробки. Вони включають практичне виконання набору заходів до отримання необхідного результату [1].

В теорії розробки управлінських рішень виділяють методи: аналітичні, статистичні, математичного програмування, евристичні, активізуючі, експертні, методи сценаріїв та метод дерева рішень. Кожен метод (як процес) заснований на використанні спеціально розроблених моделей (явищ). Так, аналітичні методи розробки УР засновані на моделях, що представляють необхідний набір аналітичних залежностей.

Кожна модель УР повинна періодично перевірятися на достовірність, точність та ефективність. Перевірка на достовірність необхідна для порівняння її результатів з вимогами сучасного світу. Основне завдання кожної моделі - полегшити яку-небудь діяльність шляхом формалізації ряду процесів, що входять у неї [2]. Всяке спрощення вносить помилку в кінцевий результат. Прийнятність помилки і виявляє перевірка на достовірність.

Точність моделей - наближення до реальних процесів реалізації управлінських рішень (РУР) - поняття досить розмите і оцінюється суб'єктивно.

Точність визначається відповідністю модельованих процедур і операцій при РУР реальних процесів і операцій. Чим точніше модель, тим вона дорожча. Однак точна модель не дає гарантії розробки ефективного рішення, так як людина може неправильно зрозуміти, не погодитися з рекомендаціями моделі. Модель може бути неправильно відтворена в одержувача з вини зв'язку, спеціаліста і т. п. Ефективність

моделі визначається в двох напрямках: економічному та організаційному.

Економічна ефективність оцінюється традиційним способом за співвідношенням витрат на РУР без використання моделі і витрат при її використанні. Організаційна ефективність оцінюється як факт розробки УР за менший час або меншим числом працівників або фахівцями більш низької кваліфікації [3].

Методи розробки та вибору УР мають три варіанти набору процедур - три альтернативи [4]:

- розробка, узгодження, прийняття, затвердження, реалізація, контроль та архівування;

- коригування раніше розроблених і успішно реалізованих УР, узгодження, прийняття, затвердження, реалізація, контроль та архівування;

- вибір з наявних, узгодження, прийняття, затвердження, реалізація, контроль і архівування.

Кожна процедура повинна бути визначена наступними параметрами: час, персонал, ресурси, фінанси, критерії оцінки. Основний критерій для формування УР - наявність неприпустимою проблеми в сферах стратегічного планування, управління персоналом, управлінського консультування, управління управлінською діяльністю, управління виробництвом і обслуговуючою діяльністю, зовнішніх комунікацій.

Список використаних джерел

1. Управління підприємством: організаційно-економічний аспект : монографія / за ред. д-ра екон. наук, проф. В.М. Нижника, канд. екон. наук, доц. М.В. Ніколайчука. – Хмельницький: Вид-во ХНУ, 2010. – 389 с

2. Рябых Д. Типовые организационные структуры предприятий [Электронный ресурс] / Д. Рябых. - 2008.- Режим доступа: [http://www.cfin.ru/management/iso9000/iso9000_org chart.shtml](http://www.cfin.ru/management/iso9000/iso9000_org_chart.shtml)

3. Каличева Н.Є. Обґрунтування доцільності застосування дивізійної структури управління на підприємствах в умовах глобалізації / Н.Є. Каличева// Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ - 2013. - № 44. – С. 146 – 148.

4. Управління підприємством в умовах розвитку ринку : наук. вид. / В.М. Гриньова, М.М. Новікова, О.М. Красносова, О.Ю. Проскура, М.М. Сакур. – Харків : Вид-во ХДЕУ, 2003. – 168 с.

УДК 322.206.102

РИНОК ІНФОРМАЦІЙНИХ ТОВАРІВ ТА ПОСЛУГ

Науменко М.О., д.ф.е.н., професор (НАНГУ)

Сьогодні у всіх країнах незалежно від рівня економічного й соціального розвитку відбувається структурна перебудова, пов'язана з ростом інформаційного сектора економіки що викликає значні соціальні, політичні й культурні зміни в суспільстві. У більшості розвинених країн інформаційний ринок за оборотом і темпами зростання значно випередив ринок матеріальних продуктів і послуг. Прискорення розвитку інформаційного ринку сприяє переходу до інформаційного суспільства [1].

Закон України «Про науково-технічну інформацію» дає таке визначення інформаційному ринку [2]: інформаційний ринок – це система економічних, організаційних і правових відносин щодо продажу, купівлі і розповсюдження інформаційних ресурсів, технологій, продукції та послуг. Тобто інформаційний ринок – це ринок інформаційних продуктів та послуг, де діють усі обов'язкові атрибути ринку – закони попиту і пропозиції, життєвий цикл товару, ціна тощо.

Інформаційний ресурс – це нова економічна категорія, що стає вирішальним чинником здійснення будь-якої діяльності. Під інформаційними ресурсами розуміють весь обсяг знань, відчужених від їхніх творців, зафіксованих на матеріальних носіях і призначених для суспільного використання. В українському законодавстві визначено, що до інформаційних ресурсів України входить вся належна їй інформація, незалежно від змісту, форм, часу і місця створення (ст. 54 Закону України «Про інформацію» [3]).

Інформаційним ресурсам притаманні специфічні властивості, які суттєво відрізняють їх від інших чинників виробництва. Разом із тим, інформаційні ресурси, подібно до матеріальних, мають відповідну цінність і можуть бути оцінені.

Інформаційна послуга – це одержання та надання в розпорядження користувача інформаційних продуктів.

У вузькому розумінні інформаційна послуга часто сприймається як послуга, яка одержана за допомогою комп'ютерів, хоча насправді це поняття набагато ширше.

Перелік послуг визначається обсягом, якістю, предметною орієнтацією по сфері використання інформаційних ресурсів і

створюваних на їхній основі інформаційних продуктів [4].

Основні види інформаційних послуг представлено на рис. 1

Крім цих традиційних видів інформаційних послуг останнім часом змінюються напрямки розвитку інформаційної

галузі, а саме:

1. Значно виріс обсяг даних, які використовуються для управління бізнесом, логічною основою корпоративних структур стають системи управління змістом, сховища даних, спеціалізовані файлові системи, тісно пов'язані із сервісами даних.



Рис. 1. Основні види інформаційних послуг

2. Другим трендом стає так званий «хмарний» сервіс. По оцінці компанії Gartner в 2010 р. світові витрати на «хмарні» служби склали 74 млрд дол, або 3% всіх витрат на ІТ. В найближчі п'ять років темпи росту витрат на публічні «хмарні» служби очікуються на рівні 19% у рік.

3. Зараз соціальними мережами користується більше 1,2 млрд осіб, тобто 20% населення світу. Вже найближчим часом варто очікувати більш широке залучення в корпоративне середовище соціальних інструментів, особливо в областях взаємодії із клієнтами, управління кадрами та ін.

4. Вже в 2010 р. інсталяційна база мобільних ПК і смартфонів перевищила інсталяційну базу настільних ПК. Торік було продано всього близько 20 млн планшетних ПК, але вже до 2016 р. обсяг їхніх поставок перевищить 900 млн, тобто планшетом буде користуватися кожний восьмий житель планети. Загальний перехід на мобільну платформу вимагає перегляду концепції програмних продуктів.

Саме розвиток цієї концепції викликав появу та швидке зростання «хмарного» сервісу, який наразі має такі різновиди:

1. SaaS (Software As a Service) – програмне забезпечення як сервіс (на відміну від SaaS – Software As a Product – програмне забезпечення як продукт, коли ви купуєте програму «в коробці»). Цей сервіс дає змогу тисячам абонентів використовувати окремі програми без необхідності придбання їх ліцензійних копій. Сервіси SaaS засновані на принципі підписки: програмне забезпечення працює на стороні провайдера та надається абонентам в оренду.

2. IaaS (Infrastructure As a Service) – Інфраструктура як сервіс, або Інфраструктура в оренду – це той вид хмарних послуг, який найближче розробникам, адміністраторам та іншим технічно підготовленим людям, що займаються архітектурою і розробкою веб-додатків (або корпоративних додатків). Він підходить для хостингу складних, великих і високонавантажених програм, яким потрібно використовувати всі можливості налаштування

традиційних операційних систем з максимальним контролем над оточенням.

3. PaaS (Platform As a Service) – Платформа як сервіс – рішення, на один рівень вище інфраструктурного. Воно дозволяє вам завантажити код вашої програми на деяку платформу, на якій вона буде працювати. Як правило, платформа вузько спеціалізована для якогось конкретного типу і категорії програм.

4. Комунальні ІТ-послуги (utility computing) – доступ до накопичувачів і віртуальних серверів на вимогу клієнтів. Раніше такі сервіси використовувалися, в основному, для допоміжних цілей, але сьогодні вони здатні замінити навіть частину центру обробки даних підприємства.

Серед компаній, які надають «хмарний» сервіс, можна відзначити таких гігантів інформаційної індустрії, як Microsoft, Apple, Google, Amazon та інші.

Більшість українських підприємств знають небагато про те, що може запропонувати їм ринок інформаційних послуг. Але, беручи до уваги потенціал України, в близькій перспективі можна очікувати створення в країні ринку інформаційних продуктів і послуг, аналогічного за значущістю та прибутковістю відповідним ринкам країн Європи [5].

Ринок інформаційних товарів і послуг сьогодні є найбільш динамічним ринком. Інформаційний бізнес, що став одним з найприбутковіших і перспективних, залучає усе більше й більше фірм. Інформаційні потреби різних рівнів ростуть швидкими темпами, що розширює можливості інформаційного обміну, веде до появи нових інформаційних продуктів, стимулює розвиток всіх видів інформаційної діяльності.

Список використаних джерел

1 Чухно А.А. Інституціонально-інформаційна економіка: підручник. / А.А. Чухно, П.І. Юхименко, П.М. Леоненко— К., 2010. — 687 с.

2 Про науково-технічну інформацію [Електронний ресурс]: [закон України: офіц. текст: станом на 25.06.93].- Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3322-12>

3 При інформацію закон України [Електронний ресурс]: [закон України: офіц. текст: станом на 02.10.92].- Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2657-12>

4 Каличева Н.Є. Проблеми та перспективи впровадження інформаційних технологій у вітчизняній транспортній сфері/ Н.Є. Каличева// Сучасна економіка: актуальні

проблеми та перспективи розвитку: колективна монографія. За ред. д.е.н., проф. Прохорової В.В. – Х., «НТМТ», 2014. – С. 73 – 78 с.

5 Інформаційна економіка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://subject.com.ua/economic/dict/363.html>

УДК 338.47:656.2(477)

ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ,ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ПАТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

Острроверх Г.Є., аспірант (УкрДУЗТ)

На сьогоднішній день залізничний транспорт переживає період впровадження структурних реформ, результатом яких повинно стати якісно нові умови функціонування галузі, досягнення її техніко-економічного розвитку. Однак, сьогоднішні реалії функціонування ПАТ «Українська залізниця» вказують на існування ряду проблем, які істотно знижують рівень конкурентоспроможності залізничного транспорту, погіршують фінансово-економічні результати його діяльності. Це і застарілий рухомий склад, об'єкти колійної інфраструктури, неефективні методи управління галуззю, низький рівень безпеки та якості процесу перевезень, їх невідповідність міжнародним стандартам залізничних перевезень.

Дослідження принципів управління розвитком ПАТ «Українська залізниця», дозволить об'єктивно та в комплексі оцінити якість управління, виявити найбільш вузькі місця діяльності.

Важливу роль у досягненні сталого розвитку сучасного підприємств залізничного транспорту відіграє інтенсивне і збалансоване використання його потенціалу як основа, на якій будуються і реалізуються його зовнішні і внутрішні відтворювальні процеси. У зв'язку з цим актуалізується необхідність формування багаторівневої системи управління розвитком підприємства, яка має ґрунтуватися на раціональному використанні і побудові взаємозв'язків між різними видами і рівнями напрямів діяльності, ієрархії управління, сферами функціональної відповідальності, ресурсами.

Враховуючи, що керівники підприємств потребують серйозної методичної допомоги в прийнятті управлінських рішень, насамперед у

виборі стратегічних напрямів діяльності, постає необхідність розробки методологічних засад побудови процесу управління сталим розвитком підприємств залізничного транспорту. Це дасть змогу швидше прийняття ефективних рішень через вибір відповідних критеріїв, методів, технологій, моделей, механізмів реагування, взаємодії [1].

Головною ознакою стійкого стану підприємств залізничного транспорту є його розвиток. В основі успішного розвитку залізничної галузі лежить ряд ключових чинників:

- фактори успішного реформування;
- поділ функцій державного регулювання господарського управління зі створенням єдиного господарського суб'єкта;
- чітка єдина послідовність дій з реформування;
- чіткий поділ конкурентних сегментів і монопольних сегментів;
- створення комерційної самостійності компанії з вільним ціноутворенням (іноді з обмеженням);
- свобода реструктуризації активів;
- залучення власного капіталу в оновлення основних фондів.

Основні джерела забезпечення сталого розвитку лежать у сфері мікроекономіки, тобто всередині самої галузі. Тому важливо своєчасно і достовірно діагностувати ознаки можливого нестійкого стану підприємств залізничного транспорту та визначити шляхи вдосконалення економічного механізму забезпечення розвитку в системі їх управління [2].

Аналіз наукових здобутків у сфері управління розвитком підприємств залізничного транспорту дозволить обґрунтувати необхідність впровадження комплексного механізму розвитку підприємств залізничного транспорту. Встановлено, що принципи управління повинні мати декілька рівнів реалізації та включати сукупність механізмів, які за допомогою сучасних методів управління процесами забезпечення розвитку підприємств залізничного транспорту при належному інформаційному забезпеченні зможуть впливати на об'єкти управління, суб'єкти господарської діяльності, транспортно-логістичну інфраструктуру цим самим забезпечуючи економічний розвиток галузі, регіонів та економіки країни в цілому. Можна визначити, що в основі реалізації комплексного механізму розвитку підприємств залізничного транспорту повинні знаходитися норми державної транспортної політики, галузеві програми і стратегії розвитку в сфері

залізничного транспорту, а суб'єктами його реалізації повинні стати керівники Міністерства інфраструктури, ПАТ «Українська залізниця» і філій.

Список використаних джерел

1 Калініченко Л. Л. Адаптивне управління як інструмент виживання підприємства в конкурентному середовищі [Текст] / Л. Л. Калініченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2011. – Вип. 33. - С.177-180.

2 Дикань, В. Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств [Текст] : підручник / В. Л. Дикань, Ю. Т. Боровик, О. М. Полякова, Ю. М. Уткіна. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 415 с.

УДК 354:656.2

ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Паламарчук І.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у просторовому переміщенні. Метою публічного адміністрування в галузі транспорту є своєчасне, повне і якісне задоволення зазначених потреб в перевезеннях та потреб оборони держави, захист прав під час транспортного обслуговування, безпечне функціонування транспорту, додержання необхідних темпів і пропорцій та інше.

В Україні діє єдина транспортна система. Вона повинна відповідати вимогам суспільного виробництва і національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки країни. Єдину транспортну систему становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт і метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування.

Публічне адміністрування транспорту і комунікацій регулюється законами, кодексами, статутами, положеннями про окремі види транспорту і зв'язку. Організаційно-правові,

економічні засади діяльності транспорту визначаються Законом України від 10 листопада 1994 р. "Про транспорт" та рядом інших актів законодавства. Правовий статус залізничного транспорту визначається Законом України від 4 липня 1996 р. "Про залізничний транспорт", а також Статутом залізниць України, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457 [5].

Згідно з Законом "Про залізничний транспорт" залізничний транспорт - виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо.

Статтею 1 Статуту залізниць України встановлено, що залізничний транспорт загального користування є однією з базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Основною організаційною ланкою на залізничному транспорті є залізниця - статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту і яке, за централізованого управління, здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі (ст. 1 Закону "Про залізничний транспорт").

Відносини залізниць з місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування базуються на податковій і договірній основах відповідно до чинного законодавства України. До компетенції цих органів належать: контроль за роботою залізничного приміського пасажирського транспорту і вокзалів, погодження тарифів у приміських сполученнях, погодження питання щодо пунктів зупинок, закриття залізничних станцій для обслуговування пасажирів, автомобільних переїздів через залізничні колії.

На місцеві органи виконавчої влади і органи місцевого самоврядування покладається організація виконання робіт з благоустрою привокзальних площ, спорудження та впорядкування під'їздів до залізничних станцій, забезпечення їх телефонним зв'язком та транспортним сполученням з населеними пунктами за місцем розташування станцій, запобігання правопорушенням на залізницях.

Місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування взаємодіють із залізницями з метою поліпшення використання транспортних засобів власниками вантажів, забезпечення злагодженої роботи з іншими видами транспорту, розвитку (в тому числі на пайових засадах) транспортної і соціальної інфраструктури щодо обслуговування пасажирів та економіки регіонів [3].

Крім залізничного транспорту загального користування, функціонує промисловий залізничний транспорт, під яким розуміється транспортно-технологічний комплекс, що забезпечує системне переміщення вантажів у процесі виробництва (між виробництвами, виробничими циклами, окремими операціями або підприємствами в цілому) та взаємодію із залізничним транспортом загального користування [1].

До суб'єктів публічного адміністрування залізничним транспортом належить Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті (Укртрансінспекція України). Укртрансінспекція України є центральним органом виконавчої влади, правовий статус якої визначено Положенням, затвердженим Указом Президента України від 6 квітня 2011 р. № 387/2011. Укртрансінспекція України забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, на перевезення яким видано ліцензію, міському електричному, залізничному транспорті, експлуатації автомобільних доріг загального користування. Укртрансінспекція України у сфері залізничного транспорту виконує наступні функції:

- здійснює державний нагляд та контроль за дотриманням вимог нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки руху на залізничному транспорті;

- здійснює перевірку готовності аварійно-відбудовних формувань, пошуково-рятувальних служб до ліквідації наслідків катастроф, аварій, подій тощо;

- здійснює контроль і нагляд за організацією безпечного перевезення небезпечних, надгабаритних і великовагових вантажів;

- проводить перевірки з питань організації роботи, пов'язаної із забезпеченням безпеки руху транспортних засобів залізничного транспорту;

- здійснює контроль і нагляд за дотриманням правил, спрямованих на забезпечення збереження вантажів на залізничному транспорті [3].

Публічне адміністрування залізничним транспортом здійснює Укрзалізниця, її діяльність регулюється Положенням про Державну адміністрацію залізничного транспорту України, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 262, та іншими нормативними актами. Укрзалізниця - це орган адміністрування залізничного транспорту загального користування. До сфери управління Укрзалізниці входять Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниці, а також інші об'єднання, підприємства, установи і організації залізничного транспорту: метрополітени, об'єднання "Укрпромзалізтранс", консорціум "Укрзалізпром", заводи колійного господарства, підприємства матеріально-технічного постачання, проектно-вишукувальні конструкторські організації, транспортно-експедиційне підприємство "Інтертранс", Український центр транспортного сервісу "Ліски", Укрспецвагон, Укррефтранс та інші. До основних завдань Укрзалізниці належать:

- організація злагодженої роботи залізниць і підприємств з метою задоволення потреб суспільного виробництва і населення в перевезеннях;

- забезпечення ефективної експлуатації залізничного рухомого складу, його ремонту та оновлення;

- розроблення концепцій розвитку залізничного транспорту;

- вжиття заходів для забезпечення безпеки функціонування залізничного транспорту, його інфраструктури та надійності його роботи [4].

Укрзалізниця у межах своєї компетенції видає накази, обов'язкові для виконання залізницями, об'єднаннями, підприємствами та організаціями залізничного транспорту, які входять до сфери управління Укрзалізниці, організує та контролює їх виконання.

Для розроблення основних напрямів розвитку залізничного транспорту, вирішення найважливіших питань його господарської діяльності створюється рада Укрзалізниці. Укрзалізницю очолює генеральний директор [3].

Наступною ланкою адміністрування залізничного транспорту є управління залізниць, у межах яких функціонують відділи залізниць. Крім того, як відокремлений структурний підрозділ можуть функціонувати дирекції залізничних перевезень.

Низовою ланкою залізничного транспорту є залізнична станція (пасажирська, вантажна, сортувальна, дільнична, проміжна (у

тому числі роз'їзди та обгінні пункти). Її очолює начальник станції. Залізничні станції є виробничо-технологічним підрозділом залізниці з організації перевезень пасажирів, вантажу, вантажобагажу і пошти та взаємодії і координації виробничого процесу з підприємствами, суміжними службами залізничного транспорту. Крім станцій, існують лінійні підприємства як механізована дистанція вантажно-розвантажувальних робіт, дистанція сигналізації і зв'язку, вагонні і локомотивні депо, дистанція шляху та інші. Керівництво станцією забезпечується начальником станції через апарат, організаційна структура якого затверджується начальником залізниці та начальником управління або дирекції залізничних перевезень.

З оновленням нормативної бази діяльності центральних органів виконавчої влади дещо модифіковано і об'єкт адміністративного регулювання, а саме - з'являється так зване комплексне об'єднання - інфраструктура, яка об'єднує транспорт, дорожнє господарство [5].

Таким чином, в Україні регулювання відносин у сфері діяльності транспорту належить до пріоритетних напрямів внутрішньої політики держави. Створення правових стимулів щодо розвитку транспортної системи є одним з основних резервів підвищення добробуту суспільства, його економічного потенціалу відповідно до напрямів розвитку держави, закріплених Конституцією. Розвиток транспорту та інших засобів комунікації визначає не тільки структуру економічного простору держави, тобто екстенсивний процес економічного росту, але й якісне вдосконалення економіки, тобто процес інтенсивного росту, відповідно функціонування транспорту стає найважливішим фактором розвитку економіки, суспільства в цілому.

Список використаних джерел

1. Доповідь про стан виконання Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу у 2008 році. – Режим доступу: http://www.sdl.gov.ua:8080/content/ol/uk/publ/sh/article?art_id=51272&cat_id=46960

2. Електронна система документації Європейського Союзу, перекладеної українською мовою: <http://eurodocs.sdla.gov.ua/default.aspx>

3. Закон України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу». – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1629-15>

4. Зеркаль О., Качка Т. Методичні настанови з питань адаптації законодавства України до *acquis communautaire*. – К.: ТОВ «Ніка-Прінт», 2005. – 128

5. Державні секретарі організовуватимуть процес підготовки та втілення стратегії уряду. – Вісник Центру. – 2001. – 16 липня. – Режим доступу: www.icps.kiev.ua – Назва з екрану

УДК 338.242:339.1

УПРАВЛЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИМ МЕХАНИЗМОМ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ (НА ОСНОВЕ МИРОВОГО ОПЫТА)

*Посохов И.М., д.э.н., профессор,
Чепижко Е.В., аспирант (ХПИ)*

В современных условиях трансформации мировой экономики, повышенной неопределенности и обострении конкурентной борьбы проблема обеспечения конкурентоспособности предприятий стоит особенно остро, так как успешными остаются только те предприятия, которые способны к быстрому изменению организации управления, модернизации производства, освоения новых знаний и внедрения современных инновационных технологий, как основного драйвера экономического развития.

Перспективы выхода украинских предприятий на новые мировые высоко конкурентные рынки сбыта обуславливают потребность анализа и обобщения мирового опыта организационно-экономического механизма управления конкурентоспособностью предприятий стран-лидеров мирового рейтинга конкурентоспособности, что будет способствовать формированию собственного механизма управления конкурентоспособностью предприятий.

По результатам отчета Всемирного экономического форума (Global Competitiveness Index 2016-2017), рейтинг конкурентоспособности возглавила Швейцария (5,81 балла), второе место у Сингапура (5,72 балла), третье США (5,7). Также в десятку вошли Нидерланды, Германия, Швеция, Великобритания, Япония, Гонконг, Финляндия. Украина занимает 85 место (4,0 балла) среди 138 государств, опустившись на 6 позиций в

рейтинге мировой конкурентоспособности, относительно значения рейтинга прошлого года [7]. Снижения индекса конкурентоспособности Украины объясняется рядом внутренних и внешних проблемами, основными из которых являются: нестабильность политической и финансовой системы, усиление коррупции, неэффективная макроэкономическая политика; низкий уровень использования современных финансовых механизмов, а также низкий уровень развития базовых принципов взаимодействия государства и бизнеса.

В таблице 1 представлены данные относительно позиций стран – лидеров в рейтинге по Индексу глобальной конкурентоспособности GCI, 2014-2017 гг. с выделением значений субиндексов, которые и формируют основную позицию страны в мировом рейтинге конкурентоспособности (GCI).

Швейцария признается самой конкурентоспособной страной в мире уже 7-й год подряд, благодаря своему мировому лидерству в таких высокотехнологичных отраслях, как фармакология, химия, машиностроение, а также в сфере финансовых услуг.

Конкурентными преимуществами Швейцарии являются: развитая инфраструктура, высочайший уровень технологических инноваций в стране, защита прав интеллектуальной собственности, высокая культура ведения бизнеса, благоприятная институциональная среда, эффективные рынки, политика нейтралитета в отношении международных интеграционных организаций.

Швейцарские компании расходуют значительные средства на научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки (НИОКР), активность бизнеса опирается на качественные институты власти. В организационно-экономическом механизме управления конкурентоспособностью предприятий (КСП) Швейцарии можно выделить следующие особенности: производство продукции высочайшего уровня качества; высочайший уровень инновационности продукции и всех составляющих процесса производства; ориентация на эксклюзивность товаров (такого больше никто не производит); полный охват комплексной системой управления КСП всей деятельности предприятия; система управления КСП является элементом системы управления конкурентоспособности кластера, которых на сегодняшний день в Швейцарии более 20 крупных и практически каждый из

Менеджмент і маркетинг на транспорті

которых представляет отдельную отрасль инструментов, финансы и торговля, туризм, хай- (фармакология, часовая индустрия, производство тек) [4].
 медицинской техники и высокоточных

Таблица 1
Позиции стран – лидеров в рейтинге по Индексу глобальной конкурентоспособности GCI, 2014-2017 гг.

Страна	Место страны в рейтинге глобальной конкурентоспособности по индексу GCI			Место страны в рейтинге глобальной конкурентоспособности по субиндексам (GCI)								
	2014 /2015	2015 /2016	2016 /2017	Базовые требования			Усилители эффективности			Факторы инновационной		
				2014 /2015	2015 /2016	2016 /2017	2014 /2015	2015 /2016	2016 /2017	2014 /2015	2015 /2016	2016 /2017
Швейцария	1	1	1	4	2	2	5	4	3	1	1	1
Сингапур	2	2	2	4	2	2	5	4	3	1	1	1
США	3	3	3	33	30	27	1	1	1	5	4	2
Нидерланды	8	5	4	0	7	4	8	9	9	6	6	6
Германия	5	4	5	1	8	10	9	10		4	3	3
Швеция	10	9	6	2	13	7	12	12	12	7	7	5
Британия	9	10	7	24	25	23	4	5	5	8	9	9
Япония	6	6	8	25	24	22	7	8	10	2	2	4
Гонконг	7	7	9	3	3	3	3	3	4	23	23	3
Финляндия	4	8	10	8	11	12	10	13	14	3	5	7

США занимают в мировом рейтинге конкурентоспособности 3-е место и подтверждают свой статус одной из наиболее конкурентоспособных стран в мире. Успехи США в первую очередь связаны с тем, что страна обладает высококачественной бизнес-средой и эффективными рынками, высокой восприимчивостью к технологическим инновациям, основанной на первоклассной системе университетов и исследовательских центров, высокой мобильности рабочей силы. Не смотря на отдельные слабые позиции, особенно в отношении макроэкономических проблем, опыт США можно рассматривать как образец либерализации экономики [1].

В большей степени конкурентоспособность промышленных предприятий экономики США обеспечивается мероприятиями по следующим направлениям: повышение эффективности производства посредством стимулирования развития и повсеместного внедрения инноваций; государственная поддержка стратегически важных предприятий; максимальная поддержка национальных предприятий на внешних рынках.

В США, еще в 1984 году, учреждена президентская Комиссия по промышленной конкурентоспособности (President's Commission on

Industrial Competitiveness), рассматривающая проблему повышения конкурентоспособности на микро и макроуровне в качестве первоочередной задачи. Относительно управления КСП, в США также создан ряд специализированных программ повышения КСП, которые формируют корпоративные принципы управления конкурентоспособностью на основе реализации программ повышения КС продукции предприятий и личной заинтересованности в этом работников; определения уровня дополнительных затрат на повышение уровня конкурентоспособности продукции; роста производственного, инновационного и финансово-экономического потенциала предприятия.

Организационно-экономический механизм управления КС американских предприятий представляет собой жестко организованную электронно-формализованную систему, которая сформировалась в процессе концентрации и централизации под влиянием научно-технического прогресса [1]. Следует отметить, что контроль и анализ конкурентоспособности осуществляется на всех стадиях жизненного цикла продукции и проводится подразделениями предприятия, отвечающими за обеспечение его конкурентоспособности.

В Японії систему управління конкурентоспособністю підприємства можна розглядати як синтез імпортованих ідей і національних культурних традицій. В японській системі управління сформувалася строго ієрархічна триада пріоритетів – людина, фінанси, технологія [2]. Характерною особливістю японського методу управління конкурентоспособністю підприємства є спрямованість: основним предметом управління в Японії є трудові ресурси. Таким чином підвищення КСП розглядається в основному за рахунок підвищення продуктивності праці працівників. Основними методами управління КСП в Японії є: система управлінського контролю і система управління якістю.

Також в якості особливостей управління КСП Японії можна виділити охоплення комплексною системою управління КСП всієї діяльності підприємства і орієнтація на владання контролем за конкурентоспособністю технологій і технологічних процесів над контролем конкурентоспособності продукції підприємства.

Висока конкурентоспособність японських підприємств забезпечується наступними факторами: розвиток інноваційного потенціалу (створення технологічних переваг, розрахованих на довгострокову перспективу); розвитком організаційно-кадрового потенціалу (використання технологій управління людським ресурсом); система організації і управління виробництвом має переважну спрямованість на управління якістю і персоналом.

Швеція в останні роки також продовжує утримувати високі позиції в рейтингу світової конкурентоспособності, що обумовлено узгодженим взаємодією і взаємодоповнюваністю державного і приватних секторів економіки, орієнтованих на експорт, з сучасною системою розподілу, добре організованими внутрішніми і зовнішніми комунікаціями, а також кваліфікованою робочою силою. Велике вплив на конкурентоспособність підприємств Швеції має інтенсивність наукових досліджень в промисловості, рівень яких є одним з найвищих в світі. В країні діють декілька фірм – світових лідерів, які проводять масштабні НИОКР. Також Швеція є одним з світових лідерів в галузі інформаційних технологій (ІТ), на ринку мобільної зв'язі і

цифрового обміну інформацією.

Особливістю управління конкурентоспособності підприємств Швеції є наступне: початкова орієнтація виробництва промислової продукції не тільки на внутрішній, але і на зовнішній ринок, що дає можливість витратити і ризик розподілити на великий обсяг продажів; орієнтація на виробництво наукоємної продукції; високий рівень механізації і автоматизації, включаючи широке використання систем електронного управління і промислових роботів; наявність висококваліфікованої робочої сили [5].

Серед факторів, якими обумовлений швидкий економічний ріст Китаю і забезпечується конкурентоспособність його промисловості можна виділити наступні: низькі витрати виробництва і як наслідок цього ефективна цінова політика при невисокому рівні якості продукції; імпорту інновацій і швидке їх впровадження в виробництво; велика частка фінансового і виробничого участя іноземних підприємств, стимулюючий посилення інноваційної діяльності підприємств; великий експортно-орієнтований обсяг виробництва продукції. Максимально використовуючи свої порівняльні переваги в факторах і витратах виробництва, опираючись на порівняльно низьку собівартість експортної продукції, розумний протекціонізм, Китай поступово підвищує свою конкурентоспособність і реалізує модель часткової інтеграції національної економіки в систему світового господарства і поступової лібералізації зовнішньоекономічного сектора.

Серед особливостей організаційно-економічного механізму управління КСП Китаю можна виділити наступні: орієнтація на великий обсяг виробництва продукції при низькій оплаті праці і невисокому рівні якості; отримання державних субсидій і пільг при впровадженні інноваційних технологій і виробництві високотехнологічної продукції, орієнтованої на експорт; великі обсяги зарубіжних інвестицій і імпорту технологій [3]. Незважаючи на велику державну підтримку господарської діяльності промислових підприємств Китаю, держава одночасно продовжує жорстко контролювати їх діяльність за допомогою податкової системи, чим забезпечує достатнє надходження коштів в бюджет.

Таким чином, проведене дослідження показує, що організаційно-

экономический механизм управления конкурентоспособностью предприятий разных стран имеет в каждом случае свои конкретные особенности и является результатом совокупности разных факторов, которые отражают объективное развитие продуктивных сил и политику правительства страны, относительно путей достижения национальной конкурентоспособности. Конкурентоспособность предприятий таких стран как США, Сингапур обеспечивается такими долговременными преимуществами как государственная поддержка бизнеса, инновационные технологии, образование, развитая инфраструктура. В то же время, составляющими высокого уровня конкурентоспособности предприятий таких стран, как Швейцария, Швеция, Нидерланды, Германия, по мнению аналитиков Института менеджмента (IMD Lausanne) [6], заключается в высокотехнологичном, ориентированном на экспорт производстве, диверсификации, бюджетной дисциплины и высококвалифицированной рабочей силе. Использование и обобщение мирового опыта достижения высокого уровня конкурентоспособности будет способствовать разработке системы эффективного организационно-экономического механизма управления конкурентоспособностью предприятием, чему и будет посвящено дальнейшее исследование.

Список использованных источников

1. Економіка США як локомотив та барометр світового господарського поступу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.soskin.info/ua/2016/7-8/201602.html>.
2. Искова К. Японские методы управления качеством. – М.: Экономика, 2005. – 240 с.
3. Проблемы конкурентоспособности товаровиробників на товарних ринках [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://referaty.net.ua/referaty/referat_21499.html.
4. Швейцария [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://catalog.fmb.ru/switzerland2016-5.shtml>
5. Швеция [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://news2.ukrinform.com/Sweden/econom.html>
6. Garelli, S. Competitiveness of nation: the fundamentals [Электрон. ресурс]. Режим доступа URL.<http://www.imd.ch>.
7. Ukraine – Global Competitiveness Index [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://countryeconomy.com/government/global-competitiveness-index/ukraine>

УДК 338.5:656.611.2

БЮДЖЕТНІ ІНСТРУМЕНТИ РОЗВИТКУ ЕКСПОРТООРІЄНТОВАНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Постоленко Ю.П., асистент (НУ «ОЮА»)

Для забезпечення ефективної експортної діяльності в умовах жорсткої конкуренції транспортному підприємству необхідно постійно вирішувати такі завдання: виявлення реальних потреб у ресурсах та оптимізація витрат, оптимізація фінансових потоків, оптимізація результатів інвестиційної діяльності тощо. Результати вирішення зазначених завдань знаходять відображення у бюджеті підприємства [1].

При формуванні бюджету будь-якого сучасного підприємства, зокрема транспортного, слід враховувати галузеву специфіку, масштаб діяльності, структуру підприємства, етап життєвого циклу тощо. Відповідно бюджет кожного експортоорієнтованого підприємства, зокрема транспортного, відрізняється структурою і обсягами елементів дохідної та витратної частин.

Для більшості національних транспортних підприємств в умовах стрімкого зростання цін на паливо, різні види енергії, матеріали та інші ресурси важливим завданням є формування таких доходів, які одночасно мають компенсувати витрати, що пов'язані з виробництвом товару, та бути прийнятними для клієнтів. Необхідно обов'язково враховувати витрати на забезпечення якості експортованих товарів, що є неможливим без використання належних ресурсів та забезпечення належного техніко-технологічного рівня транспортного підприємства. Нажаль, більшість транспортних підприємств України мають матеріально та морально застарілу матеріально-технічну базу. Власні фінансові ресурси значного відсотка українських транспортних підприємств не дозволяють швидко вирішити зазначену проблему в повному обсязі, що значною мірою стримує розвиток експортного потенціалу транспортної галузі та держави в цілому. Тому в процесі вирішення цієї проблеми держава має використовувати бюджетні інструменти макrorівня. З-поміж бюджетних інструментів, які можуть використовуватись у процесі стимулювання розвитку експортної діяльності транспортних підприємств, основними є

бюджетні інвестиції, бюджетні кредити, державні гарантії, державні трансферти [2]. За умови нестачі безпосередньо інвестиційних ресурсів, держава принаймні має створювати передумови для стимулювати вкладення ресурсів національних та іноземних інвесторів в транспортну сферу.

В процесі розвитку експортного потенціалу транспортних підприємств України слід забезпечити використання сучасних ефективних методів обліку і контролю у сфері управління витратами, що відповідають міжнародній практиці та допомагають у процесі взаємодії з іноземними клієнтами та партнерами. Доцільним є активне використання методу розрахунку цільових витрат (target costing) у рамках реалізації концепції управління цільовою собівартістю експортних товарів транспортних підприємств.

Можна погодитися з науковцями, що визначили основні процеси, які реалізуються в сфері моніторингу експортної діяльності [3]. Для транспортних підприємств вони також є важливими та включають блоки управління експортною діяльністю на підприємстві, управління ресурсами та оцінку результатів експортної діяльності. Перший блок передбачає моніторинг процесів планування, вибору та реалізації методів здійснення експортної діяльності, визначення відповідальних, сфер і ступеню їх відповідальності за результати експортної діяльності, координації зусиль зі здійснення експортної діяльності транспортного підприємства. Реалізація заходів другого блоку передбачає забезпечення раціонального використання техніко-технологічних, трудових та інших ресурсів, необхідних для реалізації експортної діяльності транспортного підприємства. Оцінка результатів експортної діяльності повинна здійснюватися на всіх стадіях експортної діяльності транспортного підприємства та повинна бути комплексною

Відповідно в процесі формування та реалізації бюджету транспортного підприємства необхідно ретельно враховувати тенденції розвитку елементів зовнішнього середовища функціонування підприємства, рівень та особливості розвитку бюджетної системи держави.

Раціональні елементи державного регулювання експортної діяльності транспортних підприємств за допомогою бюджетних інструментів, що є характерними для зарубіжних країн, можуть бути використані в Україні за умови всебічного врахування стану її економіки та національних особливостей.

Список використаних джерел

1. Кібік О.М. Передумови ефективного функціонування системи бюджетування підприємств портової діяльності України / О.М. Кібік, Ю.П. Постоленко // *European journal of economics and management*. – Brno, 2015. – V. 1, I. 2. – P. 133-137.
2. Кібік О.М. Стратегічні інструменти розвитку українського експорту транспортних послуг / О.М. Кібік, В.О. Котлубай, Ю.В. Хаймінова // *Actual problems of globalization: Collection of scientific articles*. – Midas S.A., Thessaloniki, Greece, 2016. – С. 41-44.
3. Рушак М.Ю. Визначення напрямів підвищення ефективності експортної діяльності підприємства / М.Ю. Рушак, В.П. Андришин // *Економічний простір*. - № 93. – 2015 - С. 47-59.

УДК 330.341.1

СУЧАСНІ МЕТОДИ УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНИМ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМСТВ

Синіговець О.М., к.е.н., доцент (НТУ«ХП»)

Якісні зміни стану підприємства виступають передумовою інноваційного розвитку. Якісні зміни стану підприємства можна визначити і як мету, і як результати інноваційного розвитку, які відображаються у підвищенні ефективності діяльності, укріпленні ринкових позицій, підвищенні стратегічної гнучкості, вартості бізнесу. Інноваційний розвиток підприємств в залежності від прояву організаційно-управлінського фактору відбивається вираженням гнучкості організаційних структур, горизонтальних інформаційних потоків, націленістю на реалізацію новацій, налагодженням зв'язків між підрозділами підприємства, міжнародної науково-технологічної кооперації, контролем управлінських підсистем.

Попит на продукцію, як правило, є короткостроковим, це суттєво впливає на поведінку підприємства. Необхідною умовою існування підприємства стають постійні інновації та зміни. Реальність показує, що сучасні тенденції у напрямі постійних інновацій, внутрішньої гнучкості й відмови від штампів у роботі підприємства несуть у собі значний деструктивний потенціал. Посилюється внутрішня нестабільність функціонування

організаційно-виробничих систем. Постійне оновлення підприємства генерує високу внутрішню нестабільність, звужує можливість роботи єдиною командою.

Прогресивні підприємства демонструють унікальну здатність успішно адаптуватись до мінливих умов ринку на протязі тривалого часу. Якраз це і є проявом гнучкості. Більшість сучасних підприємств визнали гнучкість як вирішальний фактор їх успіху в умовах вільної конкуренції, важливу рису сучасного підприємства, але ж більшість з них не змогли назвати себе такими. Властивість пристосування до мінливих умов ринку визначають наступні складові: здатність складати динамічні плани, відстеження змін зовнішнього оточення, тестування можливих реакцій, впровадження швидких змін продукції, технологій, структур і системи в цілому. Серед характеристик гнучкості бізнесу названі аналітичні функції, реакція на зміни ринку і розповсюдження інформації. Аналітичне середовище більшості підприємств не є достатньо гнучким. Доказано, що підприємства з високими показниками гнучкості визнаються успішними, і рентабельність активів таких підприємств вища за конкурентів.

Головним недоліком підприємств слід відзначити низьку здатність більшості з них швидко і з мінімально необхідними витратами реагувати на потреби ринку. За останні десять років 70% підприємств з списку Global Fortune 500 припинили чи суттєво скоротили свою діяльність, що пояснюють нездатністю адаптуватись до тенденцій розвитку «епохи споживача», успішно подолати зміни.

Гнучкість до потреб ринку стала головним фактором розвитку підприємств в конкурентній боротьбі, з'явилася потреба в більш повному з'ясуванні її суті. Одним з головних завдань розвитку стає підвищення ступеня гнучкості і адаптації підприємств до потреб ринку.

Гнучкість означає здатність легко змінюватись, мати багаті на варіанти дії, спосіб дій, що не передбачає виконання жорсткої лінії поведінки. Гнучкість – це маневреність, пристосовність, уміння реагувати на зміни. Гнучкість підприємства визначається значною кількістю внутрішніх і зовнішніх факторів. Гнучкість в бізнесі визначає можливості розвитку не дивлячись на прискорені ринкові зміни. Відокремлюють основні різновиди гнучкості підприємства за критеріями стабільності поведінки (статична і динамічна), спрямованості (зовнішня і внутрішня) та адаптації до потреб ринку (тактична і стратегічна).

У великих корпораціях гнучкість досягається заходами децентралізації, створенням стратегічних бізнес-союзів, використанням передових технологій, підвищенням адаптованості організаційних структур. Важливою передумовою побудови підприємства здатного адаптуватись до мінливих умов ринку є робота в командах над певними проектами, більша самостійність та встановлення обов'язків регулювання своєї діяльності, використання сучасних інструментів спрощення комунікації між членами команди, утворення мереж. Гнучкі підприємства вміють швидко отримувати необхідну інформацію про клієнтів, ринки і приймати рішення на основі цієї інформації.

Гнучкість ще розглядається як готовність до стратегічного передбачення та пристосування до глибоких, малопомітних змін визначаючи цим стратегічну гнучкість підприємств. Успішні інноваційні зміни розширюють можливості промислового підприємства, його стратегічну гнучкість. Важливо змінюватись не під дією інерції на розвиток оточення, а в результаті гнучкості, здатності до динамічних змін моделей та стратегій відповідно змін оточення. Це дозволяє реалізовувати нові ринкові можливості, проникати у нові сфери.

Гнучкість вимірюється швидкістю реалізації змін і величиною певної зміни в організації. Вона виражається у пропозиції нової продукції, широкому асортименті. Гнучкість дозволяє підприємству швидко перелаштовувати свою організаційну структуру. Інші автори ступінь гнучкості визначають тривалістю часу і величиною необхідних додаткових витрат, які витрачаються для переходу на випуск нового асортименту продукції, а також розмаїттям цього асортименту. Основними складовими гнучкості є широта станів системи, час, необхідний для зміни системи, витрати на формування і підтримання рівня гнучкості.

Гнучкість розглядають як динамічну величину, показники визначаючи гнучкість є одномоментними, описують її на певний момент часу. Гнучкість підприємства розкривають критерії оцінки результатів діяльності в даному періоді і взаємозв'язку підприємства із зовнішнім середовищем, тобто здатності до відновлення.

Рівні гнучкості змінюються від недостатньої гнучкості та адаптації до достатньої гнучкості. Недостатня гнучкість відповідає ситуації невідповідності методів для вирішення проблем. Адаптація характеризує зміну методів управління. Освоєння нових методів управління визначає здатність до адаптації. Достатня гнучкість дозволяє системі належним чином

виконувати свої функції при настанні стандартних та нестандартних ситуацій. Гнучкість формується та визначається використанням окремих методів, адаптивність – зміною цих методів іншими, більш гнучкими, з точки зору ситуації.

Гнучкість визначається здатністю відповідати конкретним ситуаціям. Гнучкість з часом змінюється. Певним ситуаціям повинний відповідати необхідний рівень гнучкості, утворюючи таким чином вимоги до рівня гнучкості. Підприємства в ході розвитку можуть змінювати рівень своєї гнучкості від низького до адаптації і достатньої гнучкості. Правильні методи управління повинні формувати зростаючу тенденцію рівня гнучкості.

Для сучасної моделі управління характерна орієнтація на споживача. Згідно розробленої концепції гнучкого підприємства таке підприємство уподібнюється вартісному потоку, в якому об'єднуються виробництво, реалізація та обслуговування. Гнучке підприємство виникає на базі головного процесу створення нового продукту і ставить за мету задоволення потреб споживачів.

Гнучке підприємство представлено групою індивідів, функцій та юридично самостійних, але оперативно синхронізованих підприємств, діяльність яких координується. Гнучке підприємство функціонує на основі організації бригад, команд, інтеграції постачальників і споживачів. Концепція гнучкого підприємства прагне до узгодження інтересів індивідів, функціональних фахівців і компанії в цілому. Виникаючи протиріччя між функцією і процесом намагаються вирішувати створенням багатофункціональних команд чи ослабленням функціонального поділу.

Сформувались різні моделі гнучкого підприємства. Згідно першої підприємства прагнули захистити свої позиції в виробничому ланцюзі шляхом накопичення технологічних знань. Як результат, була висока якість технології і здатність успішно конкурувати на світовому ринку. Друга модель реалізує верховенство принципу індивідуалізму, функціональний поділ праці підпорядковується цілям самозбереження підприємства у вартісному потоці. Третя модель виходить з пріоритету потреб всього вартісного потоку і підкреслює значущість інтересів компанії, групи і характеризується утрудненням формування нових знань. Згідно четвертої моделі гнучке підприємство має задовольняти інтереси індивіда, функціонального поділу праці та компанії, основна проблема полягає в поєднанні задоволення інтересів всіх видів.

Функціональний розподіл праці у гнучкому підприємстві служить засобом накопичення знань, розробки правил господарювання. Кооперація вирішує проблеми підприємств-учасниць. Підприємства, що беруть участь у вартісному потоці, обговорюють спільні проблеми, критерії якості функціонування, процедури перевірки і норми винагороди. Діяльність кожного підприємства повинна бути прозорою, результати співпраці можна було перевірити.

В умовах стрімкого розвитку підприємствам доводиться змінювати звичний устрій, методи управління. Сучасні технологічні підприємства постійно впроваджують інновації для продуктів і внутрішніх процесів. Створюють вони таку організаційну культуру і цінності, підприємницький підхід на основі використання agile-методів. Agile – методи дозволяють створювати самоорганізовані команди, гнучкі і самоуправляемі підприємства, його мета створити якнайбільш гнучку організацію. Основою цих підходів є самоуправління, комунікації, довіра та організація процесів на основі оцінки етапів роботи. Agile як гнучка модель забезпечує поетапність виконання з необхідним коригуванням цілей, створює можливості швидкого виходу на ринок, утворює зворотній зв'язок з споживачем, легко змінюються пріоритети без втрат бюджету. Але ж Agile добре працює тільки в малих крос-функціональних командах.

Сучасні підприємства намагаються ефективніше управляти активами, оперативно реагувати на ринкові зміни, не втрачати дорогоцінного часу. В межах цінностей відкритості, прозорості, ефективності підприємства уживаються різні моделі комунікацій і управління, забезпечується участь кожного співробітника у прийнятті рішень, виконання управлінських ролей паралельно з функціональними, об'єднання співробітників для вирішення завдань, виконання співробітниками декількох ролей в команді. Підприємства управляються цілями, прозорими процесами, очікуваннями і метриками. Клієнтоорієнтовані підприємства працюють з клієнтами напряму, незалежні одна від другої команди об'єднуються навколо потреб клієнтів.

Засвідчено факт того, що технологічний розвиток часто випереджає планування, компаніям часто доводиться пристосовуватися, це стає викликом для управління підприємством. Середовище діяльності підприємства змінюється швидше, підприємства трансформуються повільно. Замість різкого переходу до абсолютно

нової організації, варто замислитися про проблеми гнучкості системи. Слід поліпшувати потоки інформації навколо підприємства. Щоб вирішити проблему гнучкості підприємства, необхідно виробити дії з новими ідеями трансформації підприємства та їх впровадженням, слід розвивати культуру змін. Важливо балансувати згуртованість та різноманітність. Без згуртованості не буває загальної мети, але без різноманітності в команді встановлюється групове мислення. У визначені конкурентних переваг підприємств все більшу роль відіграє його гнучкість. Підприємства можуть підвищити ефективність своєї діяльності і конкурентоспроможність зробивши свій бізнес більш гнучким.

УДК 338.47: 656.2

УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ ЯК СКЛАДОВА МЕХАНІЗМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

Тимофєєва Т.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В системі єдиного народно-господарського комплексу країни транспорт займає важливе місце. Транспорт має великий вплив на розвиток і розміщення суспільного виробництва та в свою чергу виражає розвиток і розміщення виробничих сил по території країни. Тому, проблеми діяльності залізничного транспорту, однозначно перенесуть свої негативні фактори на економіку країни.

Дослідженню проблем економічної безпеки підприємств приділили увагу такі вчені-економісти, як Васильцев Т.Г. [1], Довбня С.Б. [2], Кавун С.В. [3] та інші. В своїх працях автори описують проблематику управління економічної безпеки підприємства, як в цілому, так і по окремим складовим елементам. Значна увага в останній час приділяється кадровій складовій економічної безпеки.

Це, в першу чергу, пов'язано з тим, що в сучасних умовах правильний та грамотний підхід до проблем кадрової складової займають особливу актуальність. Реформування транспортного комплексу можливе тільки в прийнятті того, що в сучасних умовах персонал підприємств, який має доступ до інформації та наділений високою культурою, розглядається не як один із економічних факторів, а є ключевим

ресурсом, від якого залежить рівень економічної безпеки підприємства.

При цьому одним із основних факторів, який впливає на рівень кадрової складової є управління кадрами. Останні роки основними структурними підрозділами по управлінню кадрами на підприємствах були відділи кадрів, які виконували в основному функції по прийняттю та звільненню робітників. Ці відділи не виконували усі функції по управлінню персоналом, та були, дуже часто, укомплектовані непідготовленими робітниками.

В сучасних умовах почали створюватися нові структурні підрозділи – служби управління персоналом, робітники яких повинні бути професіонали в цій галузі і вирішувати проблеми з урахуванням зарубіжного досвіду та враховуючи менталітет населення нашої країни. Адаже національний характер, який формувався протягом дуже великого проміжку часу, є неприйнятний для сьогодення та потребує зміни. До основних рис характеру працівників, які необхідно використовувати:

- безвідповідальність;
- відсутність прагнення збереження робочого часу;
- нехтування правил розпорядку;
- неувага до результатів діяльності інших робітників; відсутність самостійності;
- інертність, безініціативність на робочому місці.

Перераховані риси роблять дійсно своєрідним як трудовий колектив, яким необхідно навчитися ефективно управляти, так і необхідні для цього методи. Методи, задачами яких є концентрація зусиль досягнення мети по зменшенню впливу негативних факторів кадрової складової на рівень економічної безпеки.

Список використаних джерел

1. Васильцев Т.Г. Экономическая безопасность предпринимательства в Украине: стратегия и механизмы укрепления: моногр. / Т.Г. Васильцев; Национальный институт стратегических исследований. – Львов, 2008. – 385 с.
2. Довбня С.Б. Диагностика уровня экономической безопасности предприятия / С.Б. Довбня, Н.Ю. Гичова // Финансы Украины. - 2013. - 4. - С.91-97.
3. Кавун С.В. Концептуальная модель системы экономической безопасности предприятия / С.В. Кавун // Научный журнал «Экономикаразвития». – Х.: ХНЕУ. – 2013. – 3 (43). – С. 97–101.

УДК 628.10.225

**АЛГОРИТМИ СТВОРЕННЯ
СПРИЯТЛИВОГО
МАРКЕТИНГОВОГО СЕРЕДОВИЩА**

Черкашина М.В., к.е.н., доцент (НАНГУ)

Існує безліч структурних параметрів, які дозволяють оцінити якість структурної схеми. Значно слабкіше вирішено питання кількісної оцінки структури в цілому. Проблем оцінки ефективності маркетингової діяльності на рівні регіональних підприємств і територіальних об'єднань дозволяє виділити ряд актуальних завдань в галузі побудови оптимальних схем розвитку організаційних структур управління [1]. Пропонується один з можливих варіантів дослідження ефективності структури маркетингової зв'язку. Певною мірою це дозволяє формування концепції оцінки маркетингу регіону.

Вибір тієї або іншої структури управління залежить від особливостей зовнішнього та внутрішнього середовища розвитку регіону, особливо від макроекономічної ситуації, стратегічного бачення регіональної адміністрації, професійної підготовки її чиновників, взаємовідносин між органами влади та підприємницьким середовищем. В середині 20-21-го століття спрямованість досліджень визначалася проблемою співвіднесення маркетингових дій з економічними інтересами підприємства. Було звернуто увагу на те, що маркетингові рішення приймаються без належного урахування економічних наслідків реалізованих засобів [2]. Основна спрямованість подальших досліджень була спрямована на виявлення головних принципів фінансово-орієнтованого підходу в управлінні маркетингової діяльності. Введення нових термінів і визначень в останні роки визначає в кінцевому підсумку, процес формування нової концепції, яка змушує маркетологів переосмислювати аналітичні дослідження сучасної економіки. Однією зі складових цієї концепції є формування процедури комплексної системи оцінки ефективності маркетингу. Основна ідея цієї процедури полягає в тому, що впровадження комплексної системи оцінки має здійснюватися поступово, від простіших моделей до складніших. Незважаючи на гадану простоту даного положення, його практичне використання є досить проблематичним.

Передбачається, що ефективна концепція маркетингу на регіональному рівні - це створення

чіткої управлінської схеми взаємовідносин суб'єктів господарювання регіону, проведення різноманітних маркетингових заходів і різнобічних досліджень з урахуванням можливості їх прогнозування. Оцінка ефективності маркетингу повинна враховувати як короткостроковий, так і довгостроковий ефект від маркетингових програм. На українських підприємствах, як правило, відсутня єдина точка зору: маркетолог оцінює маркетингову програму з точки зору зростання продажів, а фінансист хоче бачити негайний ефект кожного маркетингового заходу у вигляді збільшення операційного прибутку. Жоден з цих показників не співвідноситься безпосередньо з вартістю бізнесу [3].

Методи формування регіональної маркетингової політики вимагають встановлення певних властивостей траєкторії соціально-економічного розвитку всього господарського комплексу. Тобто, необхідно формувати бази даних за показниками, які використовувалися в минулому і використовуються в даний час. Їх аналіз повинен проводитися на предмет виключення повторень та забезпечення повноти подання з метою отримання оптимального переліку чутливих та інформативних показників. Розглядаючи цей аналіз як стадію впровадження системи оцінки маркетингу, Т. Амблер стверджує, що дана стадія є ідеальною і можлива тільки при дуже високій культурі бізнесу [4]. Справжньою проблемою є те, що відсутність оцінки ефективності результатів чергової маркетингової програми не дозволяє раціонально приймати рішення з абсолютно конкретних питань, що мають практичне значення для будь-якого підприємства і адміністрації регіону: обсяг маркетингового бюджету; кількість і характер маркетингових заходів; послідовність реалізації заходів; структура органів управління.

Список використаних джерел

1. Григорчук Т.В. Маркетинг: частина друга: навч. посіб. для дистанційного навчання/ Т.В. Григорчук - К.: Університет «Україна», 2007. - 380 с.
2. Каличева Н.Є. Маркетингова діяльність підприємств у сучасних умовах функціонування та її пріоритети/ Н.Є. Каличева, М.О. Науменко// Тези доповідей за матеріалами дванадцятої науково-практичної конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративної логістик». Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДУЗТ - 2016 - № 54 - с. 85.

3. Кадирус І. Г. Конкурентоспроможність підприємства та фактори, що на неї впливають [Електронний ресурс] / І. Г. Кадирус // Ефективна економіка. – 2014. – № 5. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3390>

4. Амблер Т. Практический маркетинг / Пер. с англ. под общей ред. Ю. Н. Каптуревского/ Т. Амблер. – СПб: Издательство «Питер», 1999. – 400 с.

УДК 658.12.2

УПРАВЛІННЯ МАТЕРІАЛЬНИМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯМ НАЦІОНАЛЬНОЇ ГВАРДІЇ УКРАЇНИ

Чухлата Ж.Г., ст. викладач (НАНГУ)

Національна гвардія України за своїм функціональним призначенням має бути готовою до дій щодо знешкодження незаконних збройних формувань (НЗФ) та утримання під контролем конфліктно-кризового регіону країни за надзвичайних обставин. Складність і багатоплановість завдань, що покладатимуться на угруповання Національної гвардії України у зазначеному регіоні, спонукають до створення ефективних систем забезпечення таких завдань, у тому числі матеріальними ресурсами [1].

Щоб мати можливість діяти за надзвичайних обставин, виникає нагальна потреба у регіональній системі матеріального забезпечення (СМЗ) – багатоланкової, ієрархічної, безпосередньо підпорядкованій командувачу угруповання Національної гвардії України. Адже існуюча система управління матеріальним забезпеченням Національної гвардії України значною мірою залежить від організаційних складових, а саме: прив'язки до місцевих підприємств-постачальників матеріальних ресурсів, орієнтована на потреби мирного часу і не має власного оперативного тилу. Обґрунтування регіональної СМЗ потребує методики організації матеріального забезпечення угруповання з урахуванням зазначених умов.

Під управлінням організації матеріального забезпечення угруповання у військовій спеціальній операції розуміється вирішення подвійної задачі. По-перше, це вибір раціональної організаційної структури регіональної системи матеріального забезпечення (СМЗ). Головними характеристиками, що

визначатимуть цю структуру, слід вважати: кількість рівнів управління; кількість органів постачання матеріальних засобів на різних рівнях та їх раціональне розміщення у районі дій військ. По-друге, – вибір доцільного способу матеріального забезпечення угруповання, під яким будемо розуміти управлінські рішення стосовно таких задач: визначення розмірів партій поставок та обсягів запасів, що мають зберігатися в органі постачання кожного рівня, встановлення моментів розміщення замовлень на відновлення запасів, а також розподіл партії, що прибула у систему, за нижчими ланками системи.

Організаційна структура розглядається як сукупність таких видів структур: функціональної, територіальної, виробничої, адміністративної, інформаційних потоків тощо [2]. Основним видом вважається функціональна структура. З метою визначення структури організації пропонується створення моделі формування організаційної структури, в якій ураховується зв'язок поведінки організації та її організаційної структури. Вплив поведінки організації на її структуру такий великий, що це дає підставу розглядати організаційну структуру як деяку надбудову над процесом функціонування, яка призначена забезпечити належні показники якості організації. Формальний опис цілей організації пов'язаний із значними труднощами. Опис же функціонування (поведінки) організації принципів труднощів не викликає, і здебільшого його подають у вигляді процесу послідовної зміни її станів (за наявності мірила значущості кожного стану). Отже, є можливість безпосереднього переходу від характеристик функціонування організації до характеристик її структури.

До характеристик структури організації можуть належати: кількість рівнів ієрархічної структури; кількість елементів на кожному рівні структури; норма управління; ступінь централізації управління; рівень спеціалізації (функціональної, адміністративної, посадової); рівень формалізації процедур управління; відносна чисельність лінійного персоналу тощо.

Пропонуються такі підходи до побудови моделей формування організаційних структур:

1) побудова графа цілей і графа завдань організації, що ґрунтується на можливості виявлення глобальної мети організації;

2) побудова деякої глобальної цільової функції організації (аналітичної) і множини обмежень, які обумовлюють функціонування організації, з подальшою декомпозицією оптимізаційної задачі;

3) побудова аналітичної функції, що характеризує якість функціонування системи

управління організацією, яка залежить від параметрів структури організації, і вибір оптимальних параметрів структури організації;

4) кількісна оцінка впливу виділених елементів організації, що характеризують певний аспект функціонування організації (наприклад, технологія виробництва, технологія прийняття рішень з управління, технологія виконання функцій з управління) на взаємозв'язки між елементами організації.

Зазначені підходи можуть бути застосовані при виборі структури системи матеріального забезпечення угруповання. Проте вони мають дуже широкий характер. Задачу побудови організаційної структури слід віднести до проблем, які формалізуються лише частково і потребують для свого вирішення застосування змістовних оцінок і експертних рішень.

Сутність управління запасами полягає у встановленні моментів і обсягів замовлень на їх відновлення та розподілі партії, яка прибула у систему, по нижчих ланках системи постачання [3]. Сукупність правил, за якими приймаються ці рішення, називається стратегією управління запасами. Кожна така стратегія пов'язана з певними витратами на поставки матеріальних засобів споживачам. Оптимальною вважається та стратегія, яка мінімізує ці витрати. Пошук оптимальних стратегій становить сутність теорії оптимального управління запасами – галузі дослідження операцій, яка має, з одного боку, найбільші можливості для практичного застосування, а з іншого – найбільш розвинену теорію.

Таким чином, є підстави вважати, що правильно вибрана раціональна стратегія управління запасами у складних умовах обстановки значною мірою має визначати лінію поведінки органів управління тилом.

Список використаних джерел

1. Горбач Д. О. Національна гвардія України: історія становлення та учасний стан (порівняльно-правовий аналіз) / Д. О. Горбач // Право і Безпека. - 2014. - № 3. - С. 36-43.

2. Каличева Н.Є. Обґрунтування доцільності застосування дивізійної структури управління на підприємствах в умовах глобалізації / Н.Є. Каличева// Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ - 2013. - № 44. – С. 146 – 148.

3. Дикань В.Л. Логістичне управління матеріально-технічним забезпеченням підприємств залізничного транспорту/ В.Л. Дикань, Т.Ю.Борозинець // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2014. - № 45. – С. 51 – 54

УДК 331.101

ТІМБІЛДІНГ ЯК ІНСТРУМЕНТ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛЕЙ ПІДПРИЄМСТВА

*Швець Є.В., асистент,
Бойко К.О., асистент (ХНУБА)*

Дослідження присвячено відносно новому поняттю сучасного менеджменту – тімбілдингу. Виникнення тімбілдингу пов'язане з тим, що підприємство потребує змін в своїй корпоративній структурі, щоб адаптуватися під мінливі зовнішні умови та вимоги часу. Тому виникає необхідність підвищити продуктивність та ефективність праці персоналу задля націлення їх на досягнення цілей та задач підприємства. Для успішного функціонування та стабільного розвитку підприємства вкрай важливо мати сформовану згуртовану групу людей (колектив, персонал), яка повинна працювати як високоефективна команда, яка зможе допомогти досягти цілей підприємства. Сьогодні дана тема є досить актуальною – це пояснюється стрімким збільшенням кількості нових спеціалістів на ринку праці.

Питанням командного управління та визначення сутності поняття тімбілдингу присвячені роботи таких українських та закордонних вчених, як: Д.А. Аширова, В.В. Боковець, Е.У. Маковоз, О.В. Мороз, М. Портера, М. Шаклеїна, І. Шаповалова та інших [1-7].

Незважаючи на значну кількість публікацій, що стосуються проблем розвитку персоналу, приділено недостатня увага питанням впровадження тімбілдингу в діяльність українських підприємств, а також відсутність ефективних методів командувань, тому це питання залишається актуальним.

Метою роботи є визначення ролі тімбілдингу як інструменту ефективного формування та розвитку високоефективної команди, стабільного дружнього, згуртованого колективу.

Кожному підприємству потрібні працівники, які зможуть нестандартно мислити в звичайних ситуаціях і знаходити креативні рішення простих проблем, ділитися своїм досвідом зі своїми співробітниками, а не просто рутинно виконувати свою роботу. Якість та ефективність діяльності будь-якого підприємства визначається не стільки зусиллями окремих працівників, скільки результативністю праці всього колективу [1].

Отже, спільна колективна праця є досить

складним процесом, який вимагає постійної підтримки та координування на всіх стадіях розвитку колективу, а тимбилдинг, на думку авторів, і є тим комплексним інструментом, який спрямований на формування згуртованої команди та покращення взаємодії в колективі.

Тимбилдинг (від англійського «teambuilding» - «командобудування») – це спеціально розроблені заходи, спрямовані на згуртування колективу, формування сильної команди та певного позитивного клімату серед працівників для досягнення будь-яких поставлених цілей [2]. Сьогодні ж тимбилдинг є одним з найперспективніших напрямків командного менеджменту, що забезпечує повноцінний розвиток підприємства, і є одним з найбільш ефективних інструментів управління кадровим потенціалом, так як дозволяє відзначити такі аспекти роботи з персоналом, як:

- розвиток командного духу в роботі співробітників підприємства;
- можливість виявляти і реалізовувати особистісний потенціал співробітників;
- вказує на помилки в спілкуванні, що породжують взаємне незрозуміння між працівниками;
- допомагає знайти варіанти вирішення конфліктних ситуацій;
- розвиває здатність швидко приймати рішення в критичних і нестандартних ситуаціях;
- виховує в співробітниках довіру один до одного і до підприємства в цілому, прихильність цілям підприємства;
- є вагомим методом нематеріальної мотивації персоналу, який дозволяє співробітникам відчувати увагу підприємства до кожного з них, що, в кінцевому результаті, дозволяє створити згуртований та креативний колектив однодумців [8].

Отже, сучасна діяльність на підприємствах вимагає впорядкованої та скоординованої спільної діяльності персоналу. Практика менеджменту свідчить про те, що не кожен працівник здатний ефективно працювати спільно з іншою людиною [4]. Дослідження економістів, соціологів та психологів свідчать, що в кожному колективі існують стійкі групи працівників, які демонструють високу економічну ефективність виробничої діяльності. Разом із тим, ті ж дослідження переконливо свідчать, що деякі з працівників просто не здатні ефективно працювати разом з іншими [4]. Таким чином, однією з найважливіших функцій тимбилдингу є виявлення несумісних людей і визначення способів їх неконфліктної взаємодії.

Згідно з думкою [4], тимбилдинг може

стати ефективним управлінським механізмом тільки при грамотному його використанні, оскільки команда не може згуртуватися самостійно, необхідно проводити цілеспрямований комплекс заходів щодо формування у персоналу почуття приналежності, згуртованості, єдності цілей, лояльності. Заходи для персоналу, на думку фахівців [3], допомагають виявити й розв'язати приховані та відкриті конфлікти, визначити ролі, оцінити сильні й слабкі сторони колективу. Таким чином, на думку авторів, система заходів, що входять до складу тимбилдинга й рекомендованих до застосування на українських підприємствах включає в себе наступні етапи:

- проведення щоденних зборів, планерок. Дану процедуру тимбилдинг слід організувати спільно для всіх категорій персоналу, що сформує в працівників уяву про організацію, як про єдину систему. З метою проведення зборів найбільш оптимальним чином керуючому необхідно оцінити запити, бажання й звички співробітників [3];
- проведення мотузкових штурмів, тобто серії спеціально розроблених психофізичних вправ, що поліпшують навички командної взаємодії. Передбачається спільна взаємодія колективу з управлінським персоналом. Мотузкові конкурси дозволять співробітникам підприємства зблизитися, навчитися довіряти один одному, довідатися колег з іншої сторони;
- проведення ділових ігор, де потрібно розв'язання певного завдання, досягнення поставленої мети [5];
- аудиторні тренінги - Метою проведення яких є формування в співробітників уяви про те, що таке команда, які її переваги, а також чітке розуміння цілей і цінностей організації; семінари; рольові ігри;

– груповий розв'язок різних завдань.

На наш погляд, ефективний вплив на процес командоутворення здійснюють ділові ігри, в основу яких покладений розв'язок реальної проблеми підприємства. Слід зазначити, що необхідність застосування тимбилдингу в процесі ефективного розвитку колективу будь-якого підприємства зумовлена багатьма факторами і, насамперед, це пов'язано з тим, що міжособистісні стосунки в групах досить суттєво впливають на рівень ефективності роботи колективу в цілому і, відповідно, це впливає і на кінцевий результат діяльності підприємства.

Згідно з думкою, тимбилдинг, спрямований на навчання топ-менеджерів і керівників сприяє розвитку лідерських якостей у співробітників підприємства, здатності швидко ухвалювати

рішення у нестандартних ситуаціях, умінню зорієнтувати кожного учасника групи на найбільш властиві їм ролі. Система заходів для топ-менеджерів та керівників [5]:

- командоутворюючі тренінги мають своїм завданням розвиток лідерських якостей, розуміння того, як здійснюється процес управління командою, за допомогою якого керівник повинен зорієнтувати кожного члена команди на найбільш властиві їм ролі. Це у свою чергу дозволить оптимально й нестандартно розв'язати цілком реальні стратегічні завдання підприємства;

- коучінг – індивідуальне тренування топ-менеджерів під керівництвом досвідченого коуча (наставника) для досягнення значимих цілей, підвищення ефективності планування, мобілізації внутрішнього потенціалу, розвитку необхідних здатностей і навичок, освоєння передових стратегій одержання результату.

Складовою частиною тимбилдинга є тимспіріт (від англійського "team spirit" – "командний дух"). Пропоновані до застосування заходи щодо team-spirit можна розділити на дві групи [7]:

- акції іміджевого характеру: розробка фірмового стилю організації (логотип, найменування організації, контактна інформація, слоган, девіз, аудіо або відеоролик, легенда, цитати, кращі кольори, тони, шрифти, форми);

- акції комунікативного характеру: інтерактивне спілкування керівників з підлеглими, внутрішньо корпоративні ЗМІ (журнали, газети, сайт в Інтернеті, радіо, телебачення, телефонні системи, електронна пошта, корпоративні свята, тематичні вечори – дозволяють поліпшити комунікації між управлінським і виробничим обслуговуючим персоналом. Інтерактивне спілкування керівників з підлеглими є ключовим елементом акцій комунікативного характеру, що забезпечують зворотний зв'язок. Методика "тет-а-тет" – найбільш фундаментальний тип спілкування, що припускає використання календаря зустрічей керівника з кожним із співробітників, під час яких можна вислухати побажання персоналу.

На наш погляд, основною метою заходів team-spirit повинне стати формування почуття потреби персоналу, а також створення дружньої атмосфери й взаєморозуміння в середині підприємства.

З наведеного вище матеріалу можна зробити висновок, що Для успішного функціонування та розвитку підприємства необхідно мати високоефективну та надійну команду висококваліфікованих спеціалістів.

Постійне застосування методів тимбилдингу дає змогу згуртувати команду, виявити потенційних лідерів, формувати й просувати корпоративний імідж, встановлювати корпоративні цінності та досягати цілей підприємства.

Список використаних джерел

1. Аширов Д.А. Организационное поведение / Д.А. Аширов– М.: Проспект, 2006. – 360 с.
2. Боковець В.В. Застосування тимбилдингу та тренінгових технологій для підвищення ефективності командного управління / В.В. Боковець, Л.О. Кравчик, Л.О. Кучерук // Регіональна бізнес-економіка та управління. - Вінниця: Вінниц. фінанс.-екон. ун-т, 2011 - С. 9-13.
3. Маковоз Е. У., Сторожилова У. Л. Необходимость тимбилдинга на всех стадиях коллективного развития // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – №25. – с. 124 – 125.
4. Мороз О. В. Соціально-психологічні чинники мотивування працівників приладобудівних підприємств: монографія / О. В. Мороз, Л. О. Нікіфорова, А. А. Шиян. – Вінниця : ВНТУ, 2011. – 252 с.
5. Портер М. Конкуренція. – Москва: Видавничий дім «Вільямс», 2005. – 608 с.
6. Шаклеина М. Коллективизация // Ресторатор. – 2008. – №3. – с. 32-37.
7. Шаповалова И. Технология одной команды // Управление персоналом. – 2006. – №2. – с. 93-95.
8. Тимбилдинг [Електронний ресурс] – режим доступу до ресурсу: <http://ru.wikipedia.org/wiki/Командообразование>

УДК 656. 13. 07

ПРИНЦИПЫ И МОДЕЛЬ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ АТП

Шинкаренко В.Г., д.э.н., профессор (ХНАДУ)

Под системой управления конкурентоспособностью автомобильного предприятия (АТП) понимаем совокупность управляющей и управляемой подсистем, их элементов и взаимосвязей между ними, которые обеспечивают функционирование процесса

управления в направлении достижения предприятием установленных целей. Основными принципами создания систем управления конкурентоспособностью АТП и его услугами являются:

- базирование на развитой системе управления предприятием;
- проблемно-целевая ориентация систем управления конкурентоспособностью;
- системность разработки, внедрения и развития систем управления конкурентоспособностью;
- единство функционирования систем управления предприятием и систем управления конкурентоспособностью.

Реализация первого принципа предполагает базирование проблемно-ориентированного контура управления конкурентоспособностью в существующей системе управления предприятием.

Принцип проблемно-целевой направленности контура управления конкурентоспособностью отражает его ориентацию на достижение предприятием поставленных целей. Он реализуется путем разработки и внедрения задач подсистем управления конкурентоспособностью с задачами достижения предприятием поставленных целей.

Принцип системности разработки, внедрения и развития системы управления конкурентоспособностью устанавливает необходимость взаимосвязанного осуществления всех работ, направленных на решение задач, стоящих перед системой:

- формирование проблемы, цели и задач разработки и развития системы;
- выделение объекта управления;
- установление целей и задач функционирования объекта и критериев их достижения;
- выделение конкретных функций управления, видов работ и операций;
- разработка организационной структуры управления;
- формирование требований к структурам информационных массивов;
- определение количественных и качественных показателей системы.

В режиме устоявшегося функционирования

система управления конкурентоспособностью должна обеспечить решение следующих задач:

- своевременное выявление отклонений от норм показателей конкурентоспособности и факторов ее формирования;
- анализ причин возникновения этих отклонений;
- выработку необходимых упреждающих действий на процессы формирования конкурентоспособности.

Управляемая система представляет собой совокупность частных объектов управления, которые выделяются из общего объекта управления по различным признакам. Так, по признаку структурные подразделения выделяются такие частные объекты управления – автоколонна 1, автоколонна 2 и т.д.; по видам используемых ресурсов – основные фонды, трудовые ресурсы и т.д.; по результатам деятельности – объем работы, конкурентоспособность предприятия, конкурентоспособность услуг и т.п. Совокупность каждого из перечисленных и аналогичных объектов и субъектов управления образует в общей системе управления предприятия контур управления, нацеленный на решение задач объекта – структурного подразделения или использования ресурсов или достижения тех или иных результатов. Разница между абстрактным циклом и реальным контуром управления заключается в следующем. Цикл управления отражает логическую последовательность и взаимосвязи основных этапов управления любым объектом. Контур управления всегда конкретен, так как они формируются под отдельные объекты. Для них характерны различные цели, формы и методы выполнения традиционных функций управления на всех уровнях и этапах процесса управления. Поэтому каждый такой контур можно считать системой управления рассматриваемого объекта управления.

Контур управления который формируется, используя цикл управления в качестве модели, ориентированный на решение проблем управления конкурентоспособностью.

Секція

«ЕКОНОМІКА ПІДПРИЄМСТВА»

ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор І.А. Дмитрієв

УДК 338.5:334.716(477)

**УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ ТА ЇХ
ОПТИМІЗАЦІЯ НА
ПРОМИСЛОВОМУ ПІДПРИЄМСТВІ**

*Бенькович А. Є., магістр,
Ломтєва І. М., асистент,
Сначов М. П., к.т.н., доцент (ДНУЗТ)*

На даному етапі розвитку економіки України витрати промислового підприємства є важливим аспектом його економічної стійкості, конкурентоспроможності на певному сегменті ринку та ефективності виробництва.

Управління витратами в оперативному та стратегічному аспектах – найважливіший інструмент досягнення промисловим підприємством високого економічного результату в поточній діяльності та у довгостроковій перспективі. Питання управління затратами промислового підприємства мають велике значення для функціонування в сучасних ринкових умовах, коли стають типовими такі аспекти в частині управління затратами, як високий рівень конкуренції, нечітке визначення та деталізація показників затрат на змінні і постійні, незабезпеченість розподілу відповідальності за результати управління затратами. Зазначені фактори призводять до погіршення якості управління процесами формування затрат та використання ресурсів промислових підприємств, а отже, до зниження їх результативності та ефективності діяльності в довгостроковій перспективі.

Дослідження структури витрат та методів їх оптимізації знайшло відображення в чисельних наукових працях провідних вітчизняних й зарубіжних учених, що вказує на важливість та актуальність обраної теми досліджень. Однак, недостатня теоретична та практична розробленість проблеми в науковій літературі та її практична значущість вимагають необхідність систематизації систем управління витратами підприємств.

Для прийняття ефективних рішень щодо діяльності промислових підприємств їх керівникам необхідна розгорнута та достовірна інформація про господарську діяльність підприємства. На базі первинної документації,

поточних облікових записів та шляхом аналізу звітних калькуляцій розкривається інформація про причини змін собівартості, допущення перевитрат і отримання економії. Тому з метою підвищення ефективності господарювання управління витратами потребує свого вдосконалення. Вирішення цієї проблеми дозволить знизити витрати, суттєво збільшити конкурентоспроможність підприємства та залишити належну якість товарів чи послуг.

Застосування нових підходів до удосконалення системи формування витрат суттєво пов'язане із дією законів вартості, попиту та пропозиції на сегменті ринку відповідного виду продукту підприємства, конкуренції та інтернаціоналізації виробництва. Оскільки промислова галузь прагне створити конкурентне середовище, то для демонополізації потенційно конкурентних секторів доцільно забезпечити на ринку такі умови, за яких стає вигідним створювати у галузі незалежні компанії, в першу чергу, з точки зору формування фінансових результатів. У створенні таких умов провідна роль належить новим підходам до формування витрат, оскільки саме витрати є традиційною базою при формуванні фінансових результатів створених у складі суб'єктів господарювання промислових підприємств у вигляді окремих підприємств або структурних підрозділів з правом формування та самостійному розподілу прибутку (центрів прибутку або центрів інвестицій). Створення таких центрів відповідальності на промислових підприємствах доцільно з метою удосконалення системи обліку і контролю витрат.

Основним завданням управління витратами є оптимізація витрат.

Оптимізація витрат – це процес планування, обліку, аналізу і контролю витрат та прийняття рішень щодо подальшої економічної політики підприємств з використанням інструментів мотивації працівників на всіх рівнях організаційної структури.

В системі оптимізації витрат промислового підприємства передбачаються наступні заходи: планування здійснюється з метою визначення необхідного рівня витрат для забезпечення ефективної роботи підприємства, а також обчислення прибутку, який буде отримано за певного рівня та структури витрат; облік передбачає спостереження, ідентифікацію

вимірювання та реєстрацію фактів витрачання усіх ресурсів у процесі господарської діяльності підприємства; аналіз здійснюється з метою визначення ступеня раціональності витрат та оцінки впливу відповідних факторів на їх рівень; організація та контроль полягають у визначенні місць формування витрат і центрів відповідальності з метою відстеження причин перевитрат або економії та виявлення відповідальних за це осіб; прийняття рішень у сфері витрат здійснюються з метою обґрунтування доцільності виробництва окремих видів продукції, виборі техніки та технології, формуванні товарного асортименту підприємства тощо.

Сучасні методи і моделі оптимізації витрат мають бути простими у використанні, доступними, гнучкими, надавати необхідну для прийняття зважених управлінських рішень інформацію в оперативному порядку.

Враховуючи вищенаведені особливості щодо сучасних напрямів оптимізації витрат підприємства можна виділити наступні напрямки:

1) налагодження системи управління витратами на промисловому підприємстві за рахунок скорочення управлінського апарату та організації детального обліку витрат. Організація і деталізація витрат дозволять фахівцям виявляти де саме можна скоротити витрати, а де відбуваються зайві перевитрати;

2) оптимізація витрат на оплату праці. Заробітна плата є одним з базових елементів виробничих витрат, особливо при низькому рівні автоматизації виробництва. Тому резервами зниження витрат на оплату праці є підвищення продуктивності праці за рахунок автоматизації процесів виробництва та реалізації продукції, вдосконалення організації процесів виробництва та реалізації продукції у частині використання праці, а також покращення використання робочого часу за рахунок ліквідації можливих його втрат, підвищення рівня дисциплінованості та відповідальності кожного працівника. Підвищення продуктивності праці можна забезпечити не тільки шляхом автоматизації та механізації виробництва, але також і застосуванням нових прогресивних ефективних розробок, модернізації або повній заміні існуючого виробничого обладнання на більш продуктивне навіть за рахунок збільшення вартості виробничого обладнання;

3) впровадження у діяльність більш економічних методів управління процесами виробництва та реалізації продукції, вдосконалення ціноутворення та фінансового механізму промислового підприємства;

4) підвищення кваліфікації працівників;
5) оптимізація чисельності працівників на підприємстві;

6) побудова ефективної системи матеріального стимулювання працівників, мотивація персоналу;

7) оптимізація собівартості продукції через впорядкування та організацію процесу закупівлі сировини;

8) удосконалення роботи відділу логістики завдяки скороченню кількості складових у ланцюгу просування товару та відстані перевезень.

9) вивчення та усунення причин браку на підприємстві, що сприятиме своєчасному виявленню браку, його усуненню та запобіганню й призведе до зниження собівартості за рахунок скорочення втрат від браку та інших непродуктивних витрат;

10) застосування технології, яка полягає в тому, що витрати оцінюються з точки зору клієнта: чи погодиться він їх оплачувати;

11) впровадження концепції ланцюга цінностей;

12) впровадження у діяльність підприємств сучасних методів управління витратами на основі систем таргет-костингу, кайзен-костингу тощо).

На погляд спеціалістів з управління затратами, тільки комплекс означених заходів зниження витрат, а не окремі дії, нададуть максимальний ефект підприємствам.

УДК 331.28

ОСОБЛИВОСТІ ОБЛІКУ РОЗРАХУНКІВ З ОПЛАТИ ПРАЦІ ПРАЦІВНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В ПЕРІОД РЕФОРМУВАННЯ

*Божок Н. О., к.е.н., доцент,
Полтавець М. В., магістрант (ДНУЗТ)*

На підприємствах залізничного транспорту в складі експлуатаційних витрат оплата праці складає близько 30% всіх витрат та значно впливає на формування фінансових результатів діяльності підприємства. Праці, як фактору виробництва, належить основна роль на залізниці. Саме тому елемент витрат на оплату праці – провідний. Витрати праці фактично визначають її вартість, а визначення вартості -

основний процес в управлінні економікою залізниці і суспільства у цілому.

В умовах розвитку ринкових відносин, реформування залізничної галузі, підвищення якості роботи та конкурентоспроможності залізничного транспорту, залучення, закріплення та стимулювання висококваліфікованих, ініціативних та відповідальних робітників набуває першорядне значення. При цьому зростає потреба в посиленні мотивації праці робітників, керівників та фахівців в підвищенні рівня кваліфікації, освоєнні нових прийомів у роботі, формуванні та перебудові виробничих процесів на основі впровадження нової техніки та технології.

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. 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.

Для проведення ефективного реформування галузі була прийнята Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010—2019 рр. Метою Програми стало створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних послуг, підвищення ефективності його функціонування, задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях, покращення їх якості та зменшення розміру транспортної складової у вартості товарів і послуг.

Впровадження першого етапу програми реформування, тобто створення ПАТ «Українська залізниця» відбулося у кінці 2015 року. Не можна сказати, що I етап завершено, оскільки ще досить багато роботи попереду, зокрема:

- впровадження в ПАТ «Українська залізниця» актів з ведення бухгалтерського обліку та складання фінансової звітності;
- впровадження Номенклатури витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України;
- впровадження Номенклатури витрат з другорядних видів економічної діяльності ПАТ «Українська залізниця»;

– впровадження Порядку фінансово-економічних взаємовідносин в ПАТ «Укрзалізниця»;

– впровадження Облікової політики ПАТ «Українська залізниця»;

– впровадження Порядку реєстрації платників податків та сплати податків ПАТ «Українська залізниця»;

– впровадження Методичних рекомендацій по складанню форм управлінської звітності про доходи, витрати і фінансові результати за видами діяльності, тарифними складовими ПАТ «Українська залізниця» щодо ведення роздільного обліку доходів, витрат і фінансових результатів за видами економічної діяльності, тарифними складовими і видами робіт ПАТ «Українська залізниця»;

– впровадження Номенклатури доходів залізничного транспорту України;

– впровадження Порядку руху коштів на банківських рахунках ПАТ «Українська залізниця» та його філій;

– розроблення методики формування питомих витрат на показники експлуатаційної роботи за видами економічної діяльності в умовах ПАТ «Українська залізниця»;

– поетапне впровадження форм управлінської звітності про доходи, витрати і фінансові результати за видами діяльності, тарифними складовими ПАТ «Українська залізниця» та програмного забезпечення з автоматизованого формування цих форм;

– розробка механізму планування фінансового плану публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» з урахуванням взаємовідносин між філіями товариства;

– розробка рекомендацій технології формування калькуляції собівартості вантажних і пасажирських перевезень для складання звітності за видами економічної діяльності та тарифними складовими в умовах публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».

Тобто по переду ще досить багато роботи з адаптації системи бухгалтерського обліку до нової форми власності та організації управління. Це зокрема стосується і оплати праці. Оскільки процес реформування залізниці дає можливість впроваджувати нові, більш прогресивні системи оплати праці, здійснювати мотивування персоналу, підвищувати ефективність праці та її продуктивність.

Удосконалення систем оплати праці на підприємствах залізничного транспорту призвано поліпшити матеріальне положення та підвищити соціальні гарантії праці залізничників, посилити

стимулюючи роль заробітної плати в підйомі рівня діяльності на кожному робочому місці.

Для того, щоб виконувати задачі, які стоять перед обліком, на підприємстві залізничного транспорту здійснюються:

- контроль за чисельністю персоналу та використанням робочого часу;
- контроль за правильністю документального оформлення праці і виробітку робочих та службовців;
- своєчасне нарахування заробітної плати та допомоги, а також їх видача;
- своєчасне утримання сум податків та перерахування їх до бюджету;
- розподіл заробітної плати по об'єктах калькулювання;
- планування звітів про працю.

Забезпечуючи виконання зазначених завдань, бухгалтерський облік оплати праці має великий вплив на трудову дисципліну. Правильно організований облік праці та її оплати мобілізує працівників залізничного транспорту на виконання робіт і пошук резервів підвищення ефективності виробництва.

Слід зазначити, що стимулювання праці через її розподіл пропорційно вартості (продуктивності) робочої сили має широко використовуватися для всіх категорій працівників. Такі форми розподілу праці, як суміщення професій, посад, розширення зони обслуговування, виконання обов'язків тимчасово відсутніх працівників тощо, що широко використовуються при організації праці робітників та спеціалістів, можна розглядати як стимулювання працею.

Вирішення стратегічних завдань при перетворенні «Укрзалізниця» на публічне акціонерне товариство потребує запровадження більш нових моделей управління персоналом, які можуть забезпечити соціально-економічну привабливість відповідних професій, підвищення якості праці, зміну принципів соціальної підтримки і посилення мотивації праці.

Список використаних джерел

1. Про оплату праці [Електронний ресурс]: закон України від 24.03.95 р. № 108/95-ВР, із змінами і доповненнями. – Режим доступу: <http://www.zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>.

2. Кодекс законів про працю України [Електронний ресурс]: закон України від 10.12.1971р. №322-VIII, із змінами і доповненнями. – Режим доступу: <http://www.zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>.

3. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні [Електронний ресурс]: Закон України від 16.07.1999 р. №996-XIV, із змінами і

доповненнями . – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>.

4. Маринич Л. В. Правовий екскурс щодо проблем реформування інституту оплати праці [Електронний ресурс]. – Режим доступу :<http://www.nbuv.gov.ua/e.../FP/.../11mlviop.pdf> .

5. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010—2019 рр [Електронний ресурс]: постанова Кабінету міністрів України від 16.12.2009 № 1390 – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-п>

УДК 330.8

ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ СТІЙКОСТІ БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Боровик Ю.Т., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Кризи, зміни в кон'юктурі ринку, конкуренція і ряд інших внутрішніх і зовнішніх факторів можуть викликати як позитивні, так і негативні зміни в стійкості підприємства. У зв'язку з цим забезпечення сталого розвитку є важливим стратегічним напрямком успішного розвитку будь-якого будівельного підприємства, що функціонує в ринковому середовищі.

Щоб досягти бажаної стійкості будівельного підприємства, теоретично необхідно забезпечити нерівність

$D - B - (P + I) > 0$, де:

D – дохід від реалізованої продукції;

B – витрати, пов'язані з виробленою продукцією;

P – податкові платежі;

I – інвестиції в розвиток підприємства

Модель економічної стійкості будівельного підприємства включає три сфери, стосовно яких приймаються управлінські рішення: виробничу, фінансову та інвестиційну, об'єднані грошовими потоками, що забезпечують виробничий процес.

В основі представленої моделі лежить органічна єдність трьох видів діяльності, що забезпечує необхідні та достатні умови економічної стійкості будівельного підприємства.

Основні напрямки підвищення стійкості будівельного підприємства зводяться до: вироблення ефективної та реально здійсненої виробничої програми, раціональної організації постачання сировиною і матеріалами; виробництву конкурентоспроможної продукції,

доцільної організації реалізації готової продукції; оптимальному управлінню проектами з реконструкції та модернізації будівельного виробництва; цілеспрямованого управління інвестиціями. Перелічені напрямки в значній мірі визначають зміст інвестиційної стратегії для розвитку будівельного підприємства.

Інвестиційна стратегія повинна ґрунтуватися на накопичений досвід в області перебудови виробничої системи та системи управління в умовах швидко мінливого ринкового середовища. Таке генерування знань у певній системі та їх перевірка на практиці представляє певний інвестиційний потенціал підприємства. Залежно від сутності й мети інноваційної діяльності будівельного підприємства, її потрібно направити на забезпечення найбільш ефективної реалізації виробничо-технологічного та організаційно-технічного потенціалу, що є базою економічної стійкості.

Необхідно шукати нові підходи та способи впровадження інновацій, пов'язаних з удосконаленням діяльності будівельного підприємства в сфері виробництва продукції, стимулювання ринкового попиту, фінансування інвестицій, внутрішньо фірмового управління, в тому числі обліку і контролю, які сформулюють інноваційне поле стратегій для сталого розвитку підприємства.

Таким чином, підвищення стійкості будівельного підприємства може бути досягнуто шляхом програми активної адаптації, яка охоплює всі необхідні заходи та включає: план фінансових санкцій, ліквідацію збиткових виробництв, створення гнучкої виробничої структури, реорганізацію та оптимізацію логістичних ланцюгів, ефективного використання кадрового потенціалу.

Розглядаючи функціонування будівельного підприємства з точки зору його стійкості, можна визначити чотири ключові аспекти діяльності, а саме: фінансову діяльність, відносини зі споживачами будівельної продукції, організацію внутрішніх бізнес-процесів, зростання і розвиток. Кожен з цих аспектів є, з одного боку, сферою впливу на самому будівельному підприємстві, а з іншого, сферою впливу в зовнішньому середовищі. Тому необхідно враховувати взаємодію і взаємовпливи цих сфер при визначенні параметрів кожної з них, при яких виробничо-фінансова діяльність будівельного підприємства буде мати максимальну стійкість. Стосовно кожного з цих ключових аспектів діяльності необхідно визначити конкретні стратегічні цілі та виявити найбільш істотні фактори з точки зору місії, що

буде сприяти досягненню поставлених цілей.

При визначенні впливу факторів необхідно стосовно кожного з них виробити систему збалансованих показників, визначити їх значення. Щоб вивести інтегральний показник стійкості будівельного підприємства необхідно ранжувати чинники, виявити причинно-наслідкові зв'язки між ними. Встановлення чинників і показників, що їх характеризують, є базою визначення показників стійкості. З вищевикладеного випливає, що під стійкістю будівельного підприємства потрібно розуміти наявність інноваційного потенціалу для стійкого розвитку і його ефективне використання в цілях нейтралізації зовнішнього впливу і чинників дестабілізації. Таке розуміння стійкості будівельного підприємства дозволяє провести кількісну оцінку, яка зі свого боку сприяє поліпшенню управління її рівнями.

Оцінку стійкості слід здійснювати по групі показників, що стосуються певного фактора і характеризують ключові аспекти діяльності будівельного підприємства. При цьому аналітичні показники повинні відповідати таким основним вимогам: економічної обґрунтованості та об'єктивності, можливості формалізації при обчисленні, конкретності й однозначності при тлумаченні отриманих результатів, узгодження зміни показників при взаємопов'язаних групах в часі. При дотриманні зазначених вимог можливе об'єднання одиничних показників стійкості будівельного підприємства в окремий інтегральний показник.

Можливість стійкого розвитку будівельного підприємства визначається ступенем значущості з позиції відповідної вимоги, що пред'являється до фінансового, виробничого, територіального та соціального середовища. Успіх функціонування будівельного підприємства в фінансовому середовищі визначається його фінансовою стійкістю. Вплив виробничого середовища на будівельне підприємство активно проявляється в двох аспектах: у створенні продукції для задоволення потреб споживачів і створення умов для підвищення продуктивності та безпеки праці. Оскільки підприємство функціонує в конкретному територіальному середовищі, воно повинно управляти своєю взаємодією з ним. Соціальне середовище пред'являє до будівельного підприємства свої вимоги з точки зору дотримання трудового законодавства, реалізації соціальних гарантій, громадської активності та етики в поведінці бізнесу.

Можна зробити висновок, що професійне застосування зазначених способів з метою

підвищення економічної стійкості будівельних підприємств дозволить менеджерським командам плідно адаптуватися до економічних криз і таким чином, сприятиме підвищенню конкурентоспроможності та ринкової вартості будівельного бізнесу.

УДК 358.17.1.12

УПРАВЛІННЯ РЕСУРСАМИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ГВАРДІЇ УКРАЇНИ

Герасименко В.М., ст. викладач (НАНГУ)

У складній кризовій фінансовій обстановці, що склалася на цей час у країні, проблема розумного, науково-обґрунтованого й ефективного використання обмежених фінансових і матеріальних ресурсів, що виділяються для потреб Національної гвардії України, як одного із складових суб'єкта господарювання національної економіки, набула виняткової актуальності. Її вирішення нерозривно пов'язане з розвитком військово-аналітичної, економічної діяльності та забезпечення процесів прийняття рішень.

Аналізуючи сутність, зміст та роль військового бюджету правомірно відзначити, що він виступає основним соціально-фінансовим джерелом забезпечення потреб внутрішньої безпеки держави і вартісним інструментом реалізації економічної, соціальної, наукової та внутрішньої політики держави [1].

Сьогодні вирішення проблем внутрішньої безпеки ґрунтується здебільшого на збалансованому військовому бюджеті.

Як особлива галузь військово-фінансових відносин і вартісного розподілу валового внутрішнього і сукупного військового продукту, військовий бюджет виконує специфічне суспільне призначення – служить фінансовому забезпеченню загальнодержавної потреби [2].

В зв'язку з цим органи внутрішньо-військового управління фінансово-економічних служб повинні приділяти постійну увагу дотриманню найсуворішого режиму економії військово-бюджетних ресурсів, економічному аналізу та формуванню пропозицій, спрямованих на посилення соціального захисту військовослужбовців [3].

Таким чином, завдяки запропонованому аналізу та процесу прийняття цих рішень, досліджена певна система принципів управління ресурсним забезпеченням, а саме:

– чітке знання та врахування закономірностей побудови Національної гвардії України; обов'язкова соціальна оцінка прийнятих рішень;

– проведення аналізу функціонування військової економіки, планів та заходів реформування Національної гвардії України на єдиній методологічній основі, що включає економіко-математичні моделі, методи військово-математичного аналізу та інформаційно-аналітичне забезпечення;

– всебічний розвиток системи критеріїв ефективності планових заходів, методичної бази проведення детальних військово-економічних розрахунків потреб Національної гвардії України у матеріальних і фінансових ресурсах для вирішення поставлених завдань;

– диференційний підхід до обґрунтування прийнятих рішень на основі результатів військово-економічного аналізу та оцінки запропонованих варіантів;

– зосередження матеріальних та фінансових ресурсів на пріоритетних напрямках, що суттєвою мірою підвищує боєздатність Національної гвардії України;

– визначення реальної границі, при досягненні якої подальше вкладення коштів у конкретну систему не дає відчутного приросту ефективності; максимально можливе використання технічного ресурсу і модернізаційного потенціалу, мінімізація негативних наслідків при проведенні структурних реорганізацій;

– використання достовірних вихідних даних, удосконалення системи ціноутворення, підвищення адресності та прозорості витрат матеріальних та фінансових засобів.

Таким чином, в умовах реформування Національної гвардії України здійснюється пошук загальноприйнятої економічної парадигми, відповідно до цього перебудовується економічна модель, яка змушує знаходити засоби вирішення інформаційно-аналітичного забезпечення системи управління військових ресурсів.

За змістом дослідження інформаційно-аналітичного забезпечення системи управління військових ресурсів мають риси універсальності. Його можна застосовувати в складних організаційно-економічних системах, зокрема в частинах Національної гвардії України.

Список використаних джерел:

1. Чобіток Б. П. Воєнна безпека держави у доктрині забезпечення національної безпеки / Б. П. Чобіток // Вісник Маріупольського державного

університету. Сер. : Право. - 2013. - Вип. 6. - С. 283-291.

2. Беккер І. Приоритети - обороноздатність, безпека і цілісність держави / І. Беккер // Віче. - 2014. - № 9. - С. 2

3. Пустовійт Р. Ф. Військово-економічна безпека держави / Р. Ф. Пустовійт // Економіка та держава. - 2016. - № 7. - С. 23-28.

УДК 339.137.2

МОДЕЛЬ УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВА

*Герашенко І.О., к.е.н, доцент
(НТУ «ХПІ»)*

Аналіз тенденцій розвитку національної економіки на мікро- і макрорівнях свідчить, що сучасний стан розвитку українських підприємств не відповідає світовому рівню. Згідно з даними звіту Світового економічного форуму 2012-2013 років Україна піднялась на 9 позицій і зайняла 73-є місце в рейтингу Глобальної конкурентоспроможності із загальним балом у 4,14 (з 144 країн).

Підвищення конкурентоспроможності являє собою процес змін, і як будь-який процес, особливо той, який викликає певні протидії, він потребує управління і, зокрема, стратегічного підходу [3]. Оскільки зміни стосуються всіх основних організаційних складових, включаючи структуру кадрів, зайнятість, кваліфікацію, технологію, обладнання, продукцію, ринки збуту, то, відповідно, вихідним моментом підвищення конкурентоспроможності виступає розробка заходів такого підвищення з урахуванням усіх аспектів сприяння та протидії. За допомогою моделювання можна досліджувати об'єкти управління на моделях і вирішувати практичні завдання. Даний метод широко використовується в науці і в багатьох областях виробничої та управлінської діяльності підприємства.

Саме тому пропонуємо модель управління конкурентоспроможністю, завдяки якій підприємство зможе оцінити свої можливості та слабкі сторони та розробити ефективні заходи для підвищення рівня конкурентоспроможності (рис.1).

Запропонована модель дозволяє визначити найбільш пріоритетні напрямки зростання конкурентоспроможності підприємств або критичні фактори, вплив яких веде до погіршення

рівня конкурентоспроможності підприємства. Для прийняття рішень в управлінні конкурентоспроможністю підприємства необхідно пройти декілька етапів.

Етап 1. Вияв чинників зовнішнього та внутрішнього середовища.

Для визначення стратегії поведінки підприємства на ринку та цілей планування необхідно виявити чинники зовнішнього і внутрішнього середовища підприємства. Аналіз зовнішнього середовища потребує глибоке вивчення постачальників ресурсів, покупців продукції, наявності ринків збуту, існуючих технологій, конкурентів, законодавства, можливостей фінансування та інших складових середовища. Аналіз внутрішнього середовища передбачає корпоративний аналіз самого підприємства, тобто його забезпечення ресурсами, конкурентоспроможності продукції, технологій, що застосовуються для виробництва продукції, забезпечення кваліфікованим персоналом, місця підприємства в галузі, можливостей розширення його діяльності, управлінської і виробничої структур. Для такого комплексного аналізу внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства може використовувати SWOT – аналіз.

Етап 2. Оцінка впливу чинників на рівень конкурентоспроможності підприємства.

Для того щоб не упускати можливості, та застерегти від впливу загроз для діяльності підприємства необхідний систематичний збір і опрацювання оперативної інформації щодо фактичної динаміки критеріїв забезпечення конкурентоспроможності підприємства, рівня впливу чинників на показники конкурентоспроможності, а також його можливої зміни від наявних і потенційних змін у внутрішньому та зовнішньому середовищі діяльності промислового підприємства. Тому є необхідним впровадження системи моніторингу рівня конкурентоспроможності підприємства.

Етап 3. Оцінка рівня конкурентоспроможності підприємства.

Оцінка конкурентоспроможності підприємства повинна базуватися на комплексному, багатовимірному підході до цього складного явища і враховувати як внутрішнє, так і зовнішнє середовище, реальне становище підприємств конкурентів. Це важливий етап, так як зрозумівши в якому становищі є підприємство, тільки тоді можливо розуміти в якому напрямі підприємство може приймати заходи, для того щоб підвищити свій рівень конкурентоспроможності, а також поставити собі цілі та завдання.



Рис. 1. Модель управління конкурентоспроможністю підприємства

Проводити оцінку конкурентоспроможності підприємства може за допомогою матричних, графічних, індексних, аналітичних або комплексних методів.

Етап 4. Постановка конкретних цілей та завдань для підвищення рівня конкурентоспроможності.

Оцінивши рівень конкурентоспроможності та фактори які мають вплив на нього необхідно сформулювати завдання, виконавши які підприємство зможе підвищити рівень конкурентоспроможності.

Етап 5. Систематизація шляхів та методів підвищення конкурентоспроможності.

Процес підвищення конкурентоспроможності потребує врахування специфіки взаємозв'язку як між елементами організації, так і з їх оточенням, і уявляє собою процес прийняття рішень (включаючи цілі, методи, плани) по досягненню цілей підвищення конкурентоспроможності. До основних засобів підвищення конкурентоспроможності підприємства можна віднести:

1. Ґрунтовне вивчення запитів споживачів і аналіз конкурентів;

2. Обґрунтована рекламна політика;
3. Створення нової продукції;
4. Підвищення техніко-економічних і якісних характеристик продукції;
5. Виявлення и забезпечення переваг продукту порівняно з його заміниками;
6. Виявлення переваг и недоліків товарів-аналогів, які виробляють конкуренти, і використання одержаних результатів у діяльності фірми;
7. Модернізація обладнання;
8. Визначення можливості модифікацій продукту;
9. Всебічне зниження витрат;
10. Виявлення і використання цінних факторів підвищення конкурентоспроможності продукції.

Етап 6. Розробка комплексу заходів щодо підвищення конкурентоспроможності.

Комплекс заходів підвищення конкурентоспроможності прийнято вважати особливим чином організований комплекс робіт, спрямований на вирішення завдання підвищення конкурентоспроможності підприємства.

Етап 7. Оцінка витрат на реалізацію

розроблених заходів.

Етап 8. Визначення ефективності розроблених заходів.

На цих етапах необхідно оцінити затрати на реалізацію розроблених заходів, тобто відношення ефекту, отриманого в результаті заходів, до виробничих витрат.

Етап 9. Вибір критерію ефективності заходів по підвищенню конкурентоспроможності.

Для того щоб розуміти чи досягає підприємство своїх цілей та поставлених завдань необхідно вибрати критерії ефективності, за допомогою яких буде видно чи відбувається підвищення рівня конкурентоспроможності.

Етап 10. Прийняття відповідних управлінських рішень.

На даному етапі, після того як будуть поставлені цілі, знайдено шляхи досягнення цілей та розроблено заходи підвищення рівня конкурентоспроможності підприємства, проведено оцінку витрат на реалізацію заходів та прогнозування позитивного ефекту від реалізації заходів підприємство повинне прийняти рішення про здійснення даних заходів, чи пошуку інших шляхів підвищення рівня конкурентоспроможності.

В випадку прийняття рішення про реалізацію заходів підприємство може переходити на наступний етап, якщо ж після проведеного аналізу підприємства бачить не раціональність даних заходів необхідно перейти на етап 6, для того щоб розробити інші ефективні заходи підвищення рівня конкурентоспроможності.

Етап 11. Контроль діяльності підвищення рівня конкурентоспроможності.

Список використаних джерел

1. Геращенко І.О., Шмадченко О.О. Управління конкурентоспроможністю підприємства / Геращенко І.О., Шмадченко О.О. // Вісник економіки транспорту і промисловості- №50, 2015, С.297-301

2. Селюков М.В. Инструментарий поиска источников конкурентных преимуществ торговых организаций / М.В. Селюков, Н.П. Шалыгина, И.В. Савенкова // Современные проблемы науки и образования. – 2011. – № 5. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.science-education.ru/99-4908>

3. Бройдо Е.А. Формирование конкурентных преимуществ компании путем развития инновационных возможностей / Е.А. Бройдо. Автореферат дис. канд. наук: 08.00.05.

[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dissercat.com/content/formirovanie-konkurentnykh-preimushchestvkompanii-putem-razvitiya-innovatsionnykh-vozmozhno>

4. Ткачова С.С. Сучасна концепція стійких конкурентних переваг підприємства: інтеграція та збалансування наукових підходів / С.С. Ткачова // Ученые записки Таврического национального университета имени В.И. Вернадского. Серия «Экономика и управление». Том 25 (64). – 2012. – № 2. – С. 160-168.

5. Сысоева Е.А. Конкурентные преимущества предприятия: эволюция и источники формирования / Е.А. Сысоева // Вопросы экономики и права. – 2011. – № 5. – С. 47-51

6. Селезньова Г.О. Формування конкурентних переваг підприємства в сучасних умовах господарювання / Г.О. Селезньова // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2016. – №10. [Електронний ресурс] : Режим доступу: <http://global-national.in.ua/issue-10-2016>

7. Селезньова Г.О. Конкурентні переваги підприємства: Джерела та чинники формування / Г.О. Селезньова // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2017. – №15, С.311-316

8. Конкурентные преимущества [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.grandars.ru/college/ekonomika-firmy/konkurentnye-preimushchestva.html>

УДК 331.101.3(477)

МОТИВАЦІЯ ПЕРСОНАЛУ В СИСТЕМІ МЕНЕДЖМЕНТУ ЯКОСТІ

Гненний М.В., к.е.н., доцент (ДНУЗТ)

Зміни, що відбуваються в економіці країни викликають необхідність розробки і застосування систем мотивації трудової діяльності, які б відповідали сучасним умовам обмеженості ресурсів, міжнародним стандартам в галузі якості і вимогам навколишнього середовища. Однак слід зазначити, що досить слабка увага приділена науковим дослідженням, що присвячені аналізу взаємовпливу корпоративної культури і мотивації в рамках відповідності вимогам системи менеджменту якості. Особливості національних систем мотивації та стимулювання, необхідне покращення практичних рекомендацій з розробки

ефективних систем менеджменту якості на основі європейських стандартів, але з урахуванням особливостей національного характеру мотивів і стимулів до праці, формуються в процесі розвитку корпоративної культури в організаціях.

Розгляд теоретичних і методичних підходів, показав незначну кількість досліджень, що дозволяють розглядати мотивацію трудової діяльності, корпоративну культуру та систему менеджменту якості як єдиного механізму управління в рамках сучасного менеджменту організації. Таким чином, необхідність дослідження проблем розвитку систем мотивації на основі вдосконалення корпоративної культури як головного інструменту нематеріальної мотивації.

Система менеджменту організації об'єднує в собі різні підсистеми, якими можуть виступати наступні: система менеджменту якості, як головна координуюча система; система фінансового менеджменту; система менеджменту інформаційних потоків; система управління персоналом та інші. Цілі кожної з представлених систем доповнюють загальні цілі організації, формуючи блок цілей організації, охоплює всебічний розвиток, фінансування, рентабельність, охорону навколишнього

середовища, інформаційно-комунікаційні технології, розвиток персоналу та інші напрямки. У зв'язку з цим відзначимо, що цілі в області менеджменту якості є одними з складових загальних цілей організації, тому отримала статус керуючої системи управління організацією, по відношенню до інших систем, наприклад, системам управління персоналом, виробництва, інформаційних систем, систем охорони довкілля, постачання та інших [1]. Можливе створення так званих інтегрованих систем, які будуть виконувати завдання комплексних керуючих систем.

Оцінювання системи управління організацією виступає одним з інструментів досягнення головної мети і затверджених завдань в області якості. Систему менеджменту організації можна розглядати у взаємозв'язку трьох компонентів: організаційна структура, система повноважень і система розподілу відповідальності відображено на рисунку 1. Всі три компоненти об'єднані і взаємодіють між собою для досягнення цілей організації. Представлена структура взаємопов'язаних компонентів повинна бути зрозумілою як топ-менеджерам організації, так і рядовим співробітникам.



Рис. 1. Складові системи менеджменту організації

Саме тому під системою управління якістю можна розуміти - сукупність організаційної структури, методик, процесів і ресурсів, необхідних для загального керівництва якістю. Вона призначена для постійного поліпшення діяльності, для підвищення конкурентоспроможності організації на вітчизняному та світовому ринках, визначає конкурентоспроможність будь-якої організації.

Саме мотивація співробітників відіграє провідну роль в створенні і підтримці ефективної системи менеджменту якості, яка виступає, в свою чергу, одним із структурних елементів системи управління організацією, поряд з системами управління персоналом, ресурсами, кадрами та ін [2]. Мета розвитку системи мотивації полягає в тому, щоб домогтися такого поєднання механізмів функціонування і особистісної зацікавленості співробітників організації, яке б забезпечувало життєздатність і належну ефективність роботи всієї організації і системи в рамках поставлених цілей і завдань. Ефективність в контексті управління персоналом може бути представлена економічною ефективністю і соціальною ефективністю. Як показник, що характеризує економічну ефективність управління персоналом, виступає показник середньорічного виробітку на одного працівника розраховується як відношення середньорічного обсягу реалізації до середньооблікової чисельності персоналу. Методика розрахунку цього показника є загально визнаною і він часто використовується на підприємствах. Показником, що характеризує соціальну ефективність управління персоналом, є коефіцієнт плинності, який відображає динаміку персоналу організації і також виступає в ролі побічно впливає на продуктивність праці.

Отже можна зробити підсумок, що система управління якістю в організації є невід'ємною частиною організаційної культури та повинна так скоординувати діяльність всіх членів команди, щоб гарантовано забезпечувати якість продукції або послуг у відповідність з очікуваннями споживачів. У зв'язку з цим головним завданням стає постійний контроль кожної одиниці продукції, що випускається (послуг), а формування механізму загального контролю процесу, коли головний акцент йде на попередження проблем, а не їх виправлення.

Список використаних джерел

1. Ю.Г. Одегов, Г.Г. Руденко, С.М. Апенько, А.І. Мерко. МОТИВАЦІЯ ПЕРСОНАЛУ:

Навчальний посібник. Практичні завдання (практикум). - М.: Видавництво «Альфа-Прес». – 2010, 640 с.

2. В.Л. Дикань, ВО Маслова. Організація виробництва. Підручник. – 2013 - Харків: УкрДАЗТ.

УДК 331.101.3:656.2(477)

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ МОТИВАЦІЇ ПЕРСОНАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЗА УМОВ ВПРОВАДЖЕННЯ ТРАНСФЕРНОГО ЦІНОУТВОРЕННЯ

Засць Г.П., аспірант (УкрДУЗТ)

Процес реформування залізничного транспорту вимагає застосування сучасних методів і інструментів мотивації праці персоналу. Саме трудова діяльність і трудові ресурси виступають найбільш важливими і значущими факторами надання транспортних послуг, будучи при цьому найбільш нестабільними, так як піддаються впливу різних факторів зовнішнього і внутрішнього середовища. В той же час персонал залізничного транспорту є тим основним джерелом, який дозволить вийти ПАТ «Українська залізниця» на новий якісний рівень. Зазначене обумовлює актуальність удосконалення трудової мотивації персоналу підприємств залізничного транспорту у напрямку підвищення активності працівників і поліпшення результатів продуктивності підприємств і залізничного транспорту загалом.

Одним із ключових недоліків сучасної системи мотивації праці на вітчизняних підприємствах є відсутність системи визначення вкладу кожної філії або підрозділу в загальний результат роботи ПАТ «Українська залізниця», що може стати обмеженням як в забезпеченні високопродуктивної праці, так і на шляху реформування. До напрямків вирішення вищезначеної проблеми в сфері мотивації і фінансування підрозділів залізничного транспорту слід віднести використання трансфертного ціноутворення.

Трансфертні (розрахункові) ціни – це ціни, за якими продукцію (напівфабрикати), послуги надають одні центри відповідальності підприємства іншим центрам відповідальності.

Трансфертні ціни – важлива складова системи управління організацією, яка заснована на розширенні відповідальності структурних підрозділів компанії за досягнуті ними результати діяльності. Трансфертне ціноутворення можна вважати дієвим механізмом стимулювання сумлінного ставлення до своєї роботи працівників компанії, в першу чергу представників управлінської ланки. У зв'язку з цим в рамках системи управлінського менеджменту важливим є використання трансферних цін, що дозволить вирішити завдання оцінки економічної ефективності роботи кожного підрозділу. Визначення внеску кожного підрозділу залізничного транспорту в загальний результат роботи, кожного робітника, регулювання кількості ресурсів, необхідних для надання послуг, вдосконалення системи стимулювання дозволить покращити мотивацію та стимулювання до більш продуктивної праці.

Трансферні ціни підрозділів можуть бути сформовані на основі витратних, ринкових і комбінованих методів. Якщо злагоджені дії персоналу різних функціональних дирекцій будуть приводити до зменшення фактичних витрат на виконання техпроцесу і відповідно до освіти позитивного економічного ефекту (економії коштів), то частина цієї економії повинна залишатися в розпорядженні команди працівників, які здійснюють процес, і направлятися на додаткове матеріальне стимулювання.

В результаті оптимізації впровадження нової форми трансфертних цін будуть вивільнені певні кошти в результаті, частина з них повинна буде залишитися в підрозділі, або може бути використана для стимулювання роботи працівників підрозділу в аспекті підвищення заробітної плати. Система трансфертних цін є одним з важелів покращення мотивації працівників і збільшення заробітної плати, саме при наявності подібного механізму цілеспрямованості на покращення мотивації персоналу можна вести мову про успішне впровадження інноваційних способів ведення господарства і управління підрозділами.

Отже, підхід до вдосконалення системи стимулювання і фінансування підрозділів підприємств залізничного транспорту за допомогою встановлення чіткої трансфертної ціни дозволить стимулювати діяльність як по зниженню витрат ресурсів, так і по створенню

більшої доданої вартості шляхом застосування інновацій з подальшим використанням частини зекономлених коштів на додаткове матеріальне стимулювання.

УДК 331101.3:656.2

ДІАГНОСТИКА БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ СТРУКТУРНИХ ПІДРОЗДІЛІВ ІНФРАСТРУКТУРИ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

*Зіць О. (Публічне акціонерне товариство
«Українська залізниця»)*

Робота залізничного транспорту у новому організаційно-правовому форматі обумовлює необхідність забезпечення високого рівня його конкурентоспроможності на ринку вантажних і пасажирських перевезень. Основним напрямом підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг є удосконалення виробничої діяльності ПАТ «Укрзалізниця», в першу чергу, його інфраструктурного комплексу, що містять, з одного боку, окремі бізнес-процеси виробничих структурних підрозділів, з іншого – єдині бізнес-процеси інфраструктури.

Організаційну структуру управління Центральної дирекції інфраструктури ПАТ «Укрзалізниця» наведено на рис. 1.

Слід зазначити, що на території України функціонують 6 регіональних філій.

На рис.2 надана організаційна структура управління бізнес – процесами господарств, що входять до складу інфраструктури регіональної філії «Південно – Західна залізниця», а саме: колійне, електропостачання, сигналізації та зв'язку.

Проте, склад організаційних структур управління регіональних філій інфраструктури може розрізнятися, враховуючи специфіку діяльності окремої регіональної філії.

Забезпечення безпеки руху поїздів у колійному господарстві досягається за рахунок утримання колій і споруд у межах технічних норм і вимог, проведення комплексу основних колійних робіт, які містять капітальний, середній і підйомочний ремонт колії, поточного утримання колії.

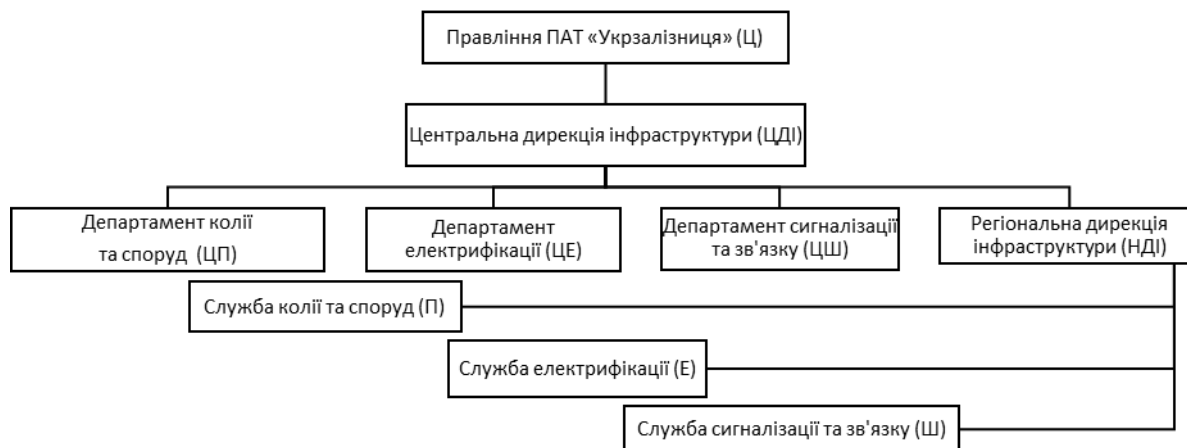


Рис. 1. Організаційна структура управління Центральної дирекції інфраструктури ПАТ «Укрзалізниця»

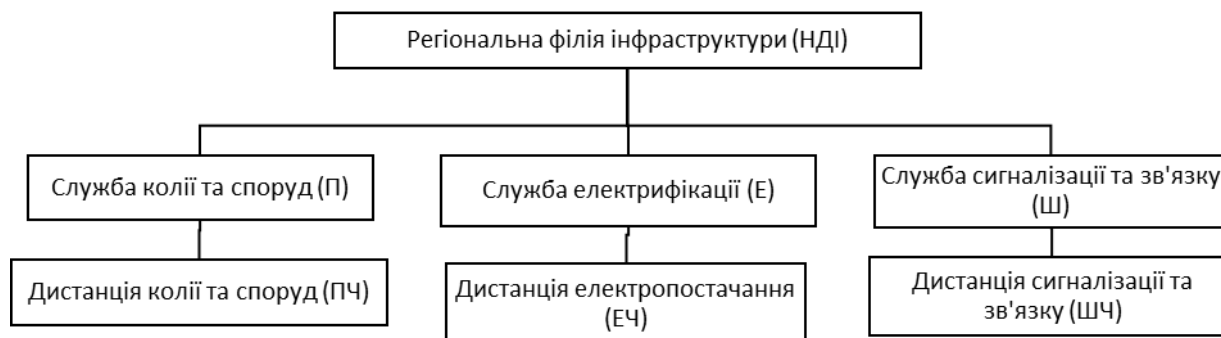


Рис. 2. Організаційна структура управління Регіональної філії інфраструктури

Задача ремонту колії – це заміна рейок новими, постановка колії на щербини, зміна шпал, зміна плану і профілю колії. Періодичність ремонтів колії і споруд встановлюється з урахуванням типу верхньої будови колії та вантажонапруженості відповідної дільниці.

Задачею поточного утримання, є утримання колії у справному стані в межах встановлених норм і забезпечення тривалих термінів служби усіх його елементів.

Продукцією колійного господарства є приведений обсяг робіт у прив. км колії.

Якість технічного обслуговування колії та споруд оцінюють у балах.

Забезпечення безперебійного електропостачання здійснюється за рахунок поточного обслуговування і ремонту приладів контактної мережі, обладнання тягових

підстанцій, постів секціонування, фідерних і високовольтних ліній електропередачі, електростанцій і трансформаторних підстанцій, електромереж і пересувних технічних засобів, а також обслуговування та ремонту внутрішніх електромереж, електрообладнання і освітлювальних приладів у виробничих та будинках, які знаходяться на перегонах і станціях.

Обсягом роботи дистанції електропостачання є приведені кілометри контактної мережі. Програму поточного огляду ремонту визначають з урахуванням наявності технічного обладнання (кілометрів розгорнутої довжини контактної мережі, протяжності високовольтних ліній автоблокування і диспетчерської централізації, числа тягових

підстанцій тощо).

Загальний обсяг переробки електроенергії складається із витрат на тягу поїздів, для сторонніх організацій і на власні потреби. Обсяг переробки електроенергії на тягу поїздів встановлюють відповідно до питомих витрат електроенергії на вимірник роботи, а стороннім організаціям – згідно зі спеціальними розрахунками.

Якість утримання контактної мережі і виконання робіт щодо поточного обслуговування та ремонту технічних засобів дистанції електропостачання (контактної мережі, ліній електропередач, тягових підстанцій тощо) оцінюється у балах. Роботи по поточному утриманню технічних засобів, які виконані у межах плану, оцінюються у 100 балів. Окрім вказаних, у плані визначають такі показники якості, як втрати електроенергії у приладах електропостачання у відсотках, коефіцієнт завантаженості агрегатів тягових підстанцій, витрати електроенергії на власні потреби дистанції у відсотках від загального обсягу переробки, рівень надійності обладнання.

Прилади автоматики, телемеханіки та зв'язку забезпечують безпеку руху поїздів, підвищення пропускної спроможності залізниці, безперебійний зв'язок між усіма підрозділами залізничного транспорту, своєчасну передачу необхідної інформації. Удосконалення приладів сигналізації та зв'язку у значній мірі визначає ефективне використання технічних засобів транспорту, особливо рухомого складу, сприяє росту продуктивності праці і зниженню собівартості перевезень.

Бізнес-процеси господарства сигналізації та зв'язку містять у собі: прилади автоматики та телемеханіки, визначальні засоби сигналізації і зв'язку при русі поїздів на перегонах (автоблокування та напівавтоматичне блокування); прилади автоматики та телемеханіки, які дозволяють управляти стрілками і сигналами на станціях (електрична централізація стрілок); диспетчерську централізацію; телефонну, телеграфну та інші види провідного зв'язку, радіозв'язок, комп'ютерне сполучення.

Обсягом роботи дистанції сигналізації та зв'язку є приведені технічні одиниці. За одну технічну одиницю приймають кількість приладів автоматики, телемеханіки та зв'язку, на обслуговування яких потребуються витрати праці, які дорівнюють 173.1 нормо-годин у місяць. Надійність функціонування вказаних

приладів розглядається як показник якості роботи дистанції сигналізації та зв'язку і оцінюється у балах.

Проведена оцінка впливу заходів реформування на ефективність бізнес-процесів господарств інфраструктури регіональної філії «Південно-Західна залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» виходячи з виконання їх основних ключових показників показує, що приведений обсяг робіт за 2016 р. відносно 2011 р. зменшився по двох господарствах: колійному на 21 % і електропостачання на 7%, разом з цим відбулося збільшення обсягів робіт по господарству сигналізації та зв'язку на 1%.

При цьому продуктивність праці збільшилась по всіх господарствах:

колійному – 18%, електропостачання – 8%, сигналізації та зв'язку – 15%. За даний період часу забезпечено темпи росту доходів по всіх господарствах: колійному – 75%, електропостачання – 91%, сигналізації та зв'язку – 58%, при рості витрат і колійному – 73%, електропостачання – 87%, сигналізації та зв'язку – 48%.

Середньомісячна заробітна плата за 2015 р. зросла до 2010 по всіх господарствах : колійному на 72%, електропостачання на 64%, сигналізації та зв'язку на 68%, тобто, по всіх господарствах інфраструктури допущено перевищення темпів росту заробітної плати над продуктивністю праці.

Результати оцінки впливу заходів реформування на ефективність бізнес-процесів інфраструктури на прикладі регіональної філії «Південно-Західна залізниця» свідчить про необхідність активізації Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки і прийняття більш дієвих проектів щодо вдосконалення бізнес-процесів всіх господарств інфраструктури і експлуатації рухомого складу.

З метою покращення роботи залізничного транспорту пропонується розробити та затвердити Державну програму стабілізації господарської діяльності ПАТ «Укрзалізниця» до 2020 року, яка б містила в тому числі розділ «Розвиток інфраструктури» і вектори дій були направлені на ефективність бізнес-процесів перевізного процесу.

УДК 656.611.2:339.165.4

УСЛОВИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ ФЛОТА СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

*Колегаев И.М., ст. преподаватель,
аспирант (НУ «ОМА»)*

История развития глобальной морской транспортной индустрии свидетельствует о том, что в системе изменения условий формирования грузопотоков не отмечаются периоды жесткого детерминизма. Поэтому реализованные стратегии реакции на изменения создают в течение определенного периода заметную инерцию в выборе типоразмеров флота и терминалов. Однако с течением времени устанавливаются альтернативные подходы к решению возникшей проблемы. Выбор одного из направлений и формирует инновационные подходы к приоритету нового уровня качества и безопасности мореплавания. Однако эти процессы сопровождаются значительным ростом инвестиционных потоков, что и сужают состав нормальных морских государств.

Проблемой формирования теории эффективного развития морской транспортной индустрии является и то, что в ряде публикаций, особенно экономико-математического характера, весьма сложные процессы сбалансированности хозяйственных и инвестиционных решений в структуре рынка морской торговли предельно упрощаются, обеспечивая однозначное описание сложных явлений. Сложность развития заключается не только в наличии множества операторов, но и противоречий в достижении целей грузовладельцев, судовладельцев и мегаэкономических операторов.

Современные суда торгового флота и технологии логистического обслуживания грузопотоков следует отнести к высокотехнологическим видам производства, которые определяют реализацию стратегической политики в операторской деятельности в соответствующих сегментах мирового рынка морской торговли. Именно поэтому такие морские страны как Великобритания, Япония, Германия, Норвегия на основе национальной морской транспортной индустрии поддерживают активность счета текущих платежей и конкурентоспособность

участия в международном разделении труда.

При этом следует помнить, что устойчивая жизнедеятельность отдельных судоходных компаний зависит от эффективности реализации производственного потенциала. Несмотря на формирование сбалансированных тарифных ставок по сегментам операторской деятельности прибыль, как важнейшая цель оптимизации капитальных активов зависит не только от их величины и качества управления, но и от ряда внешних факторов. Достижение равной массы прибыли на основе различной величины потенциала и является следствием конкурентной устойчивости судоходной компании.

В системе рынка морской торговли при равных условиях операторской деятельности в качестве критерия успешности позиционирования в сложившихся условиях конкуренции выступает технико-экономический уровень и нормализованная капиталоемкость перевозочного процесса. Однако необходим контроль состояния технико-экономического уровня компании относительно результатов функциональной деятельности не только флота, но и основных составляющих концентра взаимовлияния судов на другие подсистемы народного хозяйства.

В любом случае в основе устойчивого позиционирования в конкурентных условиях рынка морской торговли лежит формирование качественных и стоимостных преимуществ обслуживания грузопотоков относительно средних условий сегмента основной операторской деятельности.

Системная значимость транспортных технологий предопределяет необходимость разделения результатов деятельности флота с позиции грузовладельцев и с позиции владельцев капитала судоходных компаний. В первом случае в качестве воспринимаемой ценности конкурентной судоходной компании и логистики в целом важнейшее значение принадлежит времени и стоимости доставки. С позиции же владельцев или операторов судоходной компании важнейшим становится уровень прибыльности и величина денежного потока при равенстве транспортной работы. Это ограничение и должно учитываться при формировании инвестиционных проектов и выбора модели их поддержки со стороны институциональных организаций.

Кроме того, в качестве методологической основы развития торгового флота важно при рассмотрении проблем выделить два подхода:

– целеполагания по

макроекономічним и предпринимательским интересам;

– генетического подхода, основанного на закономерностях и условиях развития глобального рынка морской торговли.

Последнее с учетом постоянных изменений параметров и принципов развития предопределяют волатильность основных результатов функциональной деятельности флота. Кроме системных закономерностей выделяются аспекты нарушения стабильности рынка морской торговли, слабо поддающиеся формализации.

В системе управления технико-экономическим уровнем флота определяющая роль при выборе стратегии фрахтования судна принадлежит уровню доходности. Он отражает конечную цель функциональной деятельности как обобщающий финансовый показатель. Любое направление развития торгового флота и портов с позиции коммерческих интересов ограничивается воспринимаемой ценностью технологии со стороны грузовладельцев и судоходных компаний. Этот индикатор может быть сравним с плановым заданием по конкурентным стратегиям и является основным показателем оценки экономической эффективности работы судна в структуре глобального рынка морской торговли.

В системе максимизации результатов важнейшим является отношение работников к характеру присвоения результатов труда, а не собственности на капитальные активы. Большинство работников предприятий морского транспорта не участвуют в принятии хозяйственных и инвестиционных решений, а являются исполнителями, поэтому не чувствуют различия в условиях работы предприятий государственных или иных форм собственности. Главным условием следует считать единство законов налогообложения и распределения результатов.

В конечном счете, в глобальной морской транспортной индустрии усиливаются стратегии специализации и защиты позиционирования в сегментах рынка морской торговли на основе технико-экономических и организационных приоритетах. Это и усложняет выход флота новых морских государств на сегменты устойчивого эффективного функционирования. Поэтому требуется выбор высококонкурентных инновационных проектов развития флота и портов страны.

УДК 625:005.334

ПРОБЛЕМА ДОСЛІДЖЕННЯ ПОЖЕЖНОГО РИЗИКУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ЯК ЕКОНОМІЧНОЇ КАТЕГОРІЇ

Ланін П.В., здобувач (ДЕТУТ)

Відповідно до Кодексу цивільного захисту України, який прийнято Верховною Радою України 2 жовтня 2012 р., пожежна безпека – це відсутність неприпустимого ризику виникнення та розвитку пожежі, пов'язаної з нею можливості завдання шкоди живим істотам, матеріальним цінностям і довкіллю [1].

Забезпечення пожежної безпеки як важливої передумови функціонування людського суспільства чи держави є важливою потребою будь-якої економічної системи, а отже втрата безпеки, тобто невід'ємної властивості економічної системи, призводить до загибелі такої системи [2].

Залізничний транспорт, що має стратегічне значення для держави відноситься до суб'єктів господарювання з високим ступенем пожежного ризику, що визначає необхідність розгляду пожежного ризику, як економічної категорії.

Ризики як економічна категорія характеризуються різноманітним проявом на практиці і динамічною природою. Царина оцінки ризиків завжди пов'язана з трудомісткими розрахунками та складною апробацією теоретичних моделей на параметрах конкретних проектів. Крім того, методи оцінки ризиків, що наводяться в літературі, дискретні (немає єдиної системи) і абстраговані від специфіки об'єктів розгляду.

Ідеологія розгляду пожежного ризику виходить з наступних передумов:

1. Не існує абсолютної пожежної безпеки. Завжди є, незважаючи на всі вжиті заходи і витрачені кошти, відмінна від нуля ймовірність виникнення пожежі, здатної привести до негативних наслідків, а отже до економічних збитків.

2. Людський організм (як і природне середовище) в силу своєї конституції і історичної адаптації має поріг чутливості до певних видів впливу (радіації, хімічних реагентів, негативних факторів пожежі), тобто існує межа впливів, за

якою слід вживати захисні заходи і витратити на це кошти.

В роботі [3] закладено деякі загальноприйняті основи поняття «ризик» і йому було дано таке тлумачення: ризик є кількісна міра небезпеки, що представляє собою векторну (тобто багатокomпонентну) величину, що включає в себе наступні кількісні показники:

- розмір збитку від впливу того чи іншого небезпечного фактора;
- ймовірність виникнення (частота виникнення) розглянутого небезпечного фактора;
- невизначеність розмірів збитку і ймовірності пожежі.

Як уже зазначалося, однозначне формулювання поняття «ризик» ще не встановлено і навряд чи може бути встановлено, оскільки це поняття використовується в багатьох сферах державної, наукової і побутової діяльності (політичної, фінансової, техногенної, природної та ін.).

Існує принципова різниця між зусиллями, спрямованими на зниження пожежного ризику на різних етапах господарської діяльності підприємства (до і після виникнення пожежі).

Одні фахівці борються з ймовірністю виникнення пожежі на підприємстві та відповідальні за стан пожежної безпеки, інші – прагнуть запобігти або зменшити наслідки від пожежі, що виникла. Третя група фахівців об'єднує в понятті «ризик» як ймовірність, так і наслідки і намагається впливати на те й інше. Наприклад, відомча пожежна охорона на залізничному транспорті одночасно здійснює контроль за дотриманням вимог пожежної безпеки на рухомому складі та підприємствах залізничного транспорту, а з іншого – відповідальна за гасіння пожеж і проведених пов'язаних із ними першочергових робіт.

Як правило, поняття ризику пов'язують з можливістю настання порівняно рідкісних подій. При цьому ризик часто ототожнюють з частотою настання цих подій за інтервал часу (як правило, за рік). Частота (а для рідкісних подій ймовірність) виступає в цьому випадку як міра (показник) ризику, зручна для порівняння ризиків для одного об'єкта (суб'єкта) від різних подій або для різних об'єктів (суб'єктів) в типових для них умовах функціонування (діяльності).

Слід мати на увазі, що пожежний ризик завжди відносний. Наприклад, для одного підприємства втрата в пожежі певного майна нічого не означає, для іншого – це надзвичайна

подія. Ризик як абсолютне поняття не може існувати. Воно може існувати тільки в порівнянні з іншим параметром, щодо якого ми можемо оцінювати цю подію.

Отже, пожежний ризик, по-перше, характеризує можливість реалізації пожежної небезпеки у вигляді пожежі та, по-друге, містить оцінку його можливих наслідків [4].

Таким чином, пожежний ризик може розглядатися як об'єктивна економічна категорія, яка властива всім видам економічної діяльності на залізничному транспорті незалежно від того, яким чином здійснюється ця діяльність. Очевидно, що пожежний ризик повинен бути мінімізований для отримання стійких максимальних економічних результатів.

Пожежний ризик оцінюють як добуток ймовірності виникнення пожежі на величину економічного збитку. Автори дотримуються даної методології, і відповідно під пожежним ризиком розуміється потенційний матеріальний збиток, який можна визначити за формулою:

$$R = P \times U \quad (1)$$

де P – ймовірність настання пожежі;

U – наслідки пожежі, виражені в певних одиницях виміру.

Аналіз пожеж та їх наслідків за період 2006-2016рр. дозволив виділити існуючий спектр пожежних ризиків, які представлені в табл. 1.

Розглянемо механізм впливу пожежного ризику на стан економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. У результаті виникнення пожежі підприємство повністю або частково припиняє свою виробничу діяльність, а найголовніше – перевізний процес. Наслідки пожежі на підприємстві виражаються в формі економічних, соціальних і екологічних втрат. Економічні втрати включають в свій склад прямі і непрямі втрати. Спільне, що об'єднує всі типи втрат, це те, що вони є особливими формами використання ресурсів, що не відповідають принципам ефективного господарювання.

З метою відновлення виробничої діяльності підприємство змушене частину своїх фінансових ресурсів направити на його відновлення, тобто витягти їх з виробничого процесу. В даному випадку спостерігається зростання постійних витрат підприємства. Це виникає в силу того, що частина коштів іде на ремонт і відновлення підприємства після пожежі. Причому це істотно збільшує постійні витрати, на тлі загального виробничого простою підприємства.

Таблиця 1

Пожежні ризики підприємств залізничного транспорту

Ризики пожеж за місцем виникнення	Ризики пожеж за причинами їх виникнення	Ризики розвитку пожежі	Ризики наслідків пожежі
1. В рухомому складі 2. У стаціонарних об'єктах	1. Технічна несправність рухомого складу 2. Занесення джерела запалювання ззовні 3. Коротке замикання 4. Підпал 5. Необережне поводження з вогнем 6. Порушення вимог правил пожежної безпеки при експлуатації електроустановок 7. Несправність обладнання 8. Самозаймання 9. Розряд блискавки	1. Неспрацювання пожежної сигналізації 2. Неспрацювання пожежної автоматики (системи пожежогасіння) 3. Неспрацювання первинних засобів пожежогасіння 4. Пізнє прибуття пожежних підрозділів 5. Брак сил і засобів 6. Брак засобів гасіння (піни, води тощо) тощо	1. Втрата або пошкодження рухомого складу 2. Втрата або пошкодження будівлі (стаціонарного об'єкту) 3. Забруднення навколишнього середовища 4. Перерва в русі поїздів 5. Загибель або травмування людини 6. Втрата вантажу

Вивчення наукових підходів до розуміння категорії «пожежний ризик» у царині залізничного транспорту, дослідження розроблених економічною наукою теорій ризику дозволяють зробити висновок, що трактування пожежного ризику, багатогранність пожежного ризику обумовлює можливість застосування в економіці залізничного транспорту його тлумачення як економічної категорії.

Список використаних джерел

1. Кодекс цивільного захисту України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5403-17>.
2. Мартин О.М. Пожежна безпека – складова національної безпеки: її суть та зв'язок з економічною безпекою / О.М. Мартин // Науковий вісник НЛТУ України: Збірник науково-технічних праць. – Львів: РВР НЛТУ України. – 2013. – Вип. 23.1. – С. 291–300.
3. Экономические механизмы управления рисками чрезвычайных ситуаций / МЧС России. — М.: ИПП «Куна», 2004. — 312 с.
4. Анализ и оценка пожарных рисков в Республике Казахстан. Монография / К.Ж. Раимбеков, А.Б. Кусаинов – Кокшетау: Кокшетауский технический институт КЧС МВД Республики Казахстан, 2016. – 67 с.

УДК 330.522.4:656.2(477)

УПРАВЛІННЯ ЗАПАСАМИ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Ломтева І. М., асистент,
Сначов М. П., к.е.н., доцент,
Синиця К. П., магістрант (ДНУЗТ)*

Процес акціонування та постійні зміни зовнішнього середовища функціонування залізничної галузі України зумовили необхідність пошуку нових систем управління, які дозволять оперативно оцінювати зміни ситуації на ринку і адекватно реагувати на них шляхом ухвалення оптимальних управлінських рішень. Підвищення рівня відкритості економіки України та посилення конкуренції на зовнішніх і внутрішніх транспортних ринках значно підвищують роль раціоналізації управління в становленні нової системи управління залізничним транспортом.

Завдання оптимального управління запасами на залізничному транспорті – одне з центральних і найскладніших завдань в системі матеріально-технічного забезпечення, що пояснюється високою часткою витрат на їх зберігання на складі в структурі витрат підприємства. Для забезпечення ритмічності виробництва необхідно мати економічно обґрунтований розмір запасів, так як їх надлишок сприяє уповільненню оборотності грошових

коштів, причому поява надлишків запасів зазвичай пов'язана з помилками в прогнозуванні попиту на запаси або з відсутністю гнучкого графіку випуску продукції (надання послуг). Нестача виробничих запасів здатна порушити безперервність процесу виробництва, викликати простої в роботі, збільшити собівартість продукції (послуг). Крім того, фінансування закупівлі виробничих запасів за рахунок банківських кредитів при їх сьогоднішніх процентних ставках значно знижує прибуток підприємства.

Таким чином, від оптимальності виробничих запасів залежать усі кінцеві результати діяльності залізничних підприємств, оскільки вирішення цієї проблеми тісно пов'язане з підвищенням платоспроможності та ліквідності підприємства.

Під управлінням запасами розуміють контроль за рухом запасів і прийняття рішень, спрямованих на економію часу і коштів за рахунок мінімізації сукупних витрат на закупівлю запасів, на розміщення замовлення та на зберігання запасів, необхідних для забезпечення безперебійного процесу операційної діяльності компанії.

Управління виробничими запасами залізничного підприємства та його структурних підрозділів має два важливі основні аспекти. Перший аспект стосується забезпечення залізничного підприємства та його структурних підрозділів виробничими запасами для виготовлення необхідної продукції (виконання робіт або надання послуг) в достатній кількості у визначені планом терміни та в потрібному місці. Другий аспект пов'язаний з витратами на підтримання певного рівня запасів (страховий резервний запас).

Виробничі запаси можна розглядати як певні цінності, що очікують надходження у процес виробництва, наприклад, на ремонт локомотивів. Оскільки запаси переносять свою вартість на вартість ремонту, то, чим нижче затрати на їх придбання і зберігання виробничих запасів, тим нижче собівартість самого ремонту.

За останні роки як закупівлі так і витрачання виробничих запасів на підприємствах залізничного транспорту мали непередбачуваний та майже некерований характер. Це в повній мірі відноситься к будь-якому хазяйству залізничного транспорту. При цьому найбільш слабе місце в управлінні виробничими запасами на залізниці – це нехватка оперативної і достовірної інформації про стан та рух виробничих запасів на складах підприємства залізничного транспорту та його

структурних підрозділів.

Розробка ефективних систем управління виробничими запасами є базою успішного функціонування підприємств залізничної галузі в умовах економічних обмежень. Для цього необхідно впроваджувати системи ефективного контролю за використанням виробничих запасів у процесі основної діяльності залізниці з метою оптимізації витрат на транспортування запасів, їх зберігання та підготовку до відпустки у виробництво.

В процесі акціонування залізничної галузі сучасна структура управління системою матеріально-технічного забезпечення залізничного транспорту в цілому не забезпечує оптимальної інтеграції підприємств-виробників виробничих запасів з їх виробниками (постачальниками), а тому потребує перегляду підходів до її організації.

Першим кроком в управлінні запасами є виділення цільових показників для окремих структурних підрозділів підприємств залізничного транспорту, зокрема, локомотивного господарства залізниці, або відповідальних осіб на основі існуючих або розроблених методів та моделей оцінки та оптимізації запасів.

Моделі управління виробничими запасами повинні дати відповідь на два питання:

- а) скільки виробничих запасів замовляти (розмір партії постачання запасів);
- б) коли замовляти виробничі запаси (момент попереднього замовлення запасів).

В існуючій практиці управління запасами існує значна кількість моделей управління виробничими запасами, для вирішення яких потрібно використовувати різноманітний математичний апарат – від простих моделей аналізу, наприклад, моделі економічно обґрунтованого розміру замовлення до відносно складних алгоритмів математичного програмування. Подібне явище пояснюється різним характером попиту на виробничі запаси, який може бути детермінованим або імовірнісним.

Основними ознаками класифікації моделей управління запасами є наступні:

- а) попит на виробничі запаси на товарному ринку, що викликає відповідні витрати на замовлення та розміри партії постачання таких запасів;
- б) параметри поповнення виробничих запасів;
- в) витрати, пов'язані з формуванням і підтриманням рівня виробничих запасів;

г) обмеження і стратегія управління виробничими запасами тощо.

При роботі підприємств в ринкових умовах господарювання для систем управління виробничими запасами розроблено і відпрацьовано на практиці ряд методів і моделей оптимізації виробничих запасів, деякі із яких перелічені раніше. Однак застосування вже існуючих методів і моделей безпосередньо у структурних підрозділах підприємств залізничного транспорту є достатньо складним завданням, оскільки у ще діючій на залізничному транспорті системі управління виробничими запасами замовлення на постачання запасів структурні підрозділи дають заздалегідь, зазвичай уперед на увесь планований рік. Що і в який момент знадобиться протягом року передбачити складно. Тому задача зводиться не стільки к постачанню певних виробничих запасів, скільки до нормування їхнього витрачання.

Однією з найскладніших систем управління запасами є система планування потреб – система управління виробничими запасами шляхом замовлень тільки тих компонентів, які необхідні в даний час для забезпечення безперервного виробничого процесу. Однак впровадження цієї системи управління запасами вимагає якісного інформаційного забезпечення з обліку та ефективної системи логістики виробничих запасів.

Багато компаній у країнах Європи намагалися впровадити у практику управління виробничими запасами систему управління «точно вчасно», яка виключає зберігання виробничих запасів на складах, тобто і витрати на їх зберігання, за рахунок своєчасних поставок запасів відразу у виробничі підрозділи. Однак в більшості випадків витрати на забезпечення своєчасних поставок перевищували витрати на складське зберігання мінімально необхідних запасів (страхового резерву виробничих запасів).

При значній номенклатурі запасів у структурному підрозділі на практиці можна використовувати метод ABC-аналізу, групуючи всі виробничі запаси в класи «А», «В», «С» за співвідношенням їх кількості та вартості придбання з урахуванням специфіки діяльності усіх підрозділів залізничного транспорту. При цьому, для цілей управління можливий поділ постачальників, клієнтів і вирішуваних завдань на класи «А», «В», «С» з делегуванням повноважень менеджерам нижчих структурних підрозділів у залежності від класу постачальників. Найбільший ефект метод ABC-аналіз дає в комбінації з

методом XYZ-аналізу, згідно з яким запаси класифікуються залежно від характеру їх споживання та достовірності прогнозування змін в їх споживанні. За допомогою цього керівники структурного підрозділу отримають можливість краще зрозуміти процеси, що протікають в системі забезпечення виробництва запасами, та управляти ними.

Одним з популярних і розповсюджених методів управління виробничими запасами є використання моделі економічно обґрунтованого розміру замовлення (модель ЕОQ). Але, практичне використання даної моделі у системі управління виробничими запасами на залізничному транспорті, як і інших моделей оптимізації виробничих запасів, може бути обмежено специфікою структурних підрозділів залізничних підприємств, оскільки структурні підрозділи залізничних підприємств, як було відмічено вище, оформлюють замовлення на постачання запасів заздалегідь на тривалий період часу..

Для ефективного управління виробничими запасами на підприємствах залізничного транспорту та у їх структурних підрозділах зазвичай слід дотримуватись певних вимог. Необхідно обрати систему обліку виробничих запасів, яка б враховувала специфічні особливості виробничого процесу як підприємств залізничного транспорту у цілому, так і його структурних підрозділів, зокрема специфіку ремонтних робіт у структурних підрозділах і господарствах. Крім того, необхідно постійно мати достатньо достовірну та неупереджену оцінку обсягу і часу попиту на ринку та часу виконання замовлення, а також інформацію про терміни виконання ремонту, про їх можливі зміни, що дасть можливість контролювати надходження та використання виробничих запасів у процесі основної діяльності та забезпечить безперервність процесу, що особливо важливо для підприємств залізничного транспорту.

Якщо структурний підрозділ підприємства залізничного транспорту має декілька спеціалізованих комір для зберігання відповідних виробничих запасів, то спочатку пропонується створити спеціальну комп'ютерну програму для відстеження надходжень та вибуття виробничих запасів по кожній коморі окремо та взагалі по структурному підрозділу. Крім того, необхідно також встановити жорсткий контроль за бракованими та застарілими виробничими запасами, щоб можна було відразу виключити їх із складу таких запасів. Далі за номенклатурою

запасів кожної із комір встановити свою норму витрачання, виходячи з середнього обсягу, що використовується в кожному місяці та в середньому за рік. Так, для більш малих деталей підходить система «двох контейнерів» або «червоної межі», які припускають, що нове замовлення необхідно зробити, коли рівень виробничих запасів дійде до відповідної межі. Дорогі або великі за розміром виробничі запаси необхідно зводити до мінімального резервного обсягу, що необхідний на час оформлення замовлення. Якщо при аналізі запасів в будь-якій коморі виявлено надлишок запасів, який заморожує в собі додаткові кошти, а в другій коморі – дефіцит тих або інших запасів, то за допомогою відповідної комп'ютерної програми можна використати систему швидкого обміну виробничими запасами між коморами, взаємно вирішити питання «дефіцит - надлишок».

Який би метод управління виробничими запасами не був обраний на підприємстві залізничного транспорту у цілому або у його структурному підрозділі, завжди існують певні мінімальні вимоги, щоб дана система просто була не хаотичною, а керованою та забезпечила можливість реалізувати різні методи оптимізації виробничих запасів. Крім того, слід мати на увазі, що ефективне і раціональне використання виробничих запасів за їх призначенням, як правило, відразу ж безпосередньо позначається на зменшенні вартості їх зберігання на складах залізничного підприємства і структурних підрозділів. Тому необхідно налагодження ефективної логістики операцій з виробничими запасами, а також належної постановки управлінського обліку і контролю виробничих запасів.

УДК 658.589

ВИЗНАЧЕННЯ ОСНОВНИХ ІМПЕРАТИВІВ ІННОВАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ

Мартинюк О.А., к.е.н., доцент, (МГУ)

Розглядаючи генезис поняття імперативу необхідно зазначити, що вперше це поняття ввів у 18 ст. філософ І. Кант (I.Kant) в роботі «Критика практичного розуму» (Kritik der praktischen

Vernunft, 1788 р.) як особливі правила, що містять об'єктивний примус до вчинків певного виду [3].

Термін «імператив» походить від лат. imperatius – владний, наказовий; вимога, наказ, закон. Словник української мови трактує імператив як беззастережну, категоричну вимогу; веління, наказ [5]. Обґрунтовуючи бізнес-імперативи К. Карабелі (Carl Carabelli) наголошує на тому, що вони мають вирішальне значення для успіху, знаходяться в основі формування мети бізнесу.

Базуючись на сутності терміну «імператив» та його розумінні в економічній площині можна визначити, що імперативи розвитку економічної системи, це визначальні вимоги та цільові орієнтири як цілісного утворення, так і окремих її складових.

В економічних дослідженнях імперативи розглядаються на різних рівнях (мікро-, мезо-, макро-); відповідно до цього, їх змістовне наповнення, прояви, вимірність та інші параметри можуть різнитися. Так, у макроекономічних дослідженнях проф. О. Швиданенко виокремлює такі основні імперативи забезпечення конкурентних переваг в контексті прогресивних глобалізаційних тенденцій: інформатизація, інноваційність, економічна демократизація, безпека розвитку, якість людських ресурсів, глобальне мислення, підприємництво, соціальна відповідальність [7, с.11].

Визначення пріоритетних факторів конкурентоспроможності має одне із пріоритетних значень для формування інноваційної моделі технології управління.

Базовими принципами сучасних теорій інноваційного розвитку виступають:

— принцип системності, відображає загальність погляду на об'єкти, явища і процеси світу як на систему з усіма властивими їй закономірностями;

— принцип ізоморфізму, розуміється як наявність однозначної (власне ізоморфізм) чи часткової (гомоморфізм) відповідності структури однієї системи структурі іншої, що дозволяє моделювати ту чи іншу систему за допомогою іншої, подібної їй у тому чи іншому відношенні.

Ці принципи підкреслюють наявність загальних системних закономірностей, що не виключає специфіки побудови, функціонування і руху систем різних типів.

До загальних імперативних закономірностей, розвитку інновацій в технологіях управління підприємством як відкритої ізоморфної системи належать [1,2]:

✓ еквіфінальність, що характеризує граничні можливості системи незалежно від початкових умов;

✓ історичність, що відбиває безперервність і послідовність процесів виникнення, функціонування, розвитку і загибелі системи;

✓ потенційна ефективність, що враховує можливості системи її потенціал, надійність функціонування і потужність;

✓ необхідне різноманіття, що полягає у виборі необхідного мінімуму різних сценаріїв розвитку об'єкта управління.

На основі комплексного підходу до процесу створення інноваційної технології та формування діючого механізму управління, виділимо п'ять базових імперативів інноваційності, які безпосередньо впливають на створення унікального ефекту в технології управління:

I. Світовий поріг знань;

II. Розмір фінансових ресурсів на інновації;

III. Наявність інноваційної кадрової компоненти;

IV. Поле інноваційної активності;

V. Інноваційний клімат.

В цілому, ці імперативи дозволять виявити сутність процесу розвитку інноваційної технології управління, однак їх формулювання вимагає, на наш погляд, конкретизації. Так, не має чіткого межування визначення «світового порогу знань».

Поріг знань орієнтує науковців на подальший пошук фундаментальних і прикладних досліджень, для інженерів і управлінців створює базу цільових прикладних розробок. Індикаторами досягнень загальнонаукових знань є відкриття – невідомих раніше наукових або прикладних результатів (нових технологій, нових елементів, нових ефектів), які кардинально підвищують рівень пізнання навколишнього середовища, а в спеціальних науках – продукти прикладних досліджень і розробок, які отримали міжнародне визнання. Імператив поріг знань характеризується трьома складовими елементами [4]:

– загальнонауковим запасом, який включає опубліковані у світовій літературі результати фундаментальних досліджень і власних накопичених не апробованих фундаментальних доробок;

– спеціальним науковим запасом, який створюється з результатів прикладних досліджень

і розробок (патентів, «ноу-хау», методик, алгоритмів тощо), інтелектуальна власність на які належить даній країні (групі країн, підприємству);

– науковим фоном у тих областях загальнонаукових і спеціальних знань, в яких країна (група країн, підприємство) зацікавлена. Наявність в кожній області знань критичної кількості спеціалістів і наукових шкіл, а також належного наукового обслуговування.

Перші дві складові використовуються для реєстрації портфеля запасу наукових знань на даний момент і визначення його відповідності необхідному масштабу для розробки та реалізації інноваційного проекту. Розміри такого масштабу дорівнюють критичній масі відповідних науково-прикладних досліджень. Творчість, яка виходить за межі порогових знань, називають креативною [6, с.342].

Імператив розмір фінансових ресурсів на інновації. Реалізація інноваційного процесу, безумовно, потребує значних фінансових ресурсів, розмір яких залежить від міри радикальності та масштабності проекту. Джерела фінансування інновацій за походженням поділяються на внутрішні та зовнішні. До внутрішніх джерел відносяться кошти власників, чистий прибуток, амортизаційні відрахування, страхові відшкодування.

Імператив наявність інноваційної кадрової компоненти. Основою творчого інноваційного кадрового потенціалу є якісно-кількісний склад працівників, наявність науково-технічної і інтелектуальної власності. Особливо важливою є наявність спеціалістів та вчених, що забезпечують інноваційний процес новими знаннями, ідеями, винаходами, ноу-хау, новими технологіями.

Імператив поле інноваційної активності. Поле інноваційної активності це визначена сфера потенційного застосування інновацій. Вона окреслюється межами концентрації потенційних об'єктів застосування знань і навичок та інших нововведень на відповідних ієрархічних рівнях, територіях, в певних видах діяльності.

Імператив інноваційний клімат - це стан зовнішнього середовища підприємства, яка сприятиме або протидіє досягненню інноваційної цілі. Проявляється через вплив на інноваційний потенціал. Інноваційний клімат, умовно, розділяється на мікроклімат і макрокліматом, тобто на складові мікросередовища і макросередовища підприємства.

Складові інноваційного макроклімату підприємства формують чотири основні сфери

[1,2, 7]:

1. Соціальна, природно-географічна та комунікаційна сфера (соціальна напруженість, доступ до сировинних, паливних, енергетичних і матеріально-технічних ресурсів, транспорт, доступ до інформаційних ресурсів).

2. Технологічна і науково-технічна сфера (ринок технологій і науково-технічної інформації, наявність НДІ, консалтингових, інжинірингових, венчурних і інших фірм).

3. Економічна і фінансова сфера (податки, пільги на проведення НДДКР, інвестиційний клімат на федеральному рівні, наявність зацікавлених в інноваційних розробках інвесторів).

4. Політична і правова сфера (регіональні плани і програми, законодавча база, що регулює проведення НДДКР).

На наш погляд, в основі формування процесу інноваційного розвитку технології управління повинно ґрунтуватися на формуванні механізму динамічного розвитку.

Список використаних джерел

1. Воронков Д. К. Управління змінами на підприємстві: теорія та прикладні аспекти: монографія / Д. К. Воронков. – Х.: ІНЖЕК, 2010. – 340 с.

2. Гусєва О.Ю. Імперативи стратегічного управління торгівельними підприємствами з урахуванням макротрендів бізнесу / О.Ю. Гусєва // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – 2015. – Випуск 2(12). Том 1. – С. 99-105.

3. Кант І. Критика чистого розуму. / І.Кант. – К.: «Юніверс». – 200. – 180с.

4. Саєнко Г.В. На шляху до використання інформації і знання як складових інтелектуального капіталу / Г.В. Саєнко, Л.І. Мікуленко // Вісник СНУ ім. В. Даля. – 2011. – № 15. – Ч. 2. – С. 262–269.

5. Словник української мови у 11 томах НАН України; Інститут мовознавства ім. О. О. Потебні. — Київ: Наукова думка, (1970-1980 комплект).

6. Рибіна Л.О. Інтелектуальний капітал як чинник розвитку економічних процесів / Л.О. Рибіна // Економіка та суспільство. – 2016. – Випуск 2. – С.341-345.

7. Швиданенко Г.О. Економіка підприємства. Підручник / Швиданенко Г. О., Васильков В. Г., Гончарова Н. П. [та ін.] ; за заг. ред. Г. О. Швиданенко. — К.: КНЕУ, 2009. — 598 [2] с.

УДК 656.224.072.44

РОЗРОБКА СЦЕНАРІЇВ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ ПО ШИРОКИМ КОЛІЯМ

Марценюк Л.В., к.е.н, доцент (ДНУЗТ)

Економічна ефективність [2] залізничних туристичних перевезень – це підвищення прибутковості та рентабельності пасажирських перевезень у далекому сполученні за рахунок збільшення обсягів перевезень та зменшення величини питомих витрат на ці перевезення. Проблема підвищення економічної ефективності пасажирських залізничних перевезень за рахунок організації туристичних перевезень по широким коліям вже вирішувалася в Україні ще за часи СРСР, але без необхідного економічного обґрунтування, оскільки раніш не існувало комплексної методики, яка б враховувала основні чинники залізничного туризму. Кілька років тому частково ця проблема була вирішена у роботі [1], але поза увагою залишилася багато не вирішених питань.

Поза увагою залишилися питання інвестування залізничних перевезень приватними туристичними компаніями та окремими вітчизняними і закордонними особами. Залежно від джерела інвестицій можна запропонувати три сценарію розвитку залізничних туристичних перевезень.

Сценарій 1. Розвиток туристичних перевезень виконується за кошти ПАТ «УЗ». Як правило, цей варіант розвитку пов'язаний із закупівлею нового рухомого складу, організацією нових залізничних туристичних маршрутів, забезпечення ночівлі та харчування в поїздах, ночівлі та харчування в місцевих готелях і ресторанах, трансферних перевезень туристів та проведення екскурсій. Для цього в організаційній структурі Департаменту пасажирських перевезень далекого сполучення необхідно утворити Управління туристичних перевезень, яке мусить укладати угоди з готелями та ресторанами, туристичними агенціями та компаніями, що будуть виконувати трансферні перевезення туристів. Такий варіант розвитку залізничних туристичних перевезень можливий, але зараз ПАТ «УЗ» вважає його передчасним.

Сценарій 2 – ПАТ «УЗ» лише частково бере участь в інвестуванні туристичних перевезень, а основні інвестиції в даний проект

вкладають приватні компанії та особи. Цей варіант для ПАТ «УЗ» більш вигідний, оскільки воно перекладає частину функцій, які пов'язані із забезпечення проживання, харчування, проведення екскурсій, а інколи і трансферні перевезення на туристичну компанію. Тобто, цей проект розвитку залізничних туристичних перевезень побудовано на принципах державно-приватного партнерства. Для виконання своїх основних функцій – залізничні перевезення, обслуговування пасажирів ночівлею та харчування у поїзді, жодних додаткових організаційних структур у складі Департаменту пасажирських перевезень у далекому сполученні утворювати не варто.

Сценарій 3 – ініціатором організації залізничних туристичних перевезень виступають приватні компанії та окремі особи. Лише вони вкладають інвестиції в цей проект. В цьому разі функції ПАТ «УЗ» – це забезпечення залізничних перевезень та ночівлі в поїзді, а функції туристичної компанії – організація харчування в поїзді, проживання та харчування в місцевих готелях, трансферних перевезень та екскурсій.

Але, як за другим так і за третім сценаріями, ПАТ «УЗ», за додатковими угодами з новоутвореною туристичною компанією, виконує утримання, експлуатацію та ремонт рухомого складу і отримує кошти за доступ до залізничної інфраструктури.

Список використаних джерел

1. Дергоусова, А.О. Формування стратегії розвитку залізничного туризму [Текст] : дис. к.е.н.: спец. 08.00.04. – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / А.О. Дергоусова. – Х. : УкрДАЗТ, 2012. – 216 с.

2. Економічна енциклопедія [Текст]: У трьох томах. Т.1 / Редкол. : С. В. Мочерний (відп. ред.) [та ін.]. - К. : Академія ; Тернопіль : Акад. нар. госп-ва, 2002. - 951 с.

УДК 658.14:656.2(477)

СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМ ПОТЕНЦІАЛОМ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Маслова В.О., к.е.н, доцент (УкрДУЗТ)

Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України № 547 від 21 грудня 2015 року [1] передбачає такі напрямки: 1) створення нової ефективної моделі державного управління та регулювання у сфері залізничного транспорту, створення умов для розвитку конкуренції в галузі; 2) створення європейської системи забезпечення безпеки перевезень на залізницях; 3) забезпечення доступності та покращення якості залізничних транспортних послуг; 4) удосконалення логістичних технологій та інтеграція в міжнародні транспортні системи.

Серед найнегативніших чинників, що впливають на розвиток залізничного транспорту визначено хронічну нестачу інвестицій у галузь, що призвела до високого ступеня зносу основних фондів галузі (понад 80%), та невідповідність технічного оснащення залізниць сучасним вимогам [1]. У той же час відставання від технічного прогресу в частині безпеки конструкції та забезпечення придатності залізничних транспортних засобів до експлуатації, подальше їх старіння визначено як один з основних ризиків невиконання цілей даного стратегічного плану [1].

Саме тому управління фінансовим потенціалом підприємств залізничного транспорту як у фінансовому, так й інвестиційному аспекті повинно носити стратегічний характер, тобто бути спрямованим на досягнення, перш за все, стратегічних цілей розвитку галузі.

На відміну від фінансових ресурсів, що являють собою кошти, які вже перебувають в розпорядженні підприємств, фінансовий потенціал включає ще й здатність нарощення фінансових ресурсів у майбутньому [2], і в стратегічному аспекті саме формування фінансового потенціалу матиме ключове значення у забезпеченні ефективного функціонування та конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту як на

внутрішньому, так і зовнішньому ринках транспортних перевезень.

Необхідність застосування стратегічного підходу в управлінні фінансовим потенціалом залізничного транспорту обумовлюється тим, що підприємства повинні зважено підходити до процесу формування та використання фінансових ресурсів з обов'язковим дотриманням цільового призначення, аналізом можливості отримання додаткового ефекту (приросту) за цільовим призначенням, вибором найнеобхідніших інвестиційних проектів для ефективного функціонування підприємств, контролем за їх реалізацією та коригуванням за джерелами, строками та цілями фінансування за необхідності. Тільки за таких умов можна досягти нарощування фінансового потенціалу підприємств не тільки з позиції сьогодення, але й у майбутньому [3].

Для підприємств залізничного транспорту України найвужчим місцем у виконанні напрямків та досягненні цілей затвердженого стратегічного плану є їх матеріально-технічна база. Її оновлення на сьогодні потребує значних фінансових ресурсів, і перш за все, власних ресурсів залізниць. У той же час досягнення хоча б прийнятого стану основних фондів дозволить зменшити ризики невиконання стратегічного плану, у тому числі в частині залучення додаткових внутрішніх та міжнародних вантажопотоків, що у свою чергу сприятиме додатковому надходженню фінансових ресурсів та нарощуванню фінансового потенціалу галузі.

Приведення матеріально-технічної бази до рівня, необхідного для забезпечення виконання цілей стратегічного плану розвитку галузі, є першочерговим за пріоритетністю напрямком стратегічного управління фінансовим потенціалом підприємств залізничного транспорту. Наступним напрямком повинно стати зростання нематеріальних активів (розвиток НДДКР, підвищення кваліфікації персоналу тощо) при підтримці матеріально-технічної бази на належному рівні (своєчасна заміна, модернізація, реконструкція основних фондів відповідно до сучасних вимог ринку). І, нарешті, третім напрямком нарощування фінансового потенціалу галузі може стати фінансове інвестування за умови підтримки матеріальних і нематеріальних активів у належному стані відповідно до вимог ринку, а також наявності достатнього обсягу фінансових ресурсів.

Таким чином, основне завдання стратегічного управління фінансовим потенціалом підприємств залізничного транспорту повинно полягати у виборі таких проектів оновлення матеріально-технічної бази, формування нематеріальних активів, фінансового інвестування, які дозволили б здійснювати цей процес з максимальним ефектом при потенційному обмеженні фінансових ресурсів для забезпечення конкурентоспроможності та виживання. Це дозволить ефективно використовувати наявні фінансові ресурси та нарощувати фінансовий потенціал підприємств залізничного транспорту у майбутньому завдяки використанню переважно режиму самофінансування. Головною умовою при цьому є жорстке дотримання цільового призначення використання фінансових ресурсів у рамках виконання прийнятого інвестиційного портфелю.

Список використаних джерел

- 1 Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/documents/443.html>
- 2 Дикань, В.Л. Стратегічне управління: навч. посіб. / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, О.В. Маковоз, І.В. Токмакова, О.В. Шраменко – К.: Центр учбової літератури, 2013. – 272 с.
- 3 Маслова, В.О. Інвестиційний аспект стратегічного управління фінансовим потенціалом підприємства [Текст] / В.О. Маслова, Я.Ю. Акулова. // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДУЗТ. – 2016. - № 55. – С.103-109.

УДК 657.92:624.04.69

ТРАНСПАРЕНТНІСТЬ ЕКОНОМІЧНОЇ ПРИРОДИ ДОГОВІРНИХ ЦІН НА ПРОЄКТНІ РОБОТИ

Машошина Т.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Всі види ресурсів, відомі людству й використані для виробництва блага (товару, продукції, послуг), обмежені, а економіка – це ведення господарської діяльності в умовах обмежених ресурсів. Отже, виконання проектних робіт обмежено різними видами ресурсів:

економічних, трудових, фінансових.

Проекти визначають економічний і технічний рівень майбутніх підприємств і споруд, а разом з тим перспективи розвитку продуктивних сил країни. Вони є однією з найважливіших умов забезпечення збалансованості планів економічного і соціального розвитку, економії матеріально-технічних, трудових і фінансових ресурсів.

Проектні організації в умовах кризи намагаються вижити всіма способами. Отже, при укладанні договорів і складанні кошторисів спеціалісти намагаються встановити оптимальну ціну для замовника, тим самим зменшуючи прибутковість, а саме вибираючи ті чи інші рішення при виконанні проектних робіт.

Перед проектною організацією виникає необхідність забезпечення всебічної економії матеріальних і трудових ресурсів на основі поліпшення організації праці і виробництва, вдосконалення його технології, підвищення кваліфікації проектувальників, застосування нових комп'ютерних технологій на проектній стадії та перегляду кваліфікаційного рівня робітників, зайнятих розробкою проектно-кошторисної документації.

Вік робітників-прекрантів є однією із головних причин зростання, або зниження ефективності роботи проектних організацій. З одного боку, накопичений професійний досвід позбавляє в значній мірі виконавців від виконання дрібних, другорядних операцій і дій. З іншого боку, цей же досвід створює певний бар'єр для впровадження будь-яких нововведень в порівнянні з людьми молодшого віку з незначним досвідом роботи. Отже, це позначається на мобільності і швидкості виконання проектних завдань.

Назріла нагальна необхідність встановлення персональної відповідальності за прийняті проектні рішення, що можливі за умови сертифікації відповідальних виконавців проектних робіт.

З точки зору економіки будівельної

галузі, перехід на застосування нових кошторисних нормативів визначається значенням, яке має їх використання для посилення стимулюючої ролі цін у впровадженні інновацій, економії всіх видів ресурсів на основі індустріалізації будівельного виробництва, що закладається вже на проектній стадії, перенесення багатьох робочих операцій і процесів з будівельних майданчиків у виробничі цехи і на підприємства, зменшення ручної праці, істотного зниження втрат і відходів виробництва.

Ціни на проектні роботи проектними організаціями визначалися за збірниками цін, що розроблені виходячи з нормативів витрат у розрахунку за основними показниками проєктованих об'єктів: потужність, протяжність, площа і т.п. Цей метод ціноутворення гарантував ефективності організаціям доходи незалежно від ефективності прийнятих проектних рішень. Основним джерелом збільшення доходів було не підвищення якості проєктів, а зростання їх обсягу.

При переході до ринкових відношень та їх трансформації проектним організаціям для обґрунтування договірних цін також рекомендовано використовувати збірники.

Проте головним є те, що результати перерахунку кошторисів на проектні роботи з використанням індексів у ряді істотних моментів непорівнянні за економічним змістом.

Так, індекс визначення кошторисної вартості проектних робіт та показника цієї вартості в розрахунку на одну людину-добу станом на 01.04.1997 р. складав 0,9, на 01.04.1999 р. – 1,1, 01.07.2000 р. – 1,8, а з 2016 р. складає 7,77. Ці індекси встановлювалися наказами Держбуду України, а зараз Міністерством регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, які та наведено у табл.1.

Перехід до формування вартості проектних робіт в залежності від ефективності прийнятих рішень є запорукою революційного переходу у будівництві.

Таблиця 1

Індекси визначення кошторисної вартості проектних робіт та усереднених показників кошторисної вартості в розрахунку на 1 людину-день

Роки	Індекс визначення кошторисної вартості проектних робіт	Усереднені показники кошторисної вартості в розрахунку на 1 людину-день, грн
1	2	3
01.04.1997	0,9	35
01.04.1999	1,1	40
02.11.2000	1,31	54

Продовження табл.1

1	2	3
01.01.2001	1,31	54
01.07.2002	1,8	82
01.01.2005	2,8	128
01.07.2007	4,84	221
01.08.2007	5,59	255
01.04.2008	6,87	314
01.07.2008	7,77	355
01.01.2016	11,27	515
01.09.2016	11,23	513

Економічну природу договірних цін на проектні роботи, як категорію економіки будівництва можна правильно зрозуміти лише за умови, якщо розглядати їх не ізольовано, а в органічному зв'язку, з одного боку, з системою діючих кошторисних норм і цін, порядком визначення вартості будівництва, правил складання проектно-кошторисної документації. З іншого – з необхідністю забезпечення достовірності кошторисної вартості на проектній стадії будівництва в інвестиційному процесі, підвищенні ролі і відповідальності підрядчика та інших учасників будівельного процесу в ресурсозбереженні та ефективності запроваджених рішень.

УДК 331.108

**ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ НАПРЯМІВ
ПОЛІПШЕННЯ СОЦІАЛЬНОЇ
СТРУКТУРИ ПЕРСОНАЛУ НА
ПІДПРИЄМСТВІ**

Моцна І.В., ст. викладач (УкрДУЗТ)

Важливим напрямком прогнозування і планування соціального розвитку персоналу на різних рівнях управління є удосконалення його соціальної структури і професійно-кваліфікаційного складу робітників.

Основними напрямками соціального розвитку персоналу в організації є подолання значних відмінностей між розумовою та фізичною працею, поступове витіснення і ліквідація важкої фізичної і некваліфікаційної праці. Тому, заходи цього плану соціального

розвитку трудового колектива розробляються в тісному взаємозв'язку з розділами бізнес-плану по введенню іновачій технічного розвитку і організації виробництва, праці і персоналу.

В сучасних умовах господарювання найбільш цінним ресурсом, яким володіє підприємство, виступає його персонал. Саме персонал є найважливішою ланкою виробничого процесу на підприємстві, адже якими б не були сучасні технології, обладнання та іновачійні ідеї, вони ніколи не будуть ефективними без належної підготовки і кваліфікації людських ресурсів та їх високоєфективної роботи. Саме тому розвиток персоналу в сучасних умовах виступає рушійною силою ефективної діяльності будь-якого виробничого підприємства. Теоретичні аспекти управління розвитком персоналу досліджували як зарубіжні, так і вітчизняні вчені, зокрема: П.Ч. Бісвас, В.А. Євтушевський, О.В. Крушельницька, Д.П. Мельничук, В.А. Савченко та ін. Однак, внаслідок складності й багатоаспектності цієї проблеми, в сучасних умовах існують питання, які досліджені та розроблені не повністю. Розвиток персоналу – одна з найважливіших складових загального підвищення ефективного виробництва. В періоди кризового стану економіки розвиток персоналу відходив на другий план, йому надавали недостатньо уваги, але саме в період кризи розвиток персоналу є однією з умов економічного зростання. Досягти високих результатів можна тільки тоді, коли люди володіють знаннями, уміннями і цілеспрямованістю. Саме тому освіта і навчання персоналу повинна бути безперервною і забезпечувати необхідний професійний розвиток. Отже, за сучасних складних економічних умов, в яких опинилось більшість українських підприємств, проблема розвитку персоналу набуває все більшої актуальності. Система

розвитку персоналу – це системно-організований процес безперервного професійного навчання працівників для підготовки їх до виконання нових виробничих функцій, професійно-кваліфікаційного просування, формування резерву керівників та вдосконалення соціальної структури персоналу. Планування соціального розвитку персоналу на підприємстві має здійснюватися з урахуванням оцінки впливу і характеру соціальних змін в результаті впровадження нової техніки, технологій, організації виробництва і подальшого розвитку ринкових відносин. При цьому необхідно передбачити заходи з нейтралізації, а в подальшому і ліквідація негативного впливу науко-технічного прогресу і ринкових відносин на соціальний розвиток робітників.

Позитивний соціально-психологічний клімат у колективі, широкі соціальні гарантії, у тому числі, гарантії зайнятості, розвинена соціальна інфраструктура, можливості реалізації кар'єрного, професійного росту, наявність команди однодумців, що розділяють корпоративні цілі, культуру безпосередньо впливають на розмір прибутку підприємства. Соціальний розвиток – це процес якісного удосконалення соціальної складової життєдіяльності персоналу, що забезпечується його власними зусиллями та діями керівництва підприємств, яке функціонує з дотриманням законодавства на принципах соціально-орієнтованого господарювання. Колектив підприємства є найближчим соціальним середовищем для кожного працівника, і саме він забезпечує його постійний розвиток. Соціальний розвиток – це процес удосконалення форм, способів і умов життєдіяльності працівників на основі змін у їх розвитку та соціальній сфері.

Управління розвитком персоналу на виробничому підприємстві має велике значення, адже сприяє ефективному використанню трудового потенціалу персоналу, підвищенню його соціальної та професійної мобільності, виступає засобом профілактики масового безробіття, відіграє значну роль у підготовці працівників для здійснення структурної і технологічної перебудови галузей економіки. Це позитивно впливає на збільшення обсягів та оновлення номенклатури випуску продукції, сприяє підвищенню економічної ефективності господарської діяльності та зростанню прибутковості виробничого підприємства. В таких умовах розвиток персоналу виступає одним із найважливіших напрямів ефективного

функціонування підприємства та його конкурентоспроможності.

Основними цілями і завданнями планування соціального розвитку колективу є:

1. розробка заходів, що сприяють підвищенню ефективності використання трудового потенціалу працівників;
2. вибір таких управлінських рішень, які найбільш відповідають розвитку персоналу відповідної організації;
3. удосконалення соціальної, професійної та кваліфікаційної структури працівників;
4. удосконалення соціальних відносин у трудовому колективі;
5. поліпшення умов праці робітників;
6. насичення праці творчими елементами та здійснення цілеспрямованої роботи щодо творчого розвитку персоналу;
7. заохочення до усіх видів трудової і соціальної активності працівників, залучення їх до управління;
8. розширення можливостей для більш повного задоволення культурних, побутових та матеріальних потреб працівників.

Соціальна інфраструктура підприємства – це сукупність підрозділів, які забезпечують задоволення соціально-побутових та культурних потреб працівників підприємства. Вона складається з підрозділів громадського харчування, охорони здоров'я, дитячих дошкільних закладів, закладів освіти, житлово-комунального господарства, організації відпочинку, заняття фізкультурою та спортом.

Ефективність управління соціальним розвитком колективу підприємства залежить також від якості його організації. На жаль, на жодному з підприємств України не існує єдиної служби, яка займається здійсненням соціальних функцій. Серед проблем формування соціальної політики переважають такі: спільний вплив таких чинників, як спрощення структури суспільних потреб і зниження життєвого рівня населення, які зумовлюють пріоритетність грошової винагороди для персоналу підприємства; підприємства найчастіше забезпечують лише мінімум жорстко регламентованих державним законодавством форм соціальної підтримки персоналу та не мотивовані розвивати цей напрям своєї діяльності; через негативний вплив внутрішніх та зовнішніх чинників підприємства вимушені скорочувати фінансувати або ліквідувати власні об'єкти соціальної інфраструктури. Таким чином, в сучасних умовах розвиток персоналу виступає певним індикатором прогресивності суспільства

та є вагомим чинником науково-технічного прогресу. З погляду окремого підприємства розвиток персоналу є запорукою його конкурентоспроможності та ефективності. Тому у країнах з розвинутою ринковою економікою все більше компаній перебирають ініціативу щодо подальшого розвитку персоналу і планування розвитку персоналу стає важливою функцією служби управління персоналу. Наслідкування Україною цього прикладу є обов'язковою умовою забезпечення в державі сталого економічного зростання.

Список використаних джерел

1. Василюк С. В. Сутність соціально-економічного розвитку персоналу підприємств залізничного транспорту в контексті забезпечення соціально-економічної ефективності діяльності галузі / С. В. Василюк // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – О.: ОНМУ, 2011. – № 34. – С. 158–171..
2. Завіновська Г.Т. Економіка праці: [навчальний посібник] / Г.Т. Завіновська. – К.: КНЕУ, 2003. – 300 с.
3. Савченко В.А. Управління розвитком персоналу / В.А. Савченко. – К.: КНЕУ, 2002. – 351 с.
4. Хентце И. Теория управления кадрами в рыночной экономике. – М., 1997
5. Штутман П.Л. Професійний розвиток персоналу як чинник підвищення ефективності діяльності підприємства / П.Л. Штутман // Наукові праці КНТУ. – 2010. – №17.

УДК 338.246.025

ФУНКЦІОНАЛЬНИЙ РОЗПОДІЛ ОРГАНІЗАЦІЇ ПРАЦІ

*Моцна І.В., к.е.н., ст. викладач,
Басова Д.В., к.е.н., ст. викладач (УкрДУЗТ)*

Науковий підхід до організації праці дозволяє щонайкраще з'єднати в процесі виробництва техніку і працівників, забезпечує найбільш ефективне використання матеріальних і фінансових ресурсів, дозволяє знизити трудомісткість і підвищити продуктивність праці. Він спрямований на збереження здоров'я працівників, збагачення змістовності їхньої праці.

Важливою ознакою НОП є її спрямованість на рішення економічних, психофізіологічних та соціальних завдань.

НОП представляється за допомогою певних її функцій, які проявляються на результатах роботи підприємства:

Ресурсозберігаюча (трудозберігаюча) функція спрямована на:

- ефективне використання сировини, матеріалів, енергії тощо за рахунок застосування раціональних прийомів і методів праці, усунення зайвої праці;

- економію робочого часу за рахунок раціонального поділу і кооперації праці, чіткої організації робочих місць з добре налагодженою системою їхнього обслуговування;

- забезпечення сприятливих, безпечних і здорових умов праці за рахунок встановлення раціонального режиму праці і відпочинку, використання режиму гнучкого робочого часу, полегшення фізіологічно важкої праці до нормальної величини.

Оптимізуюча функція проявляється в забезпеченні повної відповідності рівня організації праці прогресивному рівню технічного стану, у досягненні наукової обґрунтованості норм праці та інтенсивності праці, у забезпеченні відповідності рівня оплати праці його кінцевим результатам.

Функція гармонізації праці стимулює створення на виробництві умов для гармонічного розвитку людини, підвищення змістовності та привабливості праці, ліквідації рутинних і примітивних трудових процесів, забезпечення різноманітності праці ті її гуманізації.

Функція підвищення культури виробництва забезпечується створенням сприятливого виробничого середовища, раціональною організацією робочих місць, розвитком демократичного стилю управління.

Функція формування ефективного працівника спрямована на формування високваліфікованих кадрів на основі професійного відбору працівників, їхнього навчання, систематичного підвищення кваліфікації.

Виховна і активізуюча функції, спрямовані на вироблення дисципліни праці, розвиток трудової активності і творчої ініціативи.

Наукова побудова організації праці опирається на принципи:

Принцип системності означає проведення роботи з удосконалення всіх напрямків організації праці постійно, за певною системою.

На практиці системність проявляється в тому, що при встановленні або вдосконаленні організації праці не можна знехатити жодним з її елементів, всі вони повинні бути рівною мірою пророблені та взаємопов'язані. Повинні бути також враховані всі взаємозв'язки організації праці з рівнем техніки і технології виробництва, з іншими організаційними підсистемами.

Принцип комплексності означає одночасне здійснення всіх напрямків організації праці, всебічний підхід з погляду функціонування людини як у виробничому середовищі, так і у трудовому колективі.

Принцип науковості реалізується через принципи системності і комплексності і припускає наукове обґрунтування прийнятих рішень, в основі яких лежать досягнення науки і передового досвіду.

Принцип ефективності припускає досягнення максимальних результатів на всіх стадіях розробки і впровадження заходів щодо організації праці, мінімізацію витрат при вдосконаленні всіх напрямків організації праці, а також оцінку їх соціально-економічної ефективності.

У сучасних умовах виділяють додатковий принцип - гуманізації праці, який передбачає створення таких умов на підприємстві, які враховують психофізіологічні і соціальні потреби працівників та забезпечують високу продуктивність і дисципліну праці.

Важливою складовою у організації праці є наявність інструкційних карт:

Основний зміст інструкційних карт:

- докладний опис прийомів праці, що рекомендуються, при виконанні конкретних операцій (їхній склад, послідовність, тривалість виконання рухів, прийомів і т.д.);

- характеристика оснащення, планування робочого місця, умов праці, системи обслуговування;

- науково обґрунтовані норми часу і вироблення з додатком необхідної технічної документації

Розподіл праці є важливим елементом організації праці, який полягає в закріпленні за кожним працівником і за кожним підрозділом конкретних обов'язків, функцій, видів робіт та технологічних операцій.

Розподіл праці передбачає:

- раціональне використання робочого часу і кваліфікації працівників;

- збереження змістовності праці;

- не допущення монотонності;

- забезпечення гармонізації фізичних і психічних навантажень.

Розподіл праці здійснюється у наступних формах.

Загальний розподіл праці представляє собою розподіл у масштабах суспільного виробництва на сфери, такі як: виробнича, невиробнича, промислова, загальногосподарська, будівельна, транспортна, торговельна, наукова, сфера державного управління тощо.

Частковий розподіл праці представляє собою розподіл на підгалузі, підприємства, організації.

Одиночний розподіл праці представляє собою розподіл видів робіт всередині підприємства:

- між цехами, ділянками, бригадами, відділами;

- між працівниками різної кваліфікації;

- між окремими трудовими діями (прийомами).

Одиночний розподіл підрозділяється на форми:

технологічний розподіл праці - це розподіл за фазами, видами робіт, технологічними операціями тощо.

Різновидами технологічного поділу праці є:

- предметний поділ (закріплення за виконавцем робіт, пов'язаних з виготовленням готового виробу у випадку одиничного виробництва);

- подетальний поділ (закріплення за виконавцем виготовлення закінченої частини виробу);

- поопераційний поділ (закріплення за виконавцем конкретної операції в масовому виробництві);

- поділ за видами робіт (закріплення за виконавцем особливих видів робіт (наприклад, зварювальні, малярські роботи).

функціональний розподіл праці - це розподіл працівників залежно від виконуваних ними виробничих функцій і участі їх у виробничому процесі.

Функціональний поділ здійснюється за категоріями:

- робітників;

- фахівців (керівників, спеціалістів, службовців (технічних виконавців).

професійний розподіл праці здійснюється за спеціальностями та професіями.

Професія - це рід діяльності людини, яка володіє певними теоретичними знаннями та

практичними навиками, отриманими в результаті професійної підготовки.

Спеціальність - це різновид професії, спеціалізація працівника в рамках професії.

кваліфікаційний розподіл відбувається за рівнем кваліфікації працівників виходячи з набору тих кваліфікаційних характеристик, які необхідні для виникнення робіт:

- для робітників встановлюється на основі присвоєння їм кваліфікаційних розрядів;

- для фахівців встановлюються на основі категорій;

- для керівників визначається на основі займаних посад.

розвитку конкуренції в галузі;

2) створення європейської системи забезпечення безпеки перевезень на залізницях;

3) забезпечення доступності та покращення якості залізничних транспортних послуг;

4) удосконалення логістичних технологій та інтеграція в міжнародні транспортні системи.

Досягнення вищезазначених стратегічних цілей неможливе без розвитку й підвищення ефективності використання інтелектуального капіталу залізничного транспорту.

Дослідженню сутності, структури, формування, оцінювання інтелектуального капіталу як на рівні підприємства, так і на рівні держави в цілому присвячено багато праць як закордонних, так і вітчизняних дослідників. Так, вагомий внесок в теорію ІК зроблений О.Ю. Амосовим, О.В. Бервено, Д.П. Богинею, Н.Л. Гавкаловою, В.М. Гриньовою, О.А. Грішнвою, М.І. Долішнім, О.В. Кендюховим, С. Ілляшенко, Гапоненко А.Л., Гусаковською Т.О. Марковою Н.С. та іншими дослідниками. В їх працях визначені сутність, структура, особливості формування, підходи і методики оцінювання інтелектуального капіталу підприємств. Але дослідженню інтелектуального капіталу залізничного транспорту присвячена вельми невелика кількість джерел [2 - 5]. Методика оцінки ІК лінійних підприємств залізничного транспорту розроблена у [5].

Дотепер в науковій літературі замало досліджень, присвячених формуванню, накопиченню та підвищенню ефективності використання інтелектуального капіталу (ІК) залізничного транспорту в період кризи.

Метою даної публікації є окреслення основних негативних впливів на ІК залізничного транспорту в сучасних умовах фінансово-економічної та політичної кризи.

Нами у [2] сформульовано визначення інтелектуального капіталу залізничного транспорту: це сукупність знань, інформації, досвіду, кваліфікації і мотивації персоналу, організаційних можливостей, каналів і технологій комунікації, спроможна створювати добавлену вартість і забезпечуюча конкурентні переваги залізничного транспорту на ринку транспортних послуг.

Дане визначення уточнено нами у [4] як складова капіталу залізничного транспорту, яка не має матеріальної форми, створює частину його вартості, сприяє підвищенню конкурентоспроможності і складається з

УДК 330.142: 656.2

ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИЙ КАПІТАЛ ПАТ «УКРАЇНЬСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»: ОСНОВНІ ЗАГРОЗИ

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,
Косик М.В., слухач магістратури
(УкрДУЗТ)*

Залізничний транспорт України є стратегічно важливою галуззю, відіграє провідну роль у задоволенні потреб економіки та населення України в перевезеннях, є важливим для забезпечення соціально-економічного зростання і зміцнення обороноздатності держави, розвитку її зовнішньоекономічних зв'язків.

Стратегічні напрями та цілі розвитку залізничного транспорту базуються на положеннях Транспортної стратегії України на період до 2020 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174, та Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1390, а також взятих на себе зобов'язань у частині імплементації законодавства ЄС у рамках Угоди про асоціацію.

До основних стратегічних напрямів розвитку галузі залізничного транспорту, згідно зі Стратегічним планом розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [1] віднесено:

1) створення нової ефективної моделі державного управління та регулювання у сфері залізничного транспорту, створення умов для

людського (знання, практичні навички, творчі й мислительні здатності людей, їх моральні цінності, особисті та лідерські якості, культура праці, які використовуються для отримання доходу) та структурного (процедури, технології, системи управління, технічне і програмне забезпечення, організаційні форми та структури, патенти, культура організації; зв'язки та стійкі відносини з замовниками і споживачами, що сприяють успішній реалізації транспортних послуг) капіталів.

Структура інтелектуального капіталу залізничного транспорту наведена на рис. 1.

Новостворене ПАТ «Українська залізниця» успадкувало від свого попередника потужний людський капітал та структурний капітал. Однак, анексія Криму, проведення АТО на Сході країни та інші фактори завдали суттєвої

шкоди інтелектуальному капіталу залізничного транспорту шляхом:

1) зменшення людського капіталу через зменшення територій та, відповідно, чисельності працівників підприємств залізничного транспорту;

2) погіршення організаційної культури на підприємствах, які межують з зоною проведення АТО, через постійну загрозу життю та здоров'ю працівників;

3) зменшення клієнтського капіталу через блокаду наприкінці січня 2017 року вантажного залізничного сполучення з непідконтрольною Києву територією Донбасу, що призвело до зупинки декількох крупних заводів в Україні, багатомільярдних збитків як для країни в цілому, так і зокрема для Укрзалізниці.

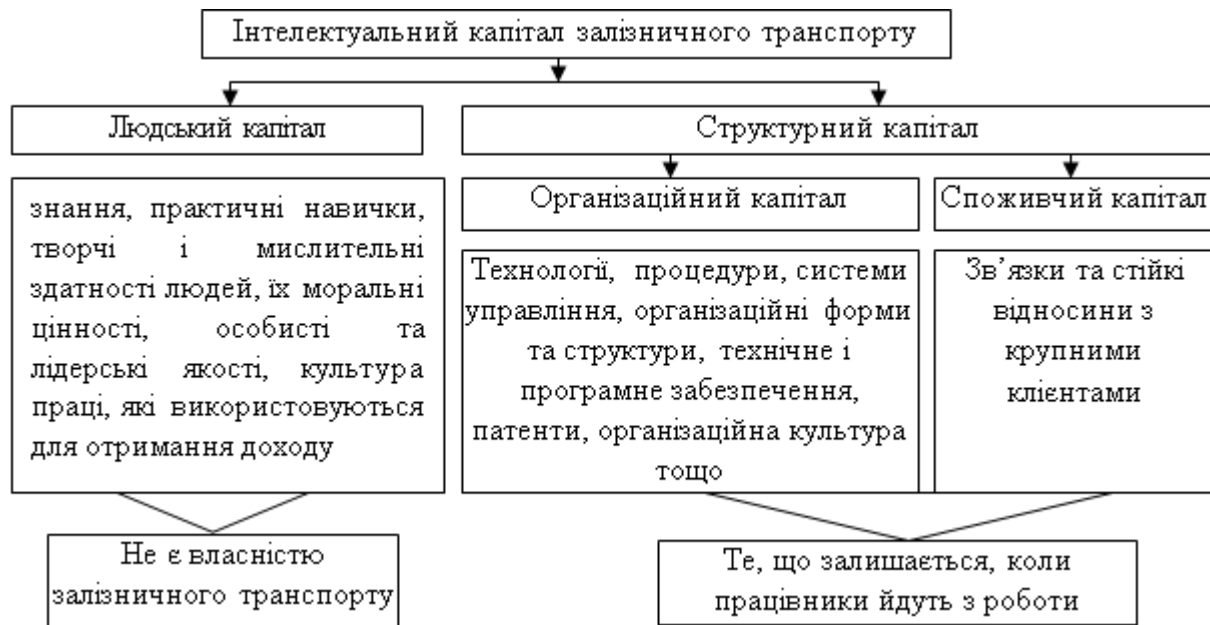


Рис. 1. Структура інтелектуального капіталу залізничного транспорту [4, с. 76]

Також на величину клієнтського капіталу може негативно вплинути заплановане у 2017 році підвищення вантажних тарифів на 25%, адже найбільші клієнти «Укрзалізниці» не згодні з підвищенням тарифів і вважають, що за умови припинення корупції в ній знайдуться внутрішні резерви і без підвищення тарифів.

Так, в ході круглого столу в парламентському комітеті з питань промислової політики і підприємництва представники бізнесу і промислових асоціацій заявили, що підвищення залізничних тарифів на вантажоперевезення без

оптимізації роботи "Укрзалізниці" тільки збільшить масштаби корупції в держкомпанії. За словами глави асоціації "Укрцемент" Мігеля Машаду, прагнення керівництва транспортного монополіста в ультимативній формі перекласти проблеми неефективності роботи УЗ на своїх клієнтів граничить з корупцією. "Перед тим, як піднімати тарифи на 25%, хотілося б побачити план реструктуризації "Укрзалізниці", план поліпшення сервісу, план боротьби з корупцією». Генеральний директор ПАТ "Запоріжсталь" Ростислав Шурма відмітив, що "Укрзаліниця"

регулярно підвищує тарифи на вантажоперевезення, що ніяк не позначається на якості її послуг. На його думку, якщо раніше бізнес йшов на поступки, то тепер "Укрзалізниця" повинна першою продемонструвати підвищення ефективності своєї роботи. Президент Всеукраїнської зернової асоціації Володимира Клименко підкреслив, що "Укрзалізниця" повинна піти від практики монопольного тиску на своїх клієнтів і змінити відношення до вантажовідправників [6].

Безсумнівно, підвищення тарифів є необхідним заходом для забезпечення відтворення застарілих основних фондів ПАТ «Українська залізниця», але розмір підвищення повинен бути економічно обґрунтованим і погодженим з основними вантажовідправниками.

Крім основних проблем, перерахованих вище, необхідно відмітити, що в умовах фінансово-економічної кризи в Україні, яка вплинула і на залізничний транспорт (зменшення вантажообігу) проводиться кадрова політика, спрямована на скорочення штатів (незважаючи на гасла керівництва по збереженню кваліфікованого складу), на багатьох підприємствах впроваджені неповний робочий тиждень, робітники змушені брати відпустки без збереження заробітної плати, при цьому працівники пенсійного віку піддаються значному моральному тиску з боку керівництва, звільнюються. Велика частина цих працівників є носієм безцінних знань, досвіду, які є нематеріальним активом підприємства і які молоді працівники не завжди змогли чи схотіли перейняти. З відходом цих людей відповідні знання назавжди втрачаються для підприємства. Водночас ті працівники, яких не влаштовує низький рівень заробітної плати і яким не надається перспектива кар'єрного зростання, йдуть з підприємства (наприклад, ті, що здобули вищу освіту або навіть кваліфікацію магістра, і тривалий час працюють на робочих посадах).

Не заохочується створення „команди”, колективу однодумців. Колективи підприємств не заохочуються на виконання будь-якої роботи окрім своїх посадових обов'язків (перспективного планування, більш глибокого аналізу тощо). Ініціатива, як говорили раніше, „карана”, вона не підтримується керівництвом, яке вважає тільки себе генератором ідей, а всіх інших – тільки виконавцями. Треба зауважити, що для розроблення інноваційних ідей у працівників немає не тільки бажання (і заохочення), а і часу, настільки вони (мова йде

про спеціалістів і професіоналів) перевантажені поточними завданнями. Наприклад, у економіста дистанції колії чи вагонної дільниці фізично немає часу на перспективні розробки, заходи по підвищенню ефективності діяльності підприємства, він перевантажений наданням різноманітних довідок керівництву підприємства та відповідній галузевій службі, як то говорять, „на вчора” [7].

Підвищення кваліфікації спеціалістів і керівників проводиться всього 1 раз на 4 роки, що, на нашу думку, є недостатнім для зростання і збереження високого рівня професіоналізму і потенціалу розвитку працівників. Атестація працівників проводиться лише 1 раз на 5 років, і в основному формально, що не дає можливості адекватно оцінити рівень кадрового потенціалу кожного працівника та його цінність для підприємства.

Розстановка кадрів в основному виконується не за об'єктивними критеріями відповідності даного працівника посаді, за а суб'єктивними, що не сприяє формуванню «команди», позитивного морального клімату в колективах. А як справедливо зазначив Б.З. Мільнер у [8], «Для того, щоб члени організації робили свободний вибір рішень, які задовольняли б усіх, кожен повинен вірити у справедливість системи і відчувати себе у безпеці. Страх, упередженості і фаворитизм не дають розвиватися знанням, ініціативі і новаторству».

Перераховані проблеми та загрози ІК залізничного транспорту – далеко не повний перелік. Формування та ефективне використання інтелектуального капіталу будь-якого підприємства, а надто такої складної організації, як ПАТ «Українська залізниця» - завдання, яке не може бути вирішене швидко й остаточно, це потребує подальших наукових досліджень, впровадження системи оцінювання інтелектуального капіталу та його складових, поточного моніторингу та головне – бажання керівництва впровадити ефективне управління інтелектуальним капіталом залізничного транспорту.

Список використаних джерел

1. Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року. Затверджений наказом Міністерства інфраструктури України 21 грудня 2015 № 547 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/files/>
2. Плетникова І.Л. Підходи до визначення сутності й величини інтелектуального капіталу

залізничного транспорту [Текст] / І.Л. Плетникова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - №29. - 2010. - С. 272-277.

3. Плетникова І.Л. Визначення сутності та величини інтелектуального капіталу залізниці [Текст]: Тези доповіді / І.Л. Плетникова, І.С. Бандурко // Вісник економіки транспорту і промисловості – Вип. 27. Спеціальний випуск по матеріалах 5-ї міжнародної науково-практичної конференції „Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України” (1 - 6 червня 2009 р., смт. Коктебель). – 99 с. - С. 64 – 65.

4. Назаренко І.Л. Взаємозв'язок концепції VBM та інтелектуального капіталу залізничного транспорту [Текст] / І.Л. Назаренко // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2010. - №4, т. 2. - С. 75 -79

5 Назаренко І.Л. Методика оцінки інтелектуального капіталу лінійних підприємств залізничного транспорту [Текст] / І.Л. Назаренко, Т.О. Мороз // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 34. – 2011. – С. 307 – 315.

6 Крупнейшие клиенты "Укрзалізниця" отказались идти на повышение тарифов. 15 февраля 2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://podrobnosti.ua/2161169-krupnejshie-klienty-ukrzhaliznytsi-otkazalis-idti-na-povyshenie-tarifov.html>.

7. Плетникова І.Л. Впровадження управління знаннями на залізничному транспорті: проблеми і перспективи [Текст] / І.Л. Плетникова // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2009. - №3, т. 2. – С. 89 – 94.

8. Мильнер Б.З. Управление знаниями. Эволюция и революция в организации [Текст]: научно-популярная литература / В. З. Мильнер. - М.: Инфра-М, 2003. - XIV, 178 с.

виробляти і застосовувати високі технології, але для цього необхідно приступити до формування і здійснення нової стратегії розвитку. Проте, ефективна стратегія розвитку в сучасних умовах повинна розроблятися з урахуванням результатів впровадження системи управління змінами промислових підприємств, для оцінки доцільності впровадження якої актуальним питанням виступає розробка послідовності впровадження та зміст етапів методики розрахунку інтегрального показника фінансово-економічного розвитку, тобто здатності підприємств реагувати на внутрішні та зовнішні фактори впливу на їх діяльність.

Формування системи управління змінами промислових підприємств відіграє важливу роль у розробці стратегії поведінки підприємства в ринкових умовах. Побудова ефективної системи управління змінами промислових підприємств повинна спиратися на всебічний аналіз діяльності підприємства за різними напрямками. Аналіз існуючих підходів і методів побудови системи показників, тією чи іншою мірою прийнятні для визначення інтегральної оцінки підприємств, яку доцільно застосовувати при розробці рейтингів, при формуванні системи управління змінами промислових підприємств, надав можливість визначення сукупності показників інтегральної оцінки.

Коефіцієнти ефективності фінансово-економічного функціонування промислових підприємств за інтегральними показниками (К) розраховуються за формулою (при рівності коефіцієнтів вагомості формула приводиться до вигляду простої середньою геометричною):

$$K = \sqrt[6]{I_I \cdot I_F \cdot I_P \cdot I_O \cdot I_M \cdot I_N} \quad , (1)$$

Де I_I - складова ефективності управління інвестиційною діяльністю;

I_F - складова ефективності управління фінансовою діяльністю;

I_P - складова ефективності управління персоналом;

I_O - складова ефективності управління операційною діяльністю;

I_M - складова ефективності управління маркетинговою діяльністю;

I_N - складова ефективності управління інноваційною діяльністю.

У цій методиці враховується велика кількість факторів, які впливають на фінансово-економічний розвиток промислових

УДК 658.15

МЕТОДИКА ФОРМУВАННЯ ІНТЕГРАЛЬНОЇ ОЦІНКИ РІВНЯ СКЛАДОВИХ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ

Обидєннова Т.С., к.е.н. (УПА)

Перед вітчизняними підприємствами стоїть стратегічне завдання переходу до фінансово-економічного типу розвитку, перетворення їх в підприємства динамічні та високорозвинені, що здатні розробляти,

Економіка підприємства

підприємств, а саме: рівень кваліфікації персоналу, рівень плинності персоналу, рівень зношеності основних фондів, рівень власних коштів підприємств, рівень позичкового капіталу, система контролю на підприємстві, система мотивації, система комунікацій на підприємстві тощо.

Основою для обґрунтування і прийняття управлінських рішень щодо моделювання процесу структурних перетворень промислових

підприємств є аналіз та оцінка складових та їх показників. Початковим етапом оцінки є визначення складу показників, які за своєю сутністю відображали б особливості та закономірності кожної із складових фінансово-економічного розвитку промислового підприємства. У таблиці 1 наведено сукупність показників інтегральної оцінки рівня складових фінансово-економічного розвитку промислових підприємств.

Таблиця 1

Опис сукупності показників інтегральної оцінки рівня складових фінансово-економічного розвитку промислових підприємств.

Назва складової	Показники складової
Складова ефективності управління інвестиційною діяльністю	Рентабельність фінансових інвестицій
	Питома вага власних коштів у фінансовому інвестуванні
	Коефіцієнт реальної вартості майна
	Коефіцієнт маневреності
Складова ефективності управління фінансовою діяльністю	Коефіцієнт забезпеченості необоротних активів власним капіталом
	Дохід (виручка) від реалізації продукції
	Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції
	Валовий та чистий прибуток
	Собівартість продукції
	Рентабельність продукції та власного капіталу
	Коефіцієнт фінансового ризику
Складова ефективності управління персоналом	Коефіцієнт ліквідності
	Коефіцієнт співвідношення дебіторської та кредиторської заборгованості
	Коефіцієнт сталості персоналу
	Коефіцієнт плинності персоналу
	Коефіцієнт заміщення персоналу
	Чисельність ПВП
	Число робітників з вищою освітою
Середньомісячний заробіток	
Складова ефективності операційної діяльності	Кількість робітників, які підвищили кваліфікацію
	Коефіцієнт фондовіддачі
	Коефіцієнт оновлення основних засобів
	Коефіцієнт зносу основних засобів та
Складова ефективності управління маркетинговою діяльністю	Коефіцієнт матеріаловіддачі
	Рентабельність матеріальних витрат
	Рентабельність продажу
	Витрати на рекламу
	Витрати на підвищення іміджу підприємства
Складова ефективності управління інноваційною діяльністю	Витрати на підготовку інформації щодо розповсюдження продукції
	Витрати на дослідження ринку конкурентів
	Витрати на науково-дослідну діяльність
	Витрати на програмне забезпечення
	Частка ринку або його сегменту
Складова ефективності управління інноваційною діяльністю	Витрати на розробку нової продукції
	Витрати на раціоналізацію виробництва

Розрахована інтегральна оцінка рівня окремих складових фінансово-економічного розвитку промислових підприємств на основі стандартизованих значень вибраних показників, що згруповані за видами, для прийняття рішення щодо проведення змін на промислових підприємствах.

Кількісна оцінка рівня функціональних складових фінансово-економічного розвитку промислових підприємств має на меті вирішення таких завдань: визначення системи показників оцінки функціонування підприємства; формування комплексної оцінки рівня фінансово-економічного розвитку промислових підприємств; шкалування комплексної оцінки рівня фінансово-економічного розвитку промислових підприємств.

За результатами аналізу рівня фінансово-економічного розвитку промислових підприємств можливо визначити динаміку загального інтегрального показника фінансово-економічного розвитку промислових підприємств обраний період. У відповідності до цього необхідно розробляти та впроваджувати відповідні стратегічні перетворення промислових підприємств, інтенсивність яких буде відповідати рівню фінансово-економічного розвитку промислових підприємств.

УДК 330.11:339.166.5(477)

ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЧНИХ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ ПІДПРИЄМСТВ У СФЕРІ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО БІЗНЕСУ НА ОСНОВІ СЕК'ЮРИТИЗАЦІЇ ОБ'ЄКТІВ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ

Польова В.В., к.е.н., викладач (ХНУБА)

Інтелектуальний бізнес – це особливий вид економічної діяльності, що характеризується інновативністю, ризикованістю, вільним проявом ініціативи і направлений на ефективну мобілізацію матеріальних, фінансових, трудових ресурсів для отримання прибутку та розвитку суспільства.

Особливістю інтелектуального бізнесу є високий інтелектуальний і професійний рівень

підприємців та менеджерів. Подібних професіоналів надзвичайно складно виростити. Їх знання і досвід формуються на перетині фундаментальних і прикладних наук, інноваційного менеджменту, знань високотехнологічних виробництв.

Підприємства сфери інтелектуального бізнесу, як правило, невеликого розміру і зайняті розробкою наукових ідей, перетворенням їх у нові технології і продукти. Цим вони відрізняються від звичайних форм дрібного і середнього бізнесу.

Основна сфера поширення інтелектуального бізнесу – новітні швидкозростаючі наукоємні галузі: електроніка, інформатика, хімія (нові матеріали), нові засоби зв'язку, біоінженерія тощо.

Провівши оцінку стану інтелектуального бізнесу в Україні за даними World Statistics [1] можна стверджувати, що частка інтелектуальних продуктів, які вітчизняні підприємства в сфері інтелектуального бізнесу виробляють та експортують на міжнародний ринок у загальному обсязі експорту продукції обробної промисловості все ще залишається незначною у порівнянні з іншими країнами світу.

Частка високотехнологічного експорту в структурі експорту продукції обробної промисловості в Україні за період з 1996 по 2013 рр. зросла лише на 2 %. В середньому у світі у 2013 р. частка високотехнологічного експорту в структурі експорту продукції обробної промисловості дорівнювала 17,1 %. Найвищими ці показники були в Сінгапурі – 47 %, Китаї – 27 %, Франції – 25,8 % та США – 17,8 %.

Очевидно, що таке відставання України може бути наслідком недофінансування НДДКР, яке у свою чергу є лише симптомом більш важкої хронічної хвороби, а саме низькоефективної системи господарювання в Україні.

Отже, сьогодні підприємства вітчизняного інтелектуального бізнесу потребують пошуку дієвих шляхів і методів формування та реалізації конкурентних переваг.

Першочерговою цінністю та основною конкурентною перевагою будь-якого підприємства, особливо у сфері інтелектуального бізнесу, є висококваліфікований персонал, який формує левову частку інтелектуального капіталу підприємства і, в той же час, потребує відповідного підходу та реалізації кадрової політики, яка гарантуватиме зростання інтелектуально-кадрового потенціалу. Але будь-які соціальні, мотиваційні, навчально-виховні та

інші заходи кадрового менеджменту вимагають відповідного, у т. ч. фінансового живлення. В умовах низького рівня фінансування це виявляється неможливим і вітчизняні підприємства потрапляють у замкнене коло. Отже, найбільш актуальними стають питання пошуку шляхів, методів та механізмів самофінансування підприємств галузі інтелектуального бізнесу.

На нашу думку, одним із таких інструментів повинна стати сек'юритизація, яка традиційно застосовується на ринку нерухомості та у банківській сфері. Сек'юритизація об'єктів інтелектуальної власності (далі ОІВ) та інших нематеріальних активів є новою тенденцією, в чому і виявляється новизна даної пропозиції.

Етимологія слова сек'юритизація (від англ. securities - цінні папери) вказує на те, що це фінансовий термін. Він являє собою одну з форм залучення коштів шляхом випуску цінних паперів, забезпечених пулом активів, що можуть генерувати стабільні грошові потоки. Традиційно сек'юритизації підлягають портфелі іпотечних кредитів, автокредитів, лізингові активи, комерційна нерухомість. Сек'юритизація нематеріальних активів, на жаль, в Україні ще не здобула належного визнання та розповсюдження.

За даними Всесвітньої організації інтелектуальної власності [2] вперше сек'юритизація ОІВ була реалізована в 1997 р. відомим співаком Девідом Боуї, який здійснив емісію цінних паперів, забезпечених грошовими надходженнями (роялті) від продажу власних музичних творів та отримав суму 55 млн. дол. США.

Сек'юритизації також можуть підлягати теле- і радіо трансляції, наприклад, спортивних подій або змагань. Одним з останніх яскравих прикладів, як повідомляв журнал *Variety* в 2014 р., став випуск американською кінокомпанією Miramax облігацій на суму 250 млн. дол. США, забезпечених фільмотекою кінокомпанії у кількості 700 фільмів, з метою отримання коштів для фінансування нових теле- і кінопроектів.

Сек'юритизація дозволяє негайно «монетизувати» промислову власність, авторські та суміжні права, ноу-хау та авансом отримати кошти для їх інвестування в інші активи, для диверсифікації фінансового портфеля та, що надзвичайно важливо і актуально у галузі інтелектуального бізнесу, у реалізацію проектів кадрового розвитку.

Основними етапами сек'юритизації ОІВ є:

1) купівля або займ на умовах договору

або франшизи компанією-оригінатором у власників ОІВ їх активів, які будуть в подальшому забезпечувати грошові надходження. Компанія-оригінатор акумулює їх, диверсифікує та об'єднує однорідні за певними критеріями активи (ціна, період дії, ринковий сегмент тощо) у великі пули (портфелі) та передає їх цільовій компанії, спеціально створеній під цей проект та захищеній від банкрутства;

2) після отримання активів цільова компанія здійснює емісію власних цінних паперів, забезпечених майбутніми грошовими надходженнями від отриманих ОІВ та інших нематеріальних активів;

3) цільова компанія отримує кредитний рейтинг для нових цінних паперів від світових незалежних рейтингових агентств;

4) боргові зобов'язання цільової компанії потрапляють на ринок цінних паперів, де їх купують вітчизняні та зарубіжні інвестори;

5) частину виручки від продажу цінних паперів цільова компанія передає підприємству-власнику ОІВ і тим самим розплачується за отримані активи. Тут доречно зауважити, що від початку підприємство-власник не втрачає контролю над активами, а паралельно з передачею активів укладає з цільовою компанією субконтракт на управління власними активами [3, с. 7].

Таким чином, застосування сек'юритизації ОІВ та нематеріальних активів дозволить вітчизняним підприємствам сфери інтелектуального бізнесу профінансувати стратегічні проекти кадрового розвитку власного персоналу, ефективніше використовувати маркетингові інструменти в управлінні інтелектуальною власністю, а також підвищити рівень економічної безпеки шляхом поділу ризику з компанією-оригінатором та інвесторами.

Список використаних джерел

1. World Statistics [Electronic resource]. – Mode of access : <http://world-statistics.org/>.
2. World Intellectual Property Organization [Electronic resource]. – Mode of access : <http://www.wipo.int/portal/ru/>.
3. Бирюков В. В., Тургумбаева Г. С. Особенности секьюритизации активов в Республике Казахстан / В. В. Бирюков // ФЭН-Наука, 2014. – №4 (31). – С. 5-8.

УДК 347.778

ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ТА ТРАНСФЕР ТЕХНОЛОГІЙ В УКРАЇНІ ТА СВІТІ

Полякова О.М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Основною ознакою сучасної глобалізованої економіки розвинених країн світу є її інноваційний характер. Високорозвинені країни, насамперед Японія, Південна Корея, Сінгапур, Китай, США, більшість країн ЄС побудували економіки інноваційного типу на основі інновацій та інноваційних технологій. За словами американського економіста Джеймса Брайта, інновація - єдиний у своєму роді процес, який поєднує науку, техніку, економіку, підприємництво та управління. Він полягає в одержанні нововведення та простягається від зародження ідеї до її комерційної реалізації. Це процес перетворення наукового знання у фізичну реальність, що змінює суспільство» [1, с. 54].

Питання інноваційної перебудови економіки країни є ключовим як для державних інститутів, так і для комерційних структур. Частка України в загальносвітовому обсязі виробництва інноваційної продукції як і раніше знаходиться на рівні 0,3-0,4%. При цьому інноваційна продукція, відвантажена за межі України, становить 5,7% експорту. В експорті продукції машинобудування та металообробки інноваційна продукція займає 15,4%, хімії і нафтохімії - 10,6%. Частка інноваційної продукції, що надходить на внутрішній ринок, не перевищує 4,4% [2], що вказує на несприйнятливості вітчизняної економіки до інновацій.

Світова практика підтверджує, що найбільш ефективним способом просування результатів НДДКР у практику є взаємовигідна комерційна взаємодія всіх учасників перетворення наукового результату у ринковий товар. Такий спосіб одержав назву «комерціалізація результатів наукових досліджень і розробок». У ньому всі учасники інноваційного процесу – вчені й розробники, виробники й інвестори – економічно зацікавлені, тобто мають високу мотивацію щодо швидкого досягнення комерційного успіху від використання інновацій.

У широкому сенсі комерціалізація розглядається як процес трансформації результатів НДДКР, що зберігають свою ринкову актуальність і затребуваність, в продукти та

послуги на ринку з метою отримання доходу від їх продажу, ліцензування або самостійного використання. При цьому процес комерціалізації передбачає пошук, оцінку (експертизу) і відбір новацій для фінансування, залучення коштів, юридичне закріплення прав на майбутню інтелектуальну власність (новацію), впровадження новації у виробництво, а також подальшу модифікацію і супровід інтелектуального продукту.

Для економіки України на сьогодні основними є низькотехнологічні та сировинні галузі, частка наукоємної та високотехнологічної продукції є незначною, тому економіка України визнана міжнародними організаціями, зокрема ВЕФ, як малоприваблива для інвестицій та характеризується невисокою конкурентоспроможністю. У той же час українські наукові, науково-освітні та науково-технічні організації проводять актуальні наукові дослідження та створюють перспективні науково-технічні розробки. Хоча, як правило, закупівлю відносно нових технологій виробничі компанії України здійснюють у компанії високорозвинених країн. Водночас, науководослідні роботи в Україні фінансуються недостатньо і, як правило, лише за рахунок держзамовлень та державних програм, а бізнес-структури та виробничий сектор практично не приймають участі у фінансуванні наукових досліджень та розробок на протигагу розвиненим країнам.

Основними бар'єрами на шляху комерціалізації результатів наукових досліджень є суперечлива нормативно-правова база, що регламентує діяльність у сфері інновацій і трансферу технологій; відсутність системного стратегічно орієнтованого підходу до інноваційної сфери; недосконалий механізм залучення і використання результатів науково-технічної діяльності в господарський обіг; відсутність критеріїв оцінки ринкової вартості науково-технічної продукції; низька мотивація суб'єктів господарювання до інвестування в наукові дослідження; недостатня інформатизація процесу комерціалізації; відсутність інфраструктури, що забезпечує вирішення окремих питань комерціалізації наукових розробок на різних етапах їх готовності; відсутність інтересу до розвитку та фінансування новітніх технологій з боку бізнесу [3].

Ефективність інноваційних процесів в економіці залежить не тільки від того, наскільки ефективна діяльність самих економічних

суб'єктів, але і від того, як вони взаємодіють один з одним як елементи колективної системи створення і використання знань, а також з громадськими інститутами, такими, як цінності, норми, право. Процес комерціалізації інновацій зазвичай включає в себе учасників, які мають фінансові ресурси. Суб'єктами інноваційної діяльності є науково-освітні центри, інноваційні центри, наукові парки тощо, діяльність яких спрямована на реалізацію інноваційних проєктів і трансфер технологій. Проте сьогодні необхідний комерційний результат після виведення на ринок досягається в середньому лише для одного з 5 впроваджених винаходів.

Аналіз досвіду зарубіжних країн свідчить, що в основі інноваційного стрибка більшості країн-лідерів сучасної економіки лежать прості і не дуже витратні, з точки зору фінансів, рішення. Світовий підхід до проблеми комерціалізації інновацій і наукових розробок полягає в створенні сприятливих умов через систему стимулюючих інструментів для різних гравців процесу створення і комерціалізації результатів наукових досліджень.

В Україні існує багато проблем, пов'язаних з цим питанням. По-перше, більшість наукових розробок знаходяться на початковому етапі, вони далекі до завершення, не готові до комерціалізації. По-друге, проблематичною є взаємодія наукової організації та регіону з метою стимулювання наукових розробок. По-третє, проблема полягає в тому, що в країні фактично відсутня інфраструктура комерціалізації наукових розробок. Потенціал українського ринку майже не використовується, а інтелектуальна власність є відносно дешевою. Для вирішення проблем комерціалізації науково-технічних розробок і трансферу технологій необхідна консолідація зусиль як державних інституцій, законодавців так і представників бізнесової та виробничої сфери, науково-дослідних організацій.

Виділяють два основні шляхи комерціалізації наукових розробок: безпосередня комерціалізація через передання (продаж) прав інтелектуальної власності на ці результати, як інноваційний продукт, та опосередкована комерціалізація шляхом продажу інноваційної продукції у виробництві якої використані результати НДР. Ще один шлях реалізації наукових розробок - інтеграція вищої освіти, науки та бізнесу. Формою організації такої співпраці служать науково-технологічні парки як форма територіальної інтеграції науки, освіти і виробництва у вигляді об'єднання наукових

організацій, проєктно-конструкторських бюро, навчальних закладів, виробничих підприємств або їх підрозділів [4, 5]. Досвід розвинутих країн показує, що технопарк дає можливість успішно реалізовувати наукові розробки, тобто сприяє комерціалізації НДДКР. Перспективною формою виробництва знань і наукових розробок повинна стати "пентаспіраль" (наука - освіта - бізнес - влада - інститути громадянського суспільства), ідея моделі якої належить вченим Уральського державного економічного університету [6].

В Україні є всі підстави для розвитку ринку наукової продукції, але при цьому необхідно враховувати відсутність зв'язків між наукою, освітою, бізнесом, владою та інститутами громадянського суспільства. Тобто модель "пентаспіралі", яка могла б оживити вітчизняний ринок наукової продукції, не діє, адже головне її завдання - комплексне управління процесами інноваційної діяльності: виробництвом, передачею та застосуванням наукових знань, створенням на їх основі наукомістких технологій. Головними в "пентаспіралі" є наука, освіта, бізнес, а центральною фігурою - інноваційна людина; всі її ланки взаємодіють через неї.

Пошук сучасних організаційних форм комерціалізації інновацій, які дозволяють реалізувати інноваційні напрямки розвитку на основі використання сучасних технологій потребує застосування особливого виду маркетингу, який може бути позначений як «дистанційний». В межах дистанційного маркетингу маркетингова система комерціалізації інновацій розглядається як самостійне маркетингове рішення специфічного управлінського завдання в області взаємодії учасників ринку. Зацікавленість в маркетинговій підтримці нової продукції може ґрунтуватися на формуванні єдиної інноваційної політики учасників виробничого процесу. Тобто, непрямі фінансові ефекти виступають основою для включення сторонніх організацій, що беруть участь в реалізації інноваційного проєкту, в маркетингову підтримку просування даної продукції на ринку. Зацікавленість всіх учасників інноваційного процесу у використанні нової продукції є базою формування єдиної маркетингової системи комерціалізації інновацій, в якій кожен учасник знає і розуміє своє місце, добровільно сприяє просуванню нової продукції.

Список використаних джерел

1 Каленская, Н. В. Маркетинг инноваций: учебн. пос. [Текст] / Н. В. Каленская

//Издательство ФГАОУ ВПО Казанский (Приволжский) федеральный университет, 2013. – 187 с.

2 Наукова та інноваційна діяльність в Україні. Статистичний збірник [Текст]. Державна служба статистики України. – К., 2015. – 255 с.

3 Мазур, І. Комерціалізація наукових розробок як фактор конкурентного розвитку підприємництва [Електронний ресурс]/ І. Мазур // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. – 2013. – №148. – Режим доступу:

http://papers.univ.kiev.ua/ekonomika/articles/Commercialization_

4 Дикань, В. Л. Концепція інноваційного розвитку економіки України [Текст]/ В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ. – 2015. - № 52. - С.9-20.

5 Егоров, И. Ю. Инновационная Украина - 2020: основные положения национального доклада [Текст] / И. Ю. Егоров // Экономика Украины. – 2015. – №9. – С. 4-18.

6 Федоров, М. В. Пентаспираль – концепция производства знаний в инновационной экономике [Текст]/ М. В. Федоров, Э. В. Пешина // Управление. – 2012. – № 334 – С. 4-12.

УДК 658.168

ОЦІНКА ВАРТОСТІ ПІДПРИЄМСТВ РЕОРГАНІЗОВАНИХ ШЛЯХОМ ЗЛИТТЯ ТА ПОГЛИНАННЯ

Прудіус Ю.С., асистент (УкрДУЗТ)

В умовах нестачі інвестиційних ресурсів, посилення конкуренції та низької інвестиційної привабливості України, для суб'єктів господарювання участь в інтеграційних процесах на ринку злиття та поглинання є можливістю забезпечити не лише безперервне функціонування власного бізнесу, вийти на якісно новий рівень розвитку, а також підтримати економічне зростання держави в цілому.

Комплексним критерієм сталого розвитку будь – якого підприємства є його ринкова вартість, оскільки саме цей показник відображає сукупну характеристику фінансових показників діяльності підприємства та забезпечує інтереси різних учасників ринкових відносин. Тому

вартісна оцінка підприємства, у тому числі інтегрованого, повинна стати невід'ємним інструментом управління власністю. У зв'язку із цим особливого значення набуває розробка процедур оцінки вартості підприємств при злиттях та поглинаннях.

Питання оцінки вартості підприємств при злиттях та поглинаннях вирішувалися в наукових працях зарубіжних і вітчизняних вчених. Але, незважаючи на різноплановість і глибину проведених досліджень, все ж таки існує потреба у розробці напрямів удосконалення оцінки вартості підприємств, реорганізованих шляхом злиття та поглинання, з метою підвищення достовірності фінансових прогнозів розвитку інтегрованого підприємства.

На основі власних досліджень «злиття» - це процес добровільного об'єднання двох або більше акціонерних товариств через процедуру реорганізації, у результаті якого новостворене акціонерне товариство є правонаступником, якому згідно з передавальним актом передається майно, права та обов'язки всіх учасників злиття з одночасним їх припиненням, та конвертацією акцій товариства – право попередника.

В вітчизняному законодавстві термін «поглинання» не вживається, а замість нього присутня дефініція «приєднання». Фактично під приєднанням слід розуміти встановлення контролю компанією – покупцем над компанією метою шляхом придбання контрольного пакету акцій компанії – мети.

У ході планування угод по злиттю чи поглинанню оцінку вартості підприємства можливо розрахувати традиційними підходами: прибутковий, майновий та порівняльний.

Виявлено, що перевагами прибуткового підходу є глибина і детальність розрахунків. З його допомогою можливе проведення оцінки бізнесу навіть при наявності нестабільних фінансових потоків. Для досягнення найкращих результатів при розрахунку моделюються особливі варіанти надходження коштів. Однак, враховуючи існуючі складнощі в економіці України, можливість використання доходного підходу для встановлення справедливої оцінки підприємства, все ж таки, практично виключається. В умовах фінансової кризи ринкова кон'юнктура є погано прогнозованою, відсутні достовірні узагальнені галузеві фінансові показники, що тягне за собою складність прогнозування майбутніх результатів діяльності підприємства.

Майновий підхід, на нашу думку, не є

досконалим, оскільки на практиці, при розрахунку вартості підприємств нерідко баланс організації не містить у собі інформації про більшу частину капіталу підприємства, у тому числі інтелектуального. У результаті чого вартість підприємства істотно занижена та використання майнового підходу стає недоцільним. До того ж серйозним недоліком, на нашу думку, є те, що в розрахунках не присутні очікувані майбутні результати використання об'єкта оцінки.

Порівняльний підхід, є найменш ефективним, оскільки суть цього підходу полягає у порівнянні підприємства – учасника угоди М&А з аналогічними підприємствами. Ринкова вартість і окремі параметри діяльності яких треба порівняти з параметрами об'єкта оцінки на частіше невідомі або приховані.

Список використаних джерел

1. Д.А. Ендовицкий, Экономический анализ слияний / поглощений компаний/ Д. А. Ендовицкий, В.Е. Соболева. – М.: КНОРУС, 2010. – 341 с.

2. Зайцева І. Ю. Організаційно-економічні підходи до захисту підприємств автотранспорту від недружніх поглинань [Текст]: дис. ... канд. екон. наук/ І. Ю. Зайцева – Х., 2011. – 490 с.

УДК 65.011.

ОРГАНІЗАЦІЯ МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СУБ'ЄКТІВ ЕКОНОМІКИ

Фісун К.А., д.е.н., професор (НАНГУ)

Новітні тенденції розвитку світової економіки та ускладнення глобального конкурентного середовища вимагають інтенсифікації всіх видів економічних процесів, що відбуваються як на державному рівні, так і у внутрішньому середовищі національних товаровиробників. Така інтенсифікація вимагає належної адаптації наявних механізмів управління господарюючих суб'єктів до змінених умов життєдіяльності за значної обмеженості ресурсного потенціалу кожного окремого підприємства. Якщо раніше будь-який господарюючий суб'єкт був спроможний

розробляти стратегію власного розвитку, орієнтуючись лише на наявний внутрішній потенціал, зараз така можливість нівелюється потребою здійснення ефективної організаційно-економічної взаємодії, ланцюгів створення доданої споживчої цінності. Відповідно економічна ефективність діяльності підприємств в багатьох аспектах підпорядковується їх спроможності оптимізувати відносини зі значною кількістю партнерів, що взаємодіють в рамках розширеного й інтегрованого єдиного бізнес-процесу [1]. Такі якісні зміни призводять до посилення прояву коопераційних зв'язків між підприємствами та, врешті решт, до виникнення інтегрованих суб'єктів господарювання (ІСГ).

Вирішення нагальної потреби формування й розробки механізмів управління ІСГ значною мірою ускладнюється такими особливостями національної економічної та освітньо-наукової систем, як не повною мірою законодавча урегульованість інтеграційних відносин, щодо наявності значно більшої кількості й форм об'єднань підприємств, ні визначено у законодавстві, брак належного теоретико-нормативного підґрунтя, яке б регулювало співпрацю в неформальних чи «м'яких» інтеграційних утвореннях.

Послідовний перехід до високорозвиненої соціально орієнтованої ринкової економіки інтенсивного типу викликає радикальні зміни в стратегії управління і плануванні діяльності підприємств усіх форм власності [2]. В умовах поширення процесів глобалізації активно використовуються методи стратегічного менеджменту, що орієнтують підприємство на довгострокове перебування на ринках, підвищення ефективності господарювання та повне використання власного потенціалу. Разом з тим виявилися такі особливості ринку, як частота та непередбачуваність змін попиту, виникнення нових потреб та видів продукції, що скорочують довжину життєвого циклу товарів і час реагування на зміни ринкового середовища, викликають високий ступінь ризику не реалізації товарів, а тому – не виправдане нагромадження запасів і зростання витрат. Через це зростають вимоги до управління виробничою та обслуговуючою системами, виникає потреба в структурах, що ефективно та з найменшими витратами здійснювали б управління матеріальними та пов'язаними з ними логічними потоками й задовольняли вимоги кінцевих споживачів. Одним з можливих шляхів

вирішення означених проблем є впровадження інтеграційних механізмів в практику стратегічного управління підприємствами.

Перевагами впровадження такої концепції є забезпечення виробництва конкурентноздатної продукції за рахунок більш низьких витрат і цін; наявність якісної і реальної інформації про собівартість окремих видів продукції і їхніх позицій на рівні в порівнянні з продуктами інших виробників; можливість використання гнучкого ціноутворення; надання об'єктивних даних для складання бюджету підприємства; можливість оцінки діяльності кожного підрозділу підприємства; прийняття ефективних і обґрунтованих управлінських рішень [3].

Таким чином можна стверджувати, що одним з напрямків подолання існуючої кризи є створення інтеграційних угруповань окремих суб'єктів економіки, включаючи бюджетні організації в тому числі військові формування. Залучення військових частин в інтеграційні угруповання дозволить підвищити надійність й стабільність їх матеріально-технічного забезпечення і в цілому ефективність використання бюджетних коштів на забезпечення діяльності частин. Це в свою чергу дозволить підвищити відповідальність за прийняття рішень, а отже й подолати на цьому підґрунті наслідки кризового періоду розвитку країни.

Список використаних джерел

1. Дикань В.Л. Государственное управление развитием экономики Украины в условиях "третьей волны" глобализации / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. - № 43. - С. 11 - 20.
2. Геєць В.М. Економіка України: стратегія і політика довгострокового розвитку: монографія/ В.М. Геєць. - Київ: Інститут економіки та прогнозування, Фенікс, 2003. – 1080 с.
3. Конкурентоспроможність економіки України в умовах глобалізації: монографія/ [Я.А. Жаліло, Я.Б. Базиліук, Я.В. Белінська та ін.]. За ред. Я.А. Жаліла. - К:НІСД, 2005. – 388 с.

УДК 65(477)

УЗГОДЖЕНІСТЬ ПОНЯТЬ «АДАПТИВНИЙ РОЗВИТОК» ТА «АДАПТИВНИЙ ПОТЕНЦІАЛ»

Халіна В.Ю., к.е.н., доцент (ХНУБА)

Стрімкі глобалізаційні процеси, які охопили сьогодні соціально-економічні системи усіх рівнів, вимагають не лише економічних, але й управлінських, партнерських, конкурентних та інших комунікативних перетворень, задля досягнення переваг на ринку, побудови міцного перспективного плацдарму та запобігання ризиків, які оточують бізнес-структури у невизначеному середовищі. Швидкість цих змін вимагає дії на випередження, оскільки найменша затримка може відкинути успішне підприємство далеко назад. Для ефективного функціонування суб'єктам господарювання необхідна вчасна адекватна адаптація. Тому необхідно будувати діяльність на засадах адаптивного розвитку, який буде враховувати останні тенденції та перспективні напрямки, сучасні тренди європейського та світового ентерпрайзингу.

Слід зазначити, особливу важливість адаптивних процесів для вітчизняних підприємств, оскільки вони активно беруть участь у інтеграції у європейське середовище, що потребує вивчення та впровадження європейських цінностей та європейських стандартів у виробничу, торговельну, ділову, управлінську та інші сфери діяльності. Оскільки, вітчизняні методи ведення бізнесу докорінно відрізняються від європейських, що є наслідком особливостей історичного розвитку України, то адаптивні процеси відбуваються доволі повільно і зустрічають деякий ментальний супротив. В той же час, швидшому переорієнтування українських товаровиробників на європейські ринки сприяла втрата східних зав'язків через ряд об'єктивних політичних та економічних причин. На сьогоднішній день європейський вектор є остаточним вибором України, що дає їй підприємствам визначені правила ведення бізнесу і розуміння того, чого чекають західні партнери від українських виробників. Отже, для успішного виходу на європейські ринки та ефективного ведення бізнесу в Україні підприємствам необхідно йти шляхом адаптивного розвитку і брати на озброєння принципи адаптації.

Зарубіжний досвід та концептуальні

основи теорії адаптації й адаптивного розвитку були закладені такими вченими, як М. Бодсон, Л. Растрігін, С. Састре, У. Р. Ешбі, С. Бір, В. Забродський, В. Прабху, В. Скурихін. В українській економічній науці «адаптивний розвиток» – доволі нове поняття, тому серед сучасних українських вчених питаннями адаптації економічних систем займаються М. М. Буднік, Н. В. Ващенко, С. А. Галушко, Є. С. Галушко, А. Ю. Геворкян, Т. І. Дем'яненко, Л.І. Донець, М. О. Кизим, Т. С. Клебанова, С. А. Кравченко, С. В. Кудлаєнко, Є. Ю. Кузькін, Т. В. Ландіна, А. О. Мельник, Є. В. Міщук, В. Л. Петренко, Л. М. Саломатіна, А.В. Слюсарєва, І. І. Сергійчук, В. П. Стасюк, Ю. Л. Степанова, В. М. Тимохін, А. М. Турило, Т.Б. Шкільної, В. М. Ячменьова та ін.

Не дивлячись на кропіткі та докладні дослідження зарубіжних та вітчизняних науковців, в царині адаптивного розвитку підприємств залишаються прогалини, пов'язані як з концептуально-семантичними аспектами, так і з методичними та методологічними основами даного процесу, що потребує подальшого вивчення та визначення програми подальшого руху підприємств цим шляхом.

В сучасних умовах функціонування підприємства, потенціал підприємства можна розглядати в межах адаптивного підходу. Відповідно до положень еволюційно-кібернетичного підходу до моделювання адаптивної поведінки системи, з погляду М.С. Бурцева [1], на відміну від інших наукових підходів, «при адаптивному підході для заповнення відсутньої апріорної інформації активно використовується поточна інформація. Адаптивний підхід може бути застосований і в тих випадках, коли застосування звичайного підходу хоча і можливо, але пов'язане з великою роботою щодо попереднього визначення функцій розподілу. Якщо ж заздалегідь не зрозуміло, з яким процесом ми маємо справу, з детермінованим або випадковим, і, тим більше, невідомі їхні характеристики, то єдине розумне рішення пов'язане з адаптацією в процесі експериментування, тобто з використанням адаптивного підходу» [2].

Таким чином, адаптивним потенціалом підприємства вважатимемо рівень узгодженості елементів і підсистем підприємства, можливості внутрішніх змінних щодо пристосування до змін у навколишньому економічному середовищі [3]. Адаптивний потенціал підприємства є межею

стійкості до несприятливих чинників, він характеризує рівень спроможності економічного суб'єкта до можливих напрямів адаптації, визначає діапазон позитивних реакцій підприємства на можливі зміни ситуації, сукупність ресурсів і властивостей, які існують у підприємства-адаптанта в прихованому вигляді і можуть бути задіяні під час адаптації. Адаптивний потенціал має дві складові: по-перше, готовність до стабільної виробничої діяльності і, по-друге, готовність до інновацій, й складається з двох векторів, або здатностей до: опору середовищу із подальшою його перебудовою під себе; асиміляції з подальшим поглинанням середовищем.

У роботі [4] під адаптивним розвитком розуміють процес позитивних змін економічних параметрів діяльності за рахунок адекватного реагування на динаміку ринкового середовища комплексу всіх його підсистем, провідна роль в якому належить асортиментній політиці як оператору основної ринкової компоненти – товару. В даному визначенні автор робить наголос саме на асортиментній складовій досліджуваного поняття, не беручи до уваги виробничі та соціальні процеси та якісно-кількісні властивості, що набувають нового значення на кожному етапі розвитку підприємства. А.В. Слюсарєв враховує окремі з цих властивостей адаптивного розвитку в роботі [5], розуміючи під ним якісні зміни, спрямовані на відповідні поставленим цілям, розроблення й модернізацію високоякісної продукції і методів її виготовлення в задані терміни відповідно до вимог покупців, забезпечення на цій основі конкурентних переваг підприємств і задоволення індивідуальних, колективних та суспільних потреб.

У роботі [6] адаптивний розвиток представлено як складну і багатопланову економічну категорію, сутність якої полягає в постійному поліпшенні економічних показників діяльності підприємства та підвищенні його конкурентоспроможності, обумовленому комплексом проведених заходів з акцентом на інновації у сфері виробництва і управління. Дане визначення теж не може вважатися універсальним, адже його автор практично ототожнює властивості поняття «розвиток» та «адаптація», що є абсолютно різноплановими економічними категоріями.

Таким чином, проведений концептуально-семантичний аналіз понятійно-категоріального апарату адаптивного розвитку

підприємства дає підстави визначити його, перш за все, як економічну категорію, по-друге, як безперервний процес, який відбувається на протязі всього життєвого циклу підприємства на основі зміни зовнішніх умов функціонування та залежить від повноти інформації, якою володіє підприємство. По-третє, важливим аспектом є взаємозв'язок понять адаптивного потенціалу та адаптивного розвитку. Якщо розглядати потенціал як здатність до розвитку, а розвиток як

реалізацію наявного потенціалу, то можна стверджувати, що сам розвиток не можливий без потенціалу і глибина та часовий лаг адаптивного розвитку залежать від розмірів адаптивного потенціалу, його структури та якісних характеристик.

На рис. 1 представлено узгодженість та взаємозв'язок понять «адаптивний розвиток» та «адаптивний потенціал».

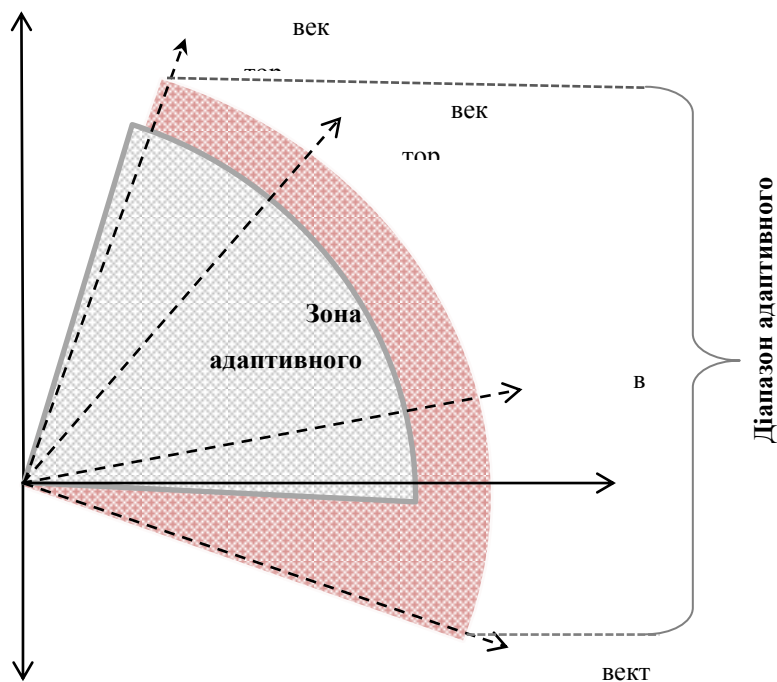


Рис. 1. Графічне зображення взаємозв'язку економічних категорій «адаптивний розвиток» та «адаптивний потенціал» [розроблено автором]

Вектори адаптації на підприємстві можуть мати не лише позитивну спрямованість, але й негативну, тобто адаптуючись до обставин та умов функціонування у невизначеному середовищі, підприємство може досягти не лише сприятливих результатів, але й негативних наслідків певних дій.

Адаптивний потенціал в свою чергу охоплює діапазон, на який розповсюджуються вектори адаптації в даній конкретній ситуації, а адаптивний розвиток спрямований лише на позитивні сценарії, оскільки він є результатом проведеного аналізу можливих наслідків.

Список використаних джерел

1. Бурцев М.С. Эволюционно-кибернетический подход к моделированию адаптивного поведения / М.С. Бурцев // 8-ая национальная конференция по искусственному интеллекту с международным участием. – М. : Физматлит, 2002. – С. 790–798.
2. Маркетинговий інструментарій управління попитом на товари і послуги : Монографія / Р. В. Федорович [та ін.] ; за ред. проф. Р. В. Федоровича. – Тернопіль : Підручники і посібники, 2016. – 244 с.
3. Хворостов В. А. Анализ промышленного предприятия с целью разработки информационного обеспечения оценки его адаптивного потенциала / В. А. Хворостов // Экономика и эффективность

организации производства. – 2006. – № 6. – С. 98–103.4.

4. Школьная Т.Б. Адаптивное развитие предприятий пивоваренной промышленности на основе совершенствования ассортиментной политики : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Т.Б. Школьная ; Воронеж. гос. технол. акад. – Воронеж, 2006. – 24 с.

5. Слюсарев А.В. Управление адаптивным развитием комплексной подготовки производства машиностроительного предприятия : автореф. дис.канд. экон. наук : 08.00.05 / А.В. Слюсарев; Саратов. гос. соц.-эконом. ун-т. – Саратов, 2009. – 27с.

6. Кривенко Е. И. Адаптивное развитие предприятий на основе инноваций (на примере предприятий винодельческой отрасли) / И.П. Богомолова, Е. И. Кривенко. – Воронеж : “ИСТОКИ”. – 2009. – 182 с.

одним из важнейших направлений процесса познания управленческой деятельности и управленческих отношений и потому выступает как важнейшая функция управления наряду с нормативно-ценностной регуляцией и информационным обеспечением. Моделирование — это один из эффективных инструментов научного обоснования земельной политики [3]. Эффективность моделей управления земельными ресурсами, как правило, определяется по величине прироста валовой добавленной стоимости, чистого дохода или земельной ренты.

С научной точки зрения проблемы определения эффективности СУЗР возникают на стыке взаимодействия двух способных к самовосстановлению систем — экологической (земли) и социально-экономической. Однако разрешить их можно и необходимо, прежде всего, в плоскости совершенствования управления именно социально-экономической системой, поскольку она более изучена и понятна. Что касается экологической системы, то здесь, по нашему мнению, необходимо создавать благоприятные условия для ее самовоспроизводства. Принципиальным аспектом в данном случае является то, что аграрные предприятия РФ еще не перешел на новую хозяйственную парадигму развития, которая предусматривает активное использование производительных сил природы и земли. Поэтому приоритетным заданием в научном плане является поиск адекватной комплексной системы оценки эффективности СУЗР. Такой поиск целесообразно проводить в рамках совершенствования управления процессом землепользования.

Негативные тенденции в организации использования земель сельскохозяйственными предприятиями и гражданами определенной территории указывают на наличие малоэффективной системы управления земельными ресурсами [2, с. 41].

Под экономической эффективностью СУЗР нами понимается результативность деятельности по управлению земельными ресурсами на переданной территории. Она измеряется как отношение полученного конкретного экономического эффекта к затратам использованных ресурсов, полученное в результате достижения наибольшего объема земельно-кадастрового производства и использования ресурсов определенной стоимости. Эффективное использование земельных ресурсов в сельском хозяйстве является одной из важнейших задач решения продовольственной

УДК 332.142.4

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫМИ РЕСУРСАМИ

Цыпкин Ю.А., д.э.н., профессор,

Пакулин С.Л., д.э.н., профессор

(ФГБОУ ВО «ГУЗ»),

Феклистова И.С., к.э.н., доцент

(Среднерусский институт управления – филиал ФГБОУ ВО «РАНХиГС»)

Определение эффективности системы управления земельными ресурсами сельскохозяйственных предприятий на территориальном уровне является актуальной научной задачей, которая позволяет провести сравнительный анализ, определить мероприятия по улучшению существующего положения и составить прогнозы для средне- и долгосрочных планов, выработки стратегии развития предприятий сельского хозяйства.

В современных условиях необходимо обеспечить научно-методическую базу совершенствования развития эффективной системы управления земельными ресурсами (СУЗР) и структуры специально уполномоченных органов исполнительной власти и органов местного самоуправления по вопросам управления землепользованием как центрального звена в этой системе. Моделирование систем управления земельными ресурсами является

безопасности страны и успешного развития аграрного сектора экономики [1, с. 102]. Используемые в настоящее время методики для анализа эффективности использования земельных ресурсов предприятий имеют ряд серьезных недостатков: низкий потенциал для использования в прогнозировании и при разработке конкретных мероприятий по улучшению существующего положения дел; отсутствие сопоставимых показателей об эффективности использованных земельных ресурсов и работе предприятий; статичность, негибкость с точки зрения использованных показателей. Таких недостатков, по нашему мнению, лишена предлагаемая нами модель оценки эффективности использования земельных ресурсов предприятий сельского хозяйства.

Для анализа мы составили таблицу исходных данных, где был размещен массив из 22 показателей по каждому из 14 обследованных сельскохозяйственных предприятий Орловской области, которые оказывают влияние на эффективности использования их земельных ресурсов. Затем в результате расчетов коэффициентов корреляции из этих факторов были отобраны наиболее значимые на данный период времени. Следует особо отметить, что нами были отобраны предприятия со схожей специализацией и несущественными отклонениями в размерах деятельности, которые специализируются на производстве зерна и выращивании крупного рогатого скота.

Факторный анализ позволил выявить 5 факторов, наиболее существенно влияющих на эффективность использования площади сельскохозяйственных угодий (Y): X_1 —

численность КРС, голов; X_2 — производство зерна, т; X_3 — количество работников, чел.; X_4 — количество тракторов, ед.; X_5 — энергетические мощности, л.с. О количественном влиянии этих факторов на площадь сельскохозяйственных угодий говорят коэффициенты уравнения регрессии. Они показывают, на сколько га изменяется ее величина при изменении факторного признака на одну единицу.

На основе факторов с наиболее существенными значениями коэффициентов корреляции нами были построены регрессионные функции следующего вида:

$$P_{\text{СУ РАСЧ.}} = f(X_1, X_2, \dots, X_n), \quad (1)$$

где $P_{\text{СУ РАСЧ.}}$ — площадь сельскохозяйственных угодий предприятия, полученная расчетным путем.

Регрессионная модель имеет следующий вид:

$$Y = a_0 + a_1X_1 + a_2X_2 + \dots + a_nX_n, \quad (2)$$

где $a_0, a_1, a_2, \dots, a_n$ — постоянные числа.

Результаты расчетов (табл. 1) показали, что оптимальная величина коэффициента Дурбина-Ватсона составила 1,926 в случае использования зависимости площади сельскохозяйственных угодий от четырех факторов: X_2 — производство зерна, т; X_3 — количество работников, чел.; X_4 — количество тракторов, ед.; X_5 — энергетические мощности, л.с. Близость коэффициента Дурбина-Ватсона к 2,0 говорит об очень незначительной автокорреляции, а, следовательно, о корректности найденного уравнения регрессии.

Таблица 1

Параметры уравнений регрессии по предприятиям

Параметры	Факторы, используемые при анализе			
	X_2, X_4, X_5	X_2, X_4	X_2, X_5	X_4, X_5
Свободный член a_0	254,9529	255,6556	349,3955	211,2544
Коэффициенты:				
a_1	0	0	0	0
a_2	0,046831	0,068027	0,076901	0
a_3	0	0	0	0
a_4	51,18692	81,19848	0	53,96503
a_5	0,163937	0	0,397044	0,179148
Коэффициент детерминации (R^2)	0,979035	0,976352	0,972528	0,978485
Коэффициент Дурбина-Ватсона (K_{dw})	1,772991	2,239264	1,358565	1,830951

Уравнение регрессии в нашем случае имеет вид:

$$P_{\text{СУ РАСЧ.}} = 219,6465 + 0,075523 X_2 + 0,362749 X_3 + 39,02521 X_4 + 0,199384 X_4. \quad (3)$$

Коэффициент детерминации, представляющий собой квадрат коэффициента корреляции и показывающий долю объясненной вариации во всей динамике изменений, составил 0,978485. Его величина говорит о том, что в представленном выше регрессионном уравнении площади сельскохозяйственных угодий учтено 97,85 % факторов, влияющих на нее.

Далее нами по уравнению регрессии была определены расчетные значения площади сельскохозяйственных угодий по каждому предприятию. Определение коэффициента эффективности использования земельных ресурсов сельскохозяйственным предприятием осуществлялось на основе решения следующего выражения по каждому предприятию:

$$K_{\text{ЭИЗРС } i} = \frac{\prod \Phi_i}{\prod P_{P,i}}, \quad (4)$$

где $K_{\text{ЭИЗРС } i}$ — коэффициент эффективности использования земельных ресурсов конкретным предприятием, ед.; Φ_i — фактическая площадь сельскохозяйственных

угодий i -го предприятия, га; $P_{P,i}$ — площадь сельскохозяйственных угодий i -го предприятия, полученная расчетным путем по уравнению регрессии, га.

Чем больше единицы найденный коэффициент, тем эффективнее используются земельные ресурсы конкретным сельскохозяйственным предприятием.

На рис. 1 наглядно представлены значения коэффициента эффективности использования земельных ресурсов по 14 сельскохозяйственным предприятиям Орловской области. Коэффициент показывает, какая площадь сельскохозяйственных угодий должна быть у предприятия, получающего определенный урожай и владеющего определенными материальными ресурсами. Расчеты выявили, что неэффективно использующие земельные ресурсы конкретные сельскохозяйственные предприятия фактически не используют 809,94 га или 1,7% общей площади сельскохозяйственных угодий 14 предприятий.

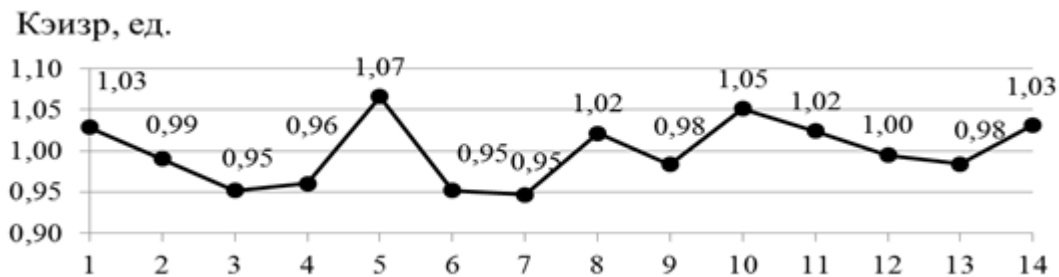


Рис.1. Значения коэффициента эффективности использования земельных ресурсов

Легко посчитать экономический эффект от повышения эффективности использования земельных ресурсов. Для этого отрицательное отклонение по площади сельскохозяйственных угодий необходимо умножить на урожайность зерновых и цену 1 ц. В нашем случае экономический эффект от улучшения использования земельных ресурсов в 2016 г. в целом по 14 предприятиям составил 51,28 млн. руб. (в ценах 2015 г.). Это очень существенный эффект, который свидетельствует о необходимости активизации работы сельскохозяйственных предприятий по повышению эффективности использования

имеющихся земельных ресурсов.

Особо следует отметить гибкость методики, два ее существенных преимущества: возможность использования неограниченного числа факторов с учетом статистических параметров уравнения регрессии; доступность данных для анализа и наличие показателей в отчетности предприятий сельского хозяйства. Ее применение будет способствовать принятию научно обоснованных управленческих решений по улучшению использования земельных ресурсов сельскохозяйственных предприятий. Методика может применяться на всех уровнях управления сельским хозяйством при корректном

отборе факторных признаков и позволяет повысить качество аналитической экономической работы. Рекомендуется широко использовать методику оценки эффективности управления земельными ресурсами предприятий сельского хозяйства на территориальном уровне научными работниками, студентами вузов, в учебном процессе.

Список использованных источников

1. Пакулин С. Л. Совершенствование государственного регулирования социально-экономического развития на региональном уровне / С.Л. Пакулин // Матеріали V науково-практичної конференції студентів та молодих вчених «Наукові розробки: перспективи 21 сторіччя» (19 квітня 2017 р., м. Краматорськ, Україна). – Вінниця: ТОВ «Нілан-ЛТД», 2017. – С. 101–104.

2. Феклистова И.С. Совершенствование государственного регулирования эффективного использования земельных ресурсов территории / И.С. Феклистова // Материалы III международной научно-практической конференции «Современные экономические исследования» (12 февраля 2017 г., г. Краматорск, Украина). – Винница: ООО «Нілан-ЛТД», 2017. – С. 40–43.

3. Цыпкин Ю. А. Устойчивое развитие сельскохозяйственных предприятий региона / Ю. А. Цыпкин, И. С. Феклистова, Е. В. Губарев // Московский экономический журнал. – 2015. – № 3. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://qje.su/regionalnaya-ekonomika-i-razvitiie/ustojchivoe-razvitiie-selskohozyajstvennyh-predpriyatij-regiona/> (дата обращения: 21.04.2017).

УДК 658: 330.341.1

ВДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ВИРОБНИЦТВА В УМОВАХ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ

*Янченко Н.В., к.е.н., доцент,
Зінченко В.Є., студент (ХНУБА)*

На сьогодні, управління процесами організації виробництва потребує детальної уваги щодо змін задач і критеріїв на яких базується економічний механізм підприємств. Підприємство являється конкурентоспроможним та результативним, коли має дієву організацію виробничих процесів. Розвиток процесів

виробництва безпосередньо впливає на збільшення спектру організаційних рішень, що базуються не тільки на трудових процесах, а й включають в себе виробничі процеси підприємства. Управління виробництвом запроваджує за собою взаємодію з іншими елементами системи, тому вдосконалення організації виробництва несе за собою докорінну зміну в самій системі управління на підприємстві.

Оптимізація всіх складових частин виробничого процесу, встановлення відповідних технічних норм і стандартів якості продукції, відповідність поставлених задач та забезпечення оптимального співвідношення результату діяльності і витрат понесених для його отримання гарантуватиме розвиток організації виробничих процесів на підприємстві.

Проблеми організаційного розвитку щодо запровадження незлагоджених рішень і відсутності загальної стратегії призводить до того, що організація виробничих процесів ведеться відокремлено від інших функціональних галузей його діяльності. Ці недоробки кажуть про те, що організація виробничих процесів в умовах інноваційного розвитку потребує суттєвого вдосконалення.

Система організації виробництва потребує проведенню оцінки, зважаючи на функції і закономірності виробничих процесів з урахуванням повсякчасних змін у зовнішньому середовищі в поєднанні з запитамі робітників у досягненні кінцевого результату своєї праці з потребами ринку. Це дасть змогу розробити успішні програми з вдосконалення організації виробництва в умовах інноваційного розвитку.

Низький рівень конкурентоспроможності промислової продукції та технологічна відсталість виробництва є запорукою економічного стану в країні, який залишається досить складним. Процес глобальної зміни ситуації на промислових підприємствах є можливим лише при об'єднанні інноваційних, економічних та організаційних основ, що забезпечив би стійкий підйом в найближчій перспективі. Для цього необхідно розробити інноваційну програму розвитку організації виробничих процесів, яка дозволить мобілізувати всі внутрішні джерела розвитку на підприємствах і, перш за все, наявного на підприємствах інтелектуального потенціалу, що трансформується в технологічний розвиток [1].

Інноваційний підхід до організації виробництва дасть змогу підвищити якість і ефективність управління на підприємстві,

адаптувати параметри функціонування організації до зовнішнього або внутрішнього середовища, підтримувати стійкість організації, забезпечувати упорядкованість параметрів структури організації. На будь-якому підприємстві організація виробничих процесів базується на раціональному поєднанні основних, допоміжних і обслуговуючих процесів, які спираються на певну групу законів і відповідних їм закономірностей.

Сучасні підприємства повинні володіти не тільки високим технічним оснащенням і кваліфікованими кадрами, а й містити прогресивні форми організації виробництва, раціонально використовуючи всі потужності, з урахуванням (існуючої) ринкової ситуації і можливістю оперативного реагування на всі зміни. Програма вдосконалення організації виробництва в умовах інноваційного розвитку дозволить забезпечити відповідність організації виробництва підприємства його цілям та перспективним планам, співвідношення форм і методів організації виробництва його матеріально-технічному базису, конкретним виробничо-технічним умовам і економічним вимогам комплексності виробництва.

Список використаних джерел

1. Організація виробництва: Навчальний посібник для студ. вищ. навч. закл. / В.О. Онищенко, О.В. Редкін, А.С. Старовірець, В.Я. Черганова.- К.: Лібра, 2003.- 335 с.
2. Іщук С.О. Виробничий потенціал промислових підприємств (Проблеми формування і розвитку) / Іщук С.О. – Львів: Інститут регіональних досліджень України, 2006. – 278 с.
3. Йохна М. А. Економіка і організація інноваційної діяльності : навч. посіб. / М. А. Йохна, В. В. Стадник. – К. : Академія, 2005. – 400 с.

УДК 332.012.33

ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА ПРИРОДНО-РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

*Янченко Н.В., к.е.н., доцент,
Орябинська В.А., студент (ХНУБА)*

Актуальність даної теми полягає в тому, що природно-ресурсний потенціал як одна з найважливіших складових частин економічного

потенціалу заповіданий не повністю. Україна володіє найбільшим у Європі природно-ресурсним потенціалом, що визначається унікальними особливостями її геологічної будови. До них належить наявність Українського щита, який належить до найдавніших геологічних структур планети і найглибшої у світі Дніпровсько-Донецької тектонічної западини. Через їх наявність Україна володіє 75% запасів марганцю у світі, входить до трійки країн світу за запасами титану, урану, цирконію, алюмінію, міді, нікелю, золота, платини, алмазів, бурштину. Посідає друге місце у світі після Бразилії за запасами каменю топазу. В 60-ті роки ХХ ст.. Україна мала найбільші у світі запаси природного газу. Зараз, коли з'явилися нові технології видобування вуглеводнів, Україна може відновити свій статус країни з найбільшим у Європі видобутком нафти і газу [1].

Запаси мінеральних ресурсів України оцінюються зарубіжними експертами у 8 балів за 10-бальною шкалою. Це означає, що Україна належить до головних мінерально-сировинних держав світу, і за запасами основних видів корисних копалин з розрахунку на одну особу посідає одне з перших місць у Європі. В надрах країни виявлено понад 200 видів корисних копалин, для видобутку яких відкрито близько 20000 родовищ [2].

Найвищий показник потенціалу мінеральних ресурсів спостерігається у Дніпропетровській, Донецькій та Луганській областях. Мінерально-сировинна база цих регіонів має вагомий економічний потенціал для створення ефективного конкурентоспроможного господарського комплексу. Проте, використання природно-ресурсного потенціалу неможливо розглядати без врахування принципів раціонального природокористування. Адже, екстенсивний розвиток галузей промисловості та ресурсомісткі застарілі технології призвели в результаті не лише до різкого зниження конкурентоздатності східних регіонів України на світових ринках, а й до катастрофічних екологічних наслідків на цих територіях – накопичення виробничих відходів, порушення стійкості геологічного середовища, критичної демографічної ситуації тощо [3].

За запасами нафти та газу Україна посідає четверте місце в Європі після Норвегії, Великобританії і Нідерландів. В Україні розміщені три нафтогазових регіони: Західний (Львівська, Івано-Франківська, Чернівецька, Закарпатська області), Східний (Полтавська,

Сумська, Харківська та Чернігівська області) та Південний (Причорноморсько-Кримський). Промислові і прогнозовані запаси нафти в Україні залягають у Дніпровсько-Донецькій нафтогазоносній області, Карпатській та Причорноморській нафтогазоносних провінціях. На державному балансі нараховується 289 родовищ вуглеводнів. Експлуатується понад 4300 нафтових та газових свердловин. Потреби України за рахунок власного видобутку забезпечуються нафтою на 10–12%, а газом – на 20–22% [4].

Природні умови, до яких належать клімат, рельєф, геологічна будова, географічне положення, можуть або гальмувати розвиток суспільного виробництва, або створювати додаткові умови для економічного зростання: нормальне зволоження, достатня річна сума додатних температур, родючість ґрунту [3].

Що стосується водних ресурсів, то регіони України забезпечені ними теж нерівномірно. Найбільшим потенціалом водних ресурсів володіють Закарпатська та Івано-Франківська області, найменшим – Одеська, Вінницька, Полтавська.

«Золотий фонд» України, а саме – земельні ресурси, відзначаються високими біопродуктивними властивостями. Адже, вітчизняні чорноземи складають більш як 20% світових земельних ресурсів. Серед регіонів найбільшим потенціалом земельних ресурсів володіють Тернопільська, Вінницька та Черкаська області. Слід зазначити, що в сучасних умовах загрози глобальної продуктової кризи саме цей вид ендегенного потенціалу набуває ролі потужного чинника економічного зростання регіонів, які вважалися «непрестижними». Але це можливо лише за умов ведення збалансованої сільськогосподарської діяльності, використання ефективних технологій, зниження рівня забруднення земель тощо. Лісовими ресурсами найкраще забезпечені Львівська, Івано-Франківська, Чернівецька та Закарпатська області, а найгірше – Миколаївська та Херсонська області.

Сьогодні, як уже зазначалося, неможливе ефективне використання природного потенціалу без урахування принципів раціонального

природокористування, а саме [5]:

- принцип «нульового рівня» споживання природних ресурсів;
- принцип відповідності антропогенного навантаження природно-ресурсному потенціалу регіону;
- принцип збереження просторової цілісності природних систем у процесі їх господарського використання;
- принцип збереження природообумовленого кругообігу речовин у процесі антропогенної діяльності;
- принцип погодження виробничого і природного ритмів.

Нині в Україні виникає негайна потреба в розв'язанні низки питань щодо формування, нарощування та ефективного використання природно-ресурсного потенціалу, усвідомлення яких як на загальнодержавному, так і на регіональному рівні має поза сумнівом пріоритетне значення для забезпечення високого рівня економічної безпеки і збалансованого розвитку країни.

Список використаних джерел

1. Масляк П. Геополітичний трикутник ЄС-Україна-Росія і економічний потенціал України//Газета «Народний оглядач», 1999-2016.
2. Національна економіка : навч. посіб. / [А. Ф. Мельник, А. Ю. Васіна, Т. Л. Желюк, Т. М. Попович] ; за ред. А. Ф. Мельник. – К. : Знання, 2012. – 463 с.
3. Мала гірнича енциклопедія : у 3 т. / за ред. В. С. Білецького. – Донецьк : Донбас, 2004 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://bookdn.com/book_274.html
4. Розміщення продуктивних сил : підручник / В. В. Ковалевський, О. Л. Михайлюк, В. Ф. Семенов та ін. ; за ред. В. В. Ковалевського, О. Л. Михайлюк, В. Ф. Семенова. – К. : Т-во «Знання», КОО, 1998. – 501 с.
5. Регіональна економіка: Навч. посібн. (2-е вид. змін. і доп.) // За ред. Я.Б.Олійника. – К.: КНТ, Видавець Фурса С. Я., 2008. – 444 с.

Секція
«ЗАГАЛЬНОЕКОНОМІЧНІ ПИТАННЯ»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор О.Г. Дейнека

УДК 355.02(477)

**СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ
РОЗВИТКУ ОБОРОННО-
ПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ
УКРАЇНИ**

Аванесова Н.Е., к.е.н., доцент (ХНУБА)

Для подолання кризових явищ в ОПК України потрібні потужні інвестиції як необхідний ресурс для структурних перетворень в оборонно-промисловій сфері, підвищення рівня оборонних виробництв, розвитку експортного потенціалу, розробки і виготовлення високотехнологічних зразків ОВТ спільно з зарубіжними компаніями. Досягнення цієї мети значною мірою залежить від рівня розвитку інвестиційно-інноваційної діяльності в сфері ОПК, забезпечення її державної підтримки та потрібних обсягів фінансування і стимулювання інновацій. Своєю чергою інвестиційно-інноваційна політика ОПК обумовлює можливості модернізації та нарощування основних фондів його виробничих структур і, як наслідок, можливість виробництва високотехнологічних наукоємних ОВТ.

Для підприємств оборонно-промислового комплексу України головною складовою є воєнно-економічна складова. Крім зміцнення обороноздатності держави, одним з головних завдань воєнної політики України є створення сприятливого та безпечного для неї зовнішньополітичного оточення та формування нових орієнтирів співпраці у військовій сфері. Останнє досягається, як правило, нормалізацією воєнно-політичних відносин із сусідніми країнами та центрами сили, які, врешті-решт, і впливають на воєнно-політичну обстановку навколо України. На Європейському геополітичному просторі центрами сили є НАТО і Росія. Отже, визначення воєнно-політичного курсу України полягає передусім у розробці стратегії її поведінки у стосунках з НАТО і Росією.

З точки зору удосконалення методологічних підходів до формування та реалізації військово-технічної та оборонно-промислової політики важливими питаннями є розробка цілісної системи законодавчих та

нормативно-правових актів у цій сфері. Після затвердження Стратегії національної безпеки, Воєнної доктрини, Стратегічного оборонного бюлетеня та Концепції реформування та розвитку ЗСУ України важливо сформувати повний перелік документів стратегічного планування у сфері оборони. Ці документи сприятимуть формуванню оперативно-стратегічних вимог до системи озброєнь.

З урахуванням зазначених документів та прогнозу соціально-економічного розвитку держави на перспективу до 2025 р. доцільно розробити й затвердити концептуальні документи – «Основи військово-технічної політики України до 2025 року та подальшу перспективу» та «Основи оборонно-промислової політики України до 2025 року та подальшу перспективу». Це дасть змогу доопрацювати Державну цільову оборонну програму розвитку озброєнь на 2012-2017 рр. та окремі програми з реалізації важливих проектів («Сапсан», Ан-70, «Корвет» тощо), розробити та затвердити Державну цільову програму розвитку ОПК, галузеві програми розвитку авіаційної, ракетно-космічної, суднобудівної, електронної промисловості та інших галузей машинобудування на перспективу 10-15 років. Це також забезпечить залучення додаткових інвестицій на основі приватно-державного партнерства та цілеспрямований розвиток науково-технічних досліджень і систем підготовки кадрів для ОПК, особливо з принципово нових напрямів створення озброєння, військової та спеціальної техніки.

УДК 332.1; 332.122 (1-21)

**ПРОГРАМИ НАЦІОНАЛЬНОЇ
БЕЗПЕКИ У КРАЇНАХ СВІТУ**

Александрова О.Ю., ст.викладач (УкрДУЗТ)

У сучасному світі проблему національної безпеки виділено в окрему галузь політичної науки та політичної діяльності, значення якої постійно зростає. Від рівня національної безпеки залежить саме існування та розвиток людини, суспільства, держави. Процеси глобалізації, посилення єдності світу з одночасним

поглибленням його національної різноманітності, революція у військовій сфері призвели до зміни загроз і небезпек для людства, окремих націй і держав, що вимагає нових підходів до глобальної, міжнародної та національної безпеки.

Державні програми та концепції національної безпеки розробляються у багатьох країнах світу.

Вперше дане поняття з'явилося в політичному вжитку в 1904 р. в посланні президента США Теодора Рузвельта Конгресу країни. Визначення поняття та його змістове наповнення не є постійним, а залежить від ситуації, можливостей та особистих якостей відповідних керівників і включає до свого складу, в залежності від зовнішньої і внутрішньополітичної ситуації, такі ієрархії компонент, як воєнно-політична безпека, екологічна безпека, безпека, пов'язана з виникненням стихійних лих, катастроф й т.д.

Так, наприклад у "Стратегії національної безпеки США" сказано, що "Захист національної безпеки народу, території і образу життя являється головною задачею адміністрації президента. Її головними цілями являються : надійна підтримка безпеки, спираючись на збройні сили, сприяння розвитку американської економіки, сприяння укріпленню демократії за кордоном".

Значний вплив на політику національної безпеки США робить міра міжпартійної боротьби. Міжпартійна боротьба значно знижує ризики, на які хотіли б піти адміністрація, поставивши під загрозу національні інтереси, а також дає можливість уникнути висунення ризикованих і амбітних зовнішньополітичних ініціатив. Низький рівень міжпартійної боротьби підвищує вірогідність здійснення ризикованих заходів. Двопартійна згода привела, наприклад до війни в Кореї і у В'єтнамі, а також до схвалення розширення НАТО.

Свої особливості має Концепція національної безпеки Франції. Серед інших національних особливостей формування політики національної безпеки можна відмітити наступні. У Франції існує стійка внутрішня згода про те, що країна є великою світовою державою. У цьому і полягає голліська традиція, сформульована де Голлем як "Франція лише у тому разі є справжньою Францією, якщо вона стоїть в перших рядах".

На відміну від багатьох країн (наприклад, Японії), Франція не обтяжена комплексом провини із-за свого колоніального минулого, що дає їй привід для претензій на глобальну роль у світі, що виражається в прагненні грати роль

посередника між провідними західними країнами і державами "третього світу".

Традиційне забезпечення безпеки розглядається Францією за допомогою рівноваги великих держав у рамках багатопольярного світоустрою. Звідси і традиційне прагнення Франції до проведення гнучкої політики балансування і відмова від яких-небудь двосторонніх союзів на користь багатосторонніх. Франція також розглядає військові інструменти в якості основи забезпечення політики безпеки, що знаходить підтвердження у відособленості (однобічності) в питаннях національної оборони від НАТО та інших держав Європи, а також в проведенні власної ядерної політики.

У геополітичному плані Франція рахує себе не лише континентальною і морською державою одночасно, але і уточнює, що є єдиною (виключаючи Іспанію) європейською країною, що одночасно виходить до Атлантики і Середземного моря. Таке положення Франції зумовило і як би потрійність її геополітичної моделі.

"Тьєрмондизм" визначає для Франції необхідність постійної глобальної залученості як "зобов'язань і відповідальності" за свої підмандатні території і сприяння в розвитку своїм колишнім колоніям. Виправданням глобалізму Франції служить також і її статус постійного члена СБ ООН.

"Європейський периметр" визначає важливість участі Франції у формуванні регіонального порядку як в Середземномор'ї, Північній Африці, так і на Близькому Сході і прилеглих до нього акваторіях. "Євроцентризм" визначається особливою важливістю стану безпеки в Європі і участі в європейських справах, де Франція традиційно розглядає себе як регіонального лідера, стримуючи при цьому європейські апетити США, Великобританії (англосакська група), Німеччини і, в деяких випадках, Росії.

Відмітною особливістю керівництва забезпеченням національної безпеки Франції є особлива роль президента республіки, що визначено конституцією 1958 р., згідно якої президент є "гарантом національної незалежності, територіальної цілісності, дотримання угод Співтовариства і договорів", а також главою збройних сил.

До національних особливостей Японії, що визначають формування її поглядів на проведення політики національної безпеки, відноситься передусім гомогенність і закритість японського суспільства, що визначилося тривалим, майже трьохсотрічним (аж до середини

ХІХ століття) періодом її самоізоляції. Японський соціум орієнтований на безпосереднє реагування на зміни в довкіллі. Якщо на заході цілі задаються заздалегідь і механізми визначаються необхідністю їх досягнення, то японські структури не формулюють мети жорстко. Цілі не задаються ззовні, а гнучко формулюються у рамках поточного контексту.

Організація японського суспільства як автономно розподіленої ієрархічної системи, що значно відрізняється від європейського суспільства як лінійної суми самостійних індивідів, накладає помітний відбиток і на процес ухвалення рішень. Рішення, що розробляється декількома автономними групами, виробляється при лідируванні однієї з них, найбільш підготовленою. Цей метод дістав назву "пов'язання коренів", тобто узгодження деталей до ухвалення рішення.

Необхідно відмітити, що за уявленням японців "ніхто не може служити двом хазяям". Саме тому, вибираючи між великими державами, Японія вважає за краще однозначно орієнтуватися на США, і мати набагато прохолодніші зв'язки з Росією і Китаєм. Поточні обґрунтування політики національної безпеки Японії носять безладний і ситуативний характер і відбивають представлення певної групи правлячих кіл за відсутності загальнонаціональної платформи.

Список використаних джерел

1. Н.А. Баранов. Основы международной безопасности. Лекция 3. Политика национальной безопасности ведущих стран. – Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://nicbar.ru/politology/study/kurs-osnovy-mezhdunarodnoj-bezopasnosti/217-lektsiya-3-politika-natsionalnoj-bezopasnosti-vedushchikh-stran>
2. Базилевич В.Д., Базилевич В.С. Ринкова економіка. Основні поняття і категорії: навчальний посібник. – К.: Знання, 2006. – 263 с.
3. Предборський В.А. Економічна безпека держави: Монографія. – К.: Кондор, 2005. – 391 с.
4. Калинина Н.М. Экономическая безопасность региона: сущность, угрозы и меры обеспечения. - Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskaya-bezopasnost-regiona-suschnost-ugrozy-i-mery-obespecheniya>

УДК 658.5.011

ПРИМЕНЕНИЕ ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНЫХ ГИБРИДНЫХ КОНФИГУРАЦИЙ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ СТРУКТУР ПРЕДПРИЯТИЙ

*Андреева Т.Е., к.э.н., профессор,
Гетьман О.А., к.э.н., ассистент (ХНУБА)*

Основной задачей для предприятий Украины стало не только выживание в условиях кризиса, но и развитие их деятельности во внешней среде, которая становится все более сложной и динамичной, а в некоторых случаях и враждебной. В данных условиях руководителям предприятий необходимо уделять особое внимание влиянию факторов, характеризующих усиливающуюся конкуренцию на рынках товаров и услуг, а также влиянию политической составляющей внешней среды.

Как отмечалось в более ранних публикациях [1, 2], организациям рекомендуется рассматривать внешние факторы, влияющие на эффективное развитие организации, уметь безошибочно определять тип внешней среды, в которой работает предприятие (простая – стабильная, простая – динамичная, сложная – стабильная, сложная – динамичная) с целью своевременного принятия решения руководителем о необходимости трансформации организационной структуры предприятия [1].

Для обоснования целесообразности трансформации оргструктуры предприятия следует сопоставлять тип внешней среды предприятия и существующую конфигурацию оргструктуры (сложной и динамичной среде наиболее соответствует адхократичная форма, сложной и стабильной – профессиональная бюрократия, простой и динамичной – простая форма, простой и стабильной – механистическая бюрократия; если внешняя среда стремится к средней степени сложности и динамичности рекомендуется применять дивизиональную форму).

При необходимости, если одна из основных характеристик внешней среды имеет усредненное значение (сложность или динамичность характеризуется уровнем влияния средней степени), рассматривается использование гибридных форм указанных выше конфигураций. В этом случае образуются простые гибридные формы.

Простые гибридные формы – это формы,

в которых комбинации параметров дизайна различных конфигураций используются на всех уровнях предприятия.

Гибридные конфигурации организационных структур могут быть образованы между пятью типами основных (чистых) форм: профессиональной, дивизиональной, механистической, простой и адхократичной формами.

К устойчивым простым гибридным конфигурациям относятся: форма взаимосвязанных продуктов (гибрид механистической и дивизиональной конфигураций оргструктур); индивидуализированная дивизиональная форма (гибрид дивизиональной и простой конфигураций); дивизиональная адхократия (гибрид дивизиональной формы и адхократии); социализированная дивизиональная форма (гибрид дивизиональной и профессиональной структур); форма обогащения содержания труда (гибрид механистической и профессиональной конфигураций); простая бюрократия (гибрид простой и механистической конфигураций); предпринимательская адхократия (гибрид простой и адхократичной форм); профессиональная бюро / адхократия (гибрид адхократии и профессиональной конфигурации); простая профессиональная бюрократия (гибрид простой и профессиональной форм); временная адхократия (гибрид механистической конфигурации и адхократии).

Таким образом, общее число «чистых» и устойчивых простых гибридных форм соответствует пятнадцати конфигурациям. Помимо простых гибридных форм существуют и дифференциальные гибридные формы.

Дифференциальные – формы, в которых комбинации параметров дизайна различных конфигураций используются в разных составных частях предприятия [2].

Дифференциальных гибридных форм, в отличие от простых, может быть образовано бесконечное множество, так как комбинации параметров дизайна различных конфигураций (двух и более) используются в различных составных частях организации.

Возникает вопрос, при каких условиях целесообразно трансформировать структуру предприятия в дифференциальную гибридную форму?

Для получения ответа на данный вопрос, акцентируется внимание на следующем.

1. Известно, что дивизионализация структур является реакцией на диверсификацию. Верным также является и обратное утверждение,

а именно, диверсификация способствует дальнейшей дивизионализации.

2. Дивизиональные формы успешно существуют во внешней среде, которая характеризуется средним уровнем сложности и динамичности, адхократичные – существуют и развиваются в сложной и динамичной внешней среде.

3. Сложность внешней среды склоняет структуру организации к децентрализации, динамичность – к ее органичности [3].

4. При взрослении организация может принимать более крупные формы (механистические, профессиональные, дивизиональные) по сравнению с простыми и адхократичными формами.

5. Любая конфигурация может трансформироваться в адхократичную форму (или гибридную форму указанной конфигурации), столкнувшись с высокой сложностью и динамичностью внешней среды [4].

6. Для дифференциальных гибридных форм характерна вертикальная и горизонтальная децентрализация селективного вида (как ограниченная, так и неограниченная).

7. При высокой степени вертикальной и горизонтальной децентрализации образуются профессиональные и адхократичные конфигурации оргструктур параллельного и селективного вида соответственно.

Обобщая сказанное выше следует, что при естественном укрупнении структур (при развитии предприятия), диверсификации (внутриотраслевой или межотраслевой) и возможной дальнейшей дивизионализации, предприятия сталкиваются с разными уровнями сложности и динамичности внешней среды, что свидетельствует о существовании предприятия одновременно в нескольких ее типах (дифференциальная внешняя среда предприятия).

Дифференциальная внешняя среда предприятия – совокупность факторов, которые воздействуют на организацию извне, при этом значения уровней влияния одних и тех же факторов на различные подразделения (составные части) единого предприятия имеют определенные отличия.

Селективность горизонтальной и вертикальной децентрализации, взаимное согласование как основной координационный механизм, рыночный принцип группирования организационных единиц и другие параметры дизайна дают возможность адхократичным структурам и их простым гибридным формам

успешно переходить к дифференциальным гибридным формам, для которых одновременное существование в различных типах внешней среды является комфортным.

Следует также акцентировать внимание на том, что для успешных, в том числе достаточно крупных компаний, где имеют место процессы, связанные с обновлением предприятия как стадией его жизненного цикла, диверсификация является одним из основных направлений развития как на существующем рынке товаров и услуг, так и при проникновении на новые рынки.

Подтверждением данного вывода служит также следующее. Известно, что существует логическая связь между сокращением издержек и повышением полезности блага, выраженная в создании «инновации ценности».

Инновация ценности – один из основных показателей развития предприятия, новый способ мышления и воплощения стратегии. Эта категория подводит итог синергетической связи, которая проявляется между «качественными» показателями системы, отражая ее эмерджентность [5].

Отмечено, что связь между сокращением издержек предприятия и повышением полезности блага является следствием одновременного достижения дифференциации и снижения затрат за счет ослабления влияния факторов внешней среды.

Инновация ценности дает возможность создать максимально – свободное от конкуренции рыночное пространство, при этом разрушается компромисс ценность – издержки.

Для создания инновации ценности предприятию необходимо:
- осуществить реконструкцию границ рынка;
- и / или осуществить выход за пределы существующего спроса товаров или услуг [5].

Учитывая сказанное выше, не требует дополнительных доказательств заключение, что при создании инновации ценности практически невозможно не затронуть диверсификационные и дивизионализационные процессы.

Данные утверждения касаются предприятий, независимо от того, где бы они не располагались, какими бы техносистемами не обладали, как долго бы не находились на рынке, какие бы размеры не имели, так как своевременная трансформация предприятия или его структурных подразделений в случае несоответствия организационной структуры компании в целом влиянию факторов внешней среды – основа решения вопроса не только выживания предприятия, но и дальнейшего

развития.

Таким образом, использование дифференциальных гибридных конфигураций, которые рекомендуется применять предприятиям всех организационно-правовых форм хозяйствования в случае их функционирования в дифференциальной внешней среде, является обоснованным и актуальным.

Список использованных источников

1. Андреева Т. Е., Гетьман О. А. Основные подходы к разработке математической модели определения влияния факторов сложности и динамичности внешней среды предприятия в формате перспектив его развития // Економіка. Управління. Інновації. 2015. №1 (13). URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui_2015_1_3. (дата звернення: 28. 03. 2017).

2. Andreeva T. E., Getman O. A. Development of the enterprise as a transformational shift to a new level // Economics, management, law: problems and prospects: Collection of scientific articles. Coventry, UK: Agenda Publishing House, 2015. Vol 2. P. 271–278.

3. Г. Минцберг. Структура в кулаке: создание эффективной организации. СПб.: Питер, 2011. 512 с.

4. Андреева Т.Е., Гетьман О.О. Виникнення промислових кластерів при ускладненні та посиленні динамічності зовнішнього середовища // Economics, management, law: socio-economic aspects of development. Roma: Edizioni Magi, 2016. С.168–172.

5. Ким У., Моборн Р. Стратегия голубого океана. Как создать свободную рыночную нишу и перестать бояться конкурентов; пер. с англ. И. Ющенко. М.: НИРО, 2008. 272 с.

УДК 336.71:004

ФОРМУВАННЯ КОНЦЕПЦІЙ УПРАВЛІННЯ БАНКІВСЬКИМИ РИЗИКАМИ НА ЗАСАДАХ БАЗЕЛЯ - III

*Бобиль В. В., д.е.н., доцент,
Дронь М. А., бібліограф I категорії науково-
технічної бібліотеки (ДНУЗТ
ім.ак.В.Лазаряна)*

Для вітчизняної фінансової думки актуальною проблемою є формування нової

концепції управління банківськими ризиками, яка має бути ефективною як в умовах відносно стабільного зовнішнього середовища, так і в період кризи.

Отже основним завданням подальшого розвитку ризикології в банківській діяльності є оновлення концептуального підходу до науково-практичного осмислення управління банківськими ризиками з огляду на причини і наслідки глобальної фінансової кризи, а також поглиблення методологічного апарату дослідження проблеми управління ризиками саме в умовах значної фінансової нестабільності.

Банківські ризики мають ознаки економічної категорії «ризик», яка пов'язана з конфліктністю, результативністю та невизначеністю. Конфліктність виникає через суб'єктивно-об'єктивну природу ризику, наявність певних суперечностей між об'єктивно існуючими ризиковими ситуаціями та їхньою суб'єктивною оцінкою. Результативність ризику

виявляється в ймовірності відхилення від запланованих (очікуваних) показників діяльності економічних агентів, наслідки якого можуть бути негативними, нульовими або позитивними. Невизначеність пов'язана з неможливістю оцінки ймовірності настання певних подій та масштабів їхнього вияву. Необхідність прийняття економічних рішень в умовах невизначеності спричиняє виникнення ризику. Відмінність ризику від невизначеності полягає в тому, що ризик передбачає можливість оцінки ймовірності настання подій та наслідків їхньої реалізації.

Зазначимо, що в кризових та в ординарних умовах характер та прояви ризиків відрізняються. Через це управління банківськими ризиками в умовах фінансової кризи типологічно відрізняється від управління ризиками в період відносно стабільного зовнішнього середовища (табл. 1).

Таблиця 1

Основні відмінності управління банківськими ризиками в умовах стабільного середовища та в період фінансової кризи

Показники	Управління ризиками в умовах	
	стабільного середовища	фінансової кризи
Об'єкти управління	Ризики, що пов'язані з активно-пасивними операціями банку та з організацією його діяльності	Ризики, що пов'язані зі значними та непрогнозованими змінами чинників зовнішнього та внутрішнього середовища
Суб'єкти управління	Члени Правління, комітетів, керівники підрозділів та інші працівники банку, які задіяні в управлінні банківськими ризиками	Антикризові менеджери, тимчасові робочі групи, куратори національного регулятора, спеціалісти Фонду гарантування вкладів фізичних осіб
Мета управління ризиками	Уникнення значного негативного відхилення від запланованих показників діяльності банку внаслідок «реалізації» ризиків	Уникнення банкрутства, подолання кризової ситуації з мінімумом втрат
Рівень ресурсної забезпеченості	Високий рівень забезпеченості ресурсами за ефективної діяльності банку	Обмеженість фінансових ресурсів через значне збільшення банківських ризиків
Швидкість прийняття та якість управлінських рішень	Виважений та поступовий процес прийняття управлінських рішень	Висока ймовірність прийняття помилкових рішень через необхідність швидкого реагування на значні зміни чинників зовнішнього та внутрішнього середовища
Рівень ризикованості	Рівень ризикованості діяльності, що є прийнятним для власників банку (толерантність до ризику)	Високий рівень ризику через значну зміну чинників зовнішнього та внутрішнього середовища
Рівень інформаційної підтримки управлінських рішень	Стандартний рівень інформаційної та аналітичної підтримки управлінських рішень	Значне збільшення обсягу розрахунків, аналітичних, прогностичних та діагностичних процедур

Світова фінансова криза 2008 року стала причиною пошуку шляхів зміцнення стійкості банківської системи за рахунок підвищення ліквідності та рівня капіталізації. Саме з цієї причини Базельський комітет розробив і затвердив в 2010 року нову редакцію угоди – Базель III, в якій було передбачено подолання недоліків попередньої угоди (Базель II) через зміцнення міжнародних нормативів з управління капіталом та ліквідністю.

Саме Базель III став теоретичною основою формування та становлення нової концепції антикризового управління банківськими ризиками, метою якої є досягнення стійкого розвитку банківських установ, що передбачає їх здатність до результативної протидії негативному впливу чинників внутрішнього та зовнішнього середовища.

Запровадження пропозиції Базеля III вимагає певних коригувань регулятивної бази національного регулятора, а саме:

- з 2018 року почне діяти стандарт IFRS 9 (Фінансові інструменти) на заміну поточного стандарту IAS 39. Це означатиме перехід на розрахунок резервів за активними операціями на основі очікуваних збитків замість фактично понесених. Впровадження цього стандарту потребуватиме від банків започаткування оцінки очікуваних збитків як на горизонті 12 місяців, так і усього періоду дії кредиту;

- національним регулятором запроваджено «Базельську» формулу розрахунку розміру кредитного ризику (форм. 1):

$$CR=PD \cdot [EAD - (CoVAdj + RC)], \quad (1)$$

де PD – ймовірність дефолту боржника, EAD – заборгованість позичальника, CoVAdj – вартість забезпечення, скоригована на коефіцієнти ліквідності, RC – інші надходження;

- розширено перелік ознак високого кредитного ризику позичальника (наявність таких ознак зобов'язує банки понизити фінансовий клас позичальника незалежно від оцінки на базі скорингової моделі);

- внесено зміни до переліку прийнятної застави (наприклад, майнові права на інше майно, зокрема на майбутню виручку, більше не можуть бути прийнятним забезпеченням);

- дозволено коригувати фінансовий клас індивідуального позичальника з урахуванням фінансового стану групи, до якої він належить, що стимулюватиме банки повніше розкривати інформацію про групи підприємств, до яких входять індивідуальні компанії-позичальники;

- з 2017 року національний регулятор

впровадив інструмент ELA (emergency liquidity assistance – екстрена підтримка ліквідності), який пришвидшить та полегшить доступ банків до кредитної лінії НБУ за умови надання ними прийнятного забезпечення (ELA замінить механізм стабілізаційних кредитів НБУ);

- з 2018 року буде запроваджено норматив ліквідності LCR (liquidity coverage ratio – коефіцієнт покриття ліквідністю). Дотримання нормативу вимагатиме від банків тримати високоліквідні активи, якими можна покрити можливий відтік коштів із банку за період до 30 днів.

Покращити результативність управління банківськими ризиками можливо за допомогою впровадження нового ризик-орієнтованого нагляду. Це означає, що фокус роботи національного регулятора зміщується з відслідковування формального виконання банками пруденційних вимог на ідентифікацію ризиків, які потенційно можуть призвести до втрат ліквідності та капіталу. За основою такого нагляду НБУ обрав підхід SREP (supervisory review and evaluation process), який використовується в країнах ЄС в рамках Єдиного наглядового механізму ЄЦБ. Ця модель передбачає оцінку діяльності банків за кількома компонентами, серед яких якість бізнес-моделей, внутрішні підходи до управління ліквідністю та капіталом, стандартів корпоративного управління тощо.

У процесі проведення ризико-орієнтованого банківського нагляду пропонуємо застосовувати інтегральний показник оцінки ефективності управління банківськими ризиками, який охоплює п'ять груп показників оцінки фінансового стану («Достатність капіталу», «Якість активів», «Рентабельність», «Ліквідність», «Динаміка») та одну групу показників оцінки дієвості управління банківськими ризиками («Рівень управління ризиками»).

За кожною з груп виокремлено основні індикатори (показники), які досліджуються за двома величинами: 1) абсолютне значення показника; 2) змінність абсолютного значення показника (погіршення, утримання на одному рівні, поліпшення).

На підставі оцінки абсолютного значення конкретного індикатора та його змінності розраховується інтегральний показник оцінки ефективності управління банківськими ризиками за формулою 2:

$$W = \sum_{i=1}^n S_i, \quad (2)$$

де W – інтегральний показник оцінки ефективності управління банківськими ризиками; S_i – загальна бальна оцінка показників групи, яка визначається за формулою 3:

$$S = \frac{1}{M} \sum_{i=1}^6 \sum_{j=1}^{15} S_i B_j \quad (3)$$

де S_i – загальна бальна оцінка показників групи; i – номер групи ($i = 1 \dots 6$); j – номер показника групи ($j = 1 \dots 15$); M_i – множник для групи показників; SB_j – оцінка в балах абсолютної величини показника; SZ_j – оцінка в балах змінності абсолютного показника групи.

Інтегральний показник оцінки ефективності управління банківськими ризиками (W) може мати діапазон значень в інтервалі від 0 до 10 (чим більша його величина, тим краще поточний рівень фінансової стійкості банку).

Банки з низьким значенням інтегрального показника належать до категорії «нестабільний», із середнім рівнем – до категорії «з ознаками проблемності», з високим рівнем – до категорії «стабільний».

Максимальна увага національного регулятора має бути зосереджена на групі банків, інтегральний показник яких перебуває в інтервалі 0–3,5 (нестабільний банк). Для таких банків запропоновано здійснити додатковий аналіз активів та зобов'язань, визначити причини змін у структурі доходів та витрат банку, а також надати оцінку дієвості інструментів управління банківськими ризиками. На підставі цього аналізу національний регулятор має прийняти рішення щодо проведення певних санаційних заходів або переведення банку в категорію неплатоспроможного (табл. 2).

Таблиця 2

Рівень банківського нагляду в залежності від значення інтегрального показника оцінки ефективності управління банківськими ризиками (W)

Категорія банку	Інтервал значень показника W	Характеристика банку	Рівень банківського нагляду
Нестабільний	0 – 3,5	Неліквідний баланс (незадовільна структура активів та пасивів); від'ємний фінансовий результат; вплив депозитів та інших фінансових ресурсів; наявні окремі факти недотримання економічних нормативів НБУ; абсолютні та відносні показники фінансової звітності мають негативну динаміку; низький рівень капіталізації; низький рівень результативності управління ризиками.	Максимальний (застосування додаткових процедур нагляду)
З ознаками проблемності	3,6 – 7,0	Ліквідний баланс (структура активів та пасивів близька до оптимальної); наявність прибутку, розмір якого не перевищує або незначно перевищує середній прибуток групи, у яку входить банк; економічні нормативи НБУ дотримуються; немає позитивної динаміки абсолютних та відносних показників фінансової звітності; відносно стабільна ресурсна база; достатня капіталізація; прийнятний рівень результативності управління ризиками.	Стандартний
Стабільний	7,1 – 10	Оптимальна структура активів та пасивів; наявність високого прибутку; економічні нормативи НБУ дотримуються; динаміка абсолютних та відносних показників фінансової звітності є позитивно стабільною; високий рівень капіталізації; стабільна та диверсифікована ресурсна база; високий рівень результативності управління ризиками.	Мінімальний (контроль основних показників фінансового стану банку)

З метою оцінки поточного рівня стрес-тестингу. Протягом 2016 року НБУ провів фінансової стійкості банківської системи діагностику якості активів та достатності капіталу національний регулятор використовує процедури 40 банків (від 21-го до 60-го за розміром активів).

Діагностичне обстеження цих банків, як і перших 20 банків у 2015 році, виявило хронічні проблеми більшості українських банків – неадекватне відображення якості активів та значний рівень прихованого кредитного ризику (оцінка рівня проблемних кредитів (NPL) зросла із заявлених банками 19% до 43%).

Ефективне застосування внутрішніх та зовнішніх інструментів реалізації концепції управління банківськими ризиками, сформованої на засадах Базеля III, дозволить підвищити стандарти якості системи управління ризиками банківських установ та зменшити рівень банківських ризиків. Незважаючи на складність та дискусійність деяких рекомендацій Базеля III, впровадження нової концепції антикризового управління банківськими ризиками є вкрай актуальними та необхідним завданням для банківського сектору України, сучасний розвиток якого знаходиться під значним негативним впливом чинників зовнішнього та внутрішнього середовища.

Список використаних джерел

1. Карась О. О. Специфіка системи управління ризиками в банківській сфері / О. О. Карась // Ефективна економіка. – 2015. - № 3. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3917>
2. Лук'янова В. В. Економічний ризик [Текст] / В. В. Лук'янова, Т. В. Головач – К. : Академвидав, 2007. – 462 с
3. Звіт про фінансову стабільність за 2016 рік (випуск 2) [Електронний ресурс] : офіційний сайт НБУ. – Режим доступу : https://bank.gov.ua/control/uk/publish/category?cat_id=32236491.

УДК 336.713

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ДЕФІНІЦІ ПОНЯТТЯ ЛІКВІДНІСЬ БАНКУ

*Бормотова М.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)
Луценко І.В., викладач (Лозівський філіал ХАДТ)*

Ліквідність банку є однією із головних умов ефективного виконання своїх функцій, як окремим банком, так і банківською системою взагалі. Ліквідність (від лат. Liquidus – рідкий) у буквальному розумінні слова характеризує легкість реалізації, продаж, перетворення матеріальних цінностей у грошові активи.

В економічній літературі термін «ліквідність» широко застосовується в різних галузях і характеризує різні об'єкти економіки. В сучасних економічних умовах ліквідність банку необхідно розглядати як багаторівневу систему понять, яка включає такі елементи, як ліквідність банківської системи, ліквідність банку, ліквідність балансу, ліквідність активів і пасивів. Вони всі тісно пов'язані між собою і розглядаються у взаємозалежності.

Як свідчить проведений аналіз визначень ліквідності банку, то наукове розуміння даної категорії неоднозначне. Базуючись на дослідженні теоретичних поглядів вітчизняних та зарубіжних науковців, можна виділити три найбільш поширені точки зору. Перша полягає в ототоженні ліквідності банку з існуючим обсягом готівки. Згідно з іншою точкою зору, ліквідність банку трактується як якісна характеристика об'єкту економічних відносин, а саме як здатність погашати свої зобов'язання в строк. Останнім часом віддається перевага третій точці зору, згідно з якою ліквідність банку визначається не лише спроможністю банку розраховуватись за своїми зобов'язаннями, а й одночасним розширенням кредитної діяльності.

Підхід науковців до проблеми визначення ліквідності банку значною мірою залежить від розуміння її сутності. Багато авторів, таких як І. В. Сало [1], О. А. Криклій [1], А. М. Мороз [2], О. І. Лаврушин [3] та інші надають визначення ліквідності банку, в основі якого покладено здатність банку своєчасно розраховуватись за своїми зобов'язаннями, тобто поняття «ліквідність банку» звучується тільки до своєчасного розрахунку за своїми зобов'язаннями. У праці А. О. Єпіфанова [4], Н. Г. Маслак [4], Г. С. Панової [5] під ліквідністю банку розуміється його здатність купувати грошові кошти у центрального банку за прийнятною ціною. Також при тлумаченні поняття «ліквідність банку» більшість із зазначених авторів під останньою розуміють співвідношення сум активів і пасивів з однаковими термінами. Найбільш розширене визначення ліквідності банку надає І. Б. Івасів [6], який зазначає, що тлумачення ліквідності банку як спроможності банку виконувати свої зобов'язання має бути доповнене вимогою задовольняти кредитні заявки клієнтів, котрі відповідають його стандартам кредитування.

Отже, проаналізувавши визначення ліквідності банку, можна сформулювати узагальнене поняття: ліквідність банку – це здатність банківської установи своєчасно забезпечити виконання своїх зобов'язань перед кредиторами, позичальниками та клієнтами в

повному обсязі за рахунок збалансованого співвідношення між активами і пасивами банку відповідного ступеня ліквідності, а також можливість залучати вільні грошові кошти від юридичних і фізичних осіб та спроможність фінансувати зростання кредитно-інвестиційного портфеля. Це визначення охоплює всі якісні характеристики ліквідності банку, яке не тільки зазначає можливість банку виконувати свої зобов'язання в повному обсязі, а й можливість збільшення кредитно-інвестиційного портфелю. Таке визначення є більш повним та сутнісним так, як вказано за рахунок чого досягається ліквідність банку, а саме за рахунок збалансованого співвідношення між активами і пасивами банку відповідного ступеня ліквідності.

Список використаних джерел

1. Сало І. В. Фінансовий менеджмент банку : навч. посіб. / І. В. Сало, О. А. Криклій. – Суми : Університетська книга, 2007. – 313 с.
2. Банківські операції : підручник / за ред. А. М. Мороза. – К. : КНЕУ, 2000. – 383 с.
3. Лаврушин О.И. Основы банковского дела. - М.: Финансы и статистика, 1999. - 589с.
4. Єпіфанов А. О. Операції комерційних банків : навч. посіб. / А. О. Єпіфанов, Н. Г. Маслак, І. В. Сало. – Суми : Університетська книга, 2007. – 522 с.
5. Панова Г. С. Анализ финансового состояния коммерческого банка / Г. С. Панова. – М. : Финансы и статистика, 1996. – 270 с.
6. Івасів І. Б. Ліквідність банку в умовах маркетингоорієнтованого менеджменту / І. Б. Івасів // Фінанси України. – 2003. – № 1. – С. 109–116. ф

УДК 35:005.591.4

ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ В УКРАЇНІ

*Васильєв О.Л., к.е.н., доцент,
Семенцова О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Історичні умови формування системи державного управління України є достатньо специфічними загалом, але стандартними для перехідних суспільств зокрема. Перед Україною постало завдання здійснення різкого переходу від адміністративно-бюрократичної владної системи до демократичної.

В Україні після отримання незалежності не відбулося радикальної заміни політичної еліти, що суттєво обмежило можливості здійснення

реформ в Україні. Крім того специфікою формування нормативно-правової бази України є спадковість нормативно-правових актів періоду Радянського Союзу, які об'єктивно не відповідають розвитку суспільних відносин в Україні.

Українські державотворчі реалії вказують на те, що вітчизняна управлінська система на даний момент вимагає підготовки до проведення адекватних європейським ініціативам змін. Вона більшою мірою відштовхується від необхідності побудови та безперебійного функціонування чіткої ієрархічної владної системи, в той час як публічне управління спрямоване на надання якісних публічних послуг із досягненням максимально можливої ефективності.

Основною метою переходу від державного управління до публічного управління є наближення влади до народу.

Публічне управління має розглядатися як процес максимально повної реалізації та узгодження органами влади інтересів особи, суспільства та держави на різних рівнях територіальної організації в умовах функціонування дієвих механізмів громадського контролю за усіма етапами проходження управлінських рішень.

При цьому публічне управління повинно мати свої межі. Найбільш загальні з яких встановлюються двома концепціями державотворення: громадянського суспільства та природних прав людини. Відповідно до них органи публічної влади не повинні втручатися у сферу громадянського суспільства та не можуть обмежувати природні права людини.

Особливістю системи державного управління України є перевага вертикальних зв'язків у порівнянні з горизонтальними. Дублювання та перетин повноважень владних суб'єктів та компетенційні конфлікти між ними вже давно є нормою функціонування української політичної системи.

Попри надзвичайну важливість завдання вдосконалення прямих зв'язків в публічному управлінні в Україні, найбільшим недоліком слід визнати недосконалість зв'язків зворотних, основним завданням яких є необхідність формування реальних важелів прямого впливу громадянського суспільства на процеси управління на державному та локальному рівнях.

Найбільш ефективним механізмом активізації участі громадян в управлінських процесах є надання населенню можливості брати участь у підготовці владних рішень. Безперечно, ця участь може бути лише консультативною, проте електронні технології дають можливість ознайомлювати громадян із проектами влади,

вивчати суспільну думку щодо реалізації програм та проектів публічного управління, проводити оцінку якості надання адміністративних послуг тощо.

Визначаючи напрями реформування публічного управління, необхідно відштовхуватись передусім від завдання підвищення його ефективності, що має вимірюватись якісними показниками надання управлінських послуг.

Таким чином побудова в Україні системи публічного управління з метою наближення до європейських стандартів передбачає проведення певних заходів, серед яких основними є:

- надання суб'єктам публічного управління широких повноважень та ресурсів, достатніх для реалізації даних повноважень;
- забезпечення стабільності управлінського механізму та його функціонування як єдиного цілого;
- перегляд системи формування прибуткової частини місцевих бюджетів;
- удосконалення системи взаємодії органів місцевого самоврядування з органами виконавчої влади;
- законодавче врегулювання функціонування інституту делегування повноважень (із проблемою фінансування делегованих повноважень включно);
- стимулювання і захист органів самоорганізації населення;
- соціальний і правовий захист муніципальних службовців.

Створення ефективної системи публічного управління є одним з найбільш актуальних завдань реформування владної структури України. Його вирішення є складним і тривалим процесом, що передбачає адаптування українських реалій до вимоги європейських стандартів.

УДК 656.078.8 (477)

РОЗВИТОК КОНКУРЕНТНИХ ВІДНОСИН НА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Глушенко Т.М., ст.. викладач (УкрДУЗТ)

Сучасна економіка зазнає глибоких змін, що пов'язані з процесами глобалізації, загостренням конкуренції на зовнішньому та внутрішньому ринках, трансформацією всієї системи світового господарювання. Старіння

колишніх орієнтирів, невідповідність більшості підприємств і організацій до мінливого оточення, відсутність об'єднуючої економічної ідеї стали серйозними бар'єрами на шляху активізації та прискорення економічного зростання в Україні.

Дослідження питань розвитку конкуренції, підвищення рівня конкурентоспроможності ведеться багато десятиліть і особливо актуально в сучасній економіці. Проблема управління конкурентоспроможністю, в тому числі на транспортному ринку, вимагає і в подальшому вивчення, всебічного аналізу та серйозного наукового обґрунтування.

Конкуренцію можна розглядати як елемент ринкового механізму, що забезпечує взаємодію ринкових суб'єктів господарювання в процесі виробництва і збуту продукції, а також в сфері застосування капіталу. Формою існування конкуренції є суспільна система норм і правил, що має в своїй основі державні директиви і ринкові методи функціонування структурних підрозділів. Саме конкуренція забезпечує єдність дії всіх елементів ринкового механізму, об'єднуючи в єдине ціле всі господарюючі суб'єкти, що конкурують між собою, зобов'язуючи їх діяти за одними і тими ж, єдиним для всіх, правилами.

Конкуренція на транспорті - це суперництво транспортних підприємств за кращі методи господарювання, тобто за найбільш вигідні умови здійснення перевезень і отримання максимальної вигоди. Крім того, конкуренція на транспорті - це боротьба за вантажовласників і пасажирів, за отримання максимально корисного ефекту на основі застосування сучасних, більш ефективних технологій, підвищення якості перевезень, їх надійності і швидкості переміщення вантажів і пасажирів.

Зараз, на жаль, конкуренція на залізничному транспорті створюється як суперництво всередині сфери діяльності корпорації. Глобальні ж інтереси країни повинні вимагати змістити цей акцент з внутрішньокорпоративної конкуренції на боротьбу з іншими видами транспорту, в тому числі і закордонним залізничним. У ніші міжнародних перевезень ПАТ "Укрзалізниця" може отримувати колосальні прибутки від ефективного використання міжнародних транс'європейських коридорів, що проходять територією України.

Що стосується присутності приватних перевізників на залізниці, то вони потрібні, але в статусі не конкурентів, а союзників в боротьбі за вищий рівень українських залізниць по відношенню до залізниць інших країн та інших

видів транспорту. Конкуренція між операторськими компаніями природна і тому буде існувати. Тому, незалежно від бажання того чи іншого суб'єкта, з найбільш сильними з них державна корпорація і могла б співпрацювати.

Отже, конкуренція може бути як творчою, так і руйнівною силою, стимулювати розвиток і стримувати його. Але є певні умови підвищення позицій конкурентоспроможності державної корпорації.

Оновлення виробничих фондів – ось одна з неодмінних умов. Конкурентоспроможність залізниць багато в чому залежить від ступеня досконалості їх основних виробничих фондів, насамперед їхньої активної частини - локомотивів та вагонів і їх використання.

Головною проблемою, яка стримує зростання ефективності перевезень, є високий ступінь зносу локомотивів, вагонів, що становить понад 80%. Більша частина рухомого складу застаріла не лише фізично, а й морально, оскільки зійшла з конвеєрів виробництва ще в 70-ті роки минулого століття. Його техніко-економічні характеристики не відповідають сучасним стандартам. Необхідно прискорення темпів його оновлення. Це диктується завданням підвищення конкурентоспроможності залізниць. Але, звичайно, існують труднощі, які стримують цей процес. По-перше, обмеженість інвестиційних ресурсів галузі. По-друге, недостатні потужності вітчизняних локомотив- і вагонобудівних заводів. Пропонований на них попит значно перевищує пропозицію. По-третє, не всі виробники належним чином інтегровані в сучасну систему спеціалізації та кооперування. В результаті їх продукція не завжди відповідає сучасним світовим стандартам. Та й ступінь їх експлуатаційної надійності не досягає рівня, необхідного для забезпечення безперебійного і швидкісного ритму перевезень.

В результаті темпи оновлення рухомого складу не встигають за темпами їх вибуття у зв'язку з вичерпанням у останніх термінів служби. Понад 2000 локомотивів знаходяться за межею свого нормативного терміну експлуатації. Нинішні масштаби закупівлі вагонів та локомотивів не вирішують проблему навіть простого відтворення. Закупівлю необхідно збільшити в кілька разів, оскільки щорічна потреба у вантажних вагонах становить декілька тисяч.

Важливе місце в перевізному процесі займають залізничні колії, їх стан, відповідність необхідним швидкостям, нормам вантажонапруженості, ваговим нормам поїздів і безпеки руху.

Потрібні великі інвестиції і в

модернізацію шляхів і їх капітальний ремонт, а також в будівництво на ряді напрямків других колій, під'їздів до терміналів і портів. Стан шляху стримує на ряді напрямків швидкість руху не тільки пасажирських, але і вантажних поїздів. Середня швидкість руху вантажних поїздів в Україні наближається до 80 км / год, тоді як у багатьох інших країнах вона перевищує 100 км / год, і, крім того, вони переходять на високошвидкісну систему руху пасажирських поїздів. Вирішують цю проблему і українські залізниці, адже проблема підвищення швидкості поїздів - найважливіша в конкурентному рейтингу. Потрібні локомотиви і вагони, які мають не тільки більш високу вантажопідйомність, швидкість, але і економічні по споживанню електроенергії та дизельного палива, оскільки питання дизельного палива є вкрай актуальним для українських залізниць.

На сьогоднішній день в світі склалося кілька якісних систем конкуренції. Розглянемо кожен з них детальніше.

- Європейська. Ця модель реформи залізниці базується на директивах Європейського союзу та на численних прикладах європейських залізничних компаній, особливо в Німеччині, де монопольна інфраструктурна компанія DB Netz зобов'язана надавати доступ незалежним компаніям-операторам з перевезення вантажів та пасажирів, без надання переваги афілійованим компаніям-операторам.

- Американська. У США існують приватні залізничні компанії, які мають в своєму розпорядженні власні шляхи. Найчастіше ці шляхи йдуть паралельно місту, що забезпечує здорову конкуренцію. Фіксованих тарифів немає, а компанії можуть при домовленості використовувати шляхи конкурента.

- Канадська. У Канаді існує два головних залізничних оператора - Канадська національна залізниця і Канадська тихоокеанська залізниця. Зовні система схожа з американською, проте є головна відмінність: обов'язкове правило взаємозв'язку і фіксовані тарифи.

- Мексиканська. Тут немає прямої конкуренції. У Мексиці існує три компанії-монополіста, кожна з яких має власні склади і окремі залізничні шляхи, що йдуть паралельно лише в столиці - Мехіко. Простіше кажучи, компанії можуть конкурувати лише в одному місці, але і це для них досить вигідно: склади кожної успішно обслуговують різні частини країни.

В силу територіального розташування України, її кліматичних і топографічних особливостей, вантажоперевезення залізничним транспортом - найвигідніший спосіб

транспортування.

Звичайно кожна з моделей має свої переваги і недоліки. Якщо брати до уваги європейський досвід, від реформи по цій моделі можна очікувати успіху у створенні конкуренції і стимулів до приватних інвестицій в локомотиви і рухомий склад. Але потреба інвестування в залізничні колії в Україні залишається актуальною.

План реформи української залізниці, опертий на американській системі, можна реалізувати на основі двох або трьох незалежних, вертикально інтегрованих залізничних компаній, які би конкурували між собою за перевезення вантажів до та з Києва, Одеси, та у більш мирному майбутньому Донбасу. Також важливими для наших цілей є приклад вражаючих сум приватних інвестицій, приваблених до системи реформ за американської моделі.

Мексиканська система конкуренції на сьогоднішній день є однією з найбільш вигідних і дієвих систем в світі. Однак, враховуючи всі переваги, запровадження альтернативної, американської моделі може бути кращим рішенням для української залізничної галузі.

Список використаних джерел

1. Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др. ; Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лапидуса, М.Ф. Трихункова. - М.: УМЦ ЖДТ.. 2006
2. Olga Bystritska, "The New Law for Ukrainian Railways: Five Key Aspects," Centre for Transport Strategies, 15 June 2015, http://en.cfts.org.ua/articles/the_new_law_for_ukrainian_railways_five_key_aspects/;
3. Svitlana Zabolotska, "Why the American Model is Unacceptable for the Ukrainian Railway Reform," VoxUkraine, 14 September 2015, <http://archive.voxukraine.org/2015/09/14/why-the-american-model-is-unacceptable-for-the-ukrainian-railway-reform-eng/>
4. "Restructuring the Ukrainian Railway: Low Hanging Fruit for the Country's Fiscal Needs," VoxUkraine, 17 January 2015, <http://archive.voxukraine.org/2015/01/17/restructuring-the-ukrainian-railway-low-hanging-fruit-for-the-countrys-fiscal-needs/>
5. Реформа Укрзалізниці: обговорення двох хороших способів створити конкуренцію Рассел Піттман <http://archive.voxukraine.org/2015/10/26/ukrainian-railway-reform-debating-two-good-ways-to-create-competition-ua/>

УДК 654.01:004

МЕХАНІЗМ ОРГАНІЗАЦІЇ ЕФЕКТИВНОЇ СИСТЕМИ КОМУНІКАЦІЙ ОРГАНІЗАЦІЇ

Громова О.В. к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Комунікація в організації охоплює всі засоби, формальні і неформальні, за допомогою яких інформація передається між працівниками вгору, вниз, і по горизонталі. Ці різні способи спілкування можуть використовуватися співробітниками і керівництвом для поширення офіційної інформації, пліток або слухів. Роль комунікації в організації неможливо недооцінити. Ефективна комунікація має величезне значення для формування робочої діяльності, такої як планування, організація, управління і контроль. Вона допомагає менеджерам виконувати свою роботу і обов'язки.

Комунікації в організації - це інформаційні взаємодії, в які вступають при виконанні своїх функціональних обов'язків або посадових інструкцій.

У вузькому розумінні організація - це структура, конструкція, що робить можливим протікання процесів, пов'язаних з рухом («скелет»).

Комунікація - функція управління, що дозволяє за допомогою правильно організованої передачі інформації забезпечити надійне з'єднання всіх ланок підприємства і їх взаємодію («нервова система»). [1]

Проблема комунікацій є класичною для будь-якої організації. Дослідження виявили, що керівники від 50 до 90% всього часу витрачають на комунікації. Опитування також показали, що 73% американських, 63% англійських і 85% японських керівників вважають комунікації головною перешкодою на шляху досягнення ефективності їх організації. Згідно ще одному опитуванню приблизно 250 тис. працівників 2000 найрізноманітніших компаній, обмін інформацією представляє одну з найскладніших проблем в організаціях. Розглянемо, як сучасні інформаційні технології, в тому числі Інтранет, допомагають ефективно організувати різні типи комунікацій:

- комунікації між організацією і її середовищем;
- міжрівневі комунікації;
- комунікації між різними відділами.

Найбільш гостро проблеми комунікацій встають в організаціях з територіально-розподіленими підрозділами. Між такими

підрозділами може бути сотні і тисячі кілометрів. В сучасних умовах є лише один реальний спосіб налагодити ефективні комунікації всіх рівнів - використання Інтранет / Екстранет технологій. Інтранет-технології дозволяють підвищити ефективність всіх типів комунікацій - низхідних, висхідних, між відділами та ін.

Формально Інтранет (Intranet) - це використання Інтернет-каналів в корпоративних цілях. На початку XXI століття сталося те, про що так багато говорили вчені в XX столітті - світ прийшов до так званої системи «інформаційного суспільства». Сьогодні практично кожен житель, навіть найвіддаленого куточка планети, може дізнатися про все, що сталося в світі напередодні, і безпосередньо про те, що відбувається в даний момент. Це стало можливо завдяки Інтернету - тільки ледачий і ні разу не заглядав у всесвітню павутину. Нерідко людина обізнана про останні світові події краще, ніж про те, що відбувається на підприємстві, де він працює, а працівники підприємств з колегами з-за океану спілкуються частіше, ніж з колегами з сусіднього відділу.

Це і зрозуміло - щоб бути в курсі світових новин, досить зайти на потрібний сайт і прочитати все, що тебе цікавить. У той же час грамотна координація діяльності декількох відділів компанії вимагає регулярного обміну документами, а іноді утомливих консультацій і тривалих нарад.

Якщо у компанії кілька філій і їх офіси розташовані далеко один від одного, то процес спілкування стає ще більш складним - не всі питання можна вирішити по телефону, а значить - доводиться сканувати багатосторінкові матеріали, відправляти електронні листи і факси, а найчастіше - посилати кур'єра або відправлятися в тяжку поїздку. Все це забирає дуже багато часу, яку жодна компанія, яка хоче домогтися успіху, не може дозволити собі гаяти.

Одне з сучасних рішень, яке сьогодні використовують західні компанії для економії часу і зусиль співробітників, а також для скорочення витрат - це Інтранет. Інтранет - це віртуальний інформаційний простір, створений всередині окремо взятої компанії (причому, то, наскільки ця компанія мала або велика - не має ніякого значення, свій інтранет створюють і фірми, що налічують не більше десятка співробітників, і великі корпорації, що мають філії по всьому світу).

Якщо ж компанія поступово набирає обертів, завойовуючи все нові та нові позиції і розширюючи сферу впливу на ринку, то разом з нею може рости і її Інтранет-система, яку можна розробляти поетапно, спочатку впроваджуючи

лише функції першорядної важливості і поступово нарощуючи додаткові.

Дуже зручна Інтранет-система для фірм, працівники яких їздять у відрядження - можливість віддаленого доступу до інформації дозволяє менеджеру, який знаходиться в іншому місті або навіть за кордоном, безперешкодно заходити на сайт, користуватися внутрішніми документами і працювати з аналітичною та фінансовою інформацією. Крім того, він може спілкуватися зі своїми колегами, які працюють в офісі - звітувати і отримувати консультації.

Ще одна категорія активних користувачів інтранет-систем компанії - її дилери. Тут вони можуть бачити регулярно оновлювану інформацію про асортимент продукції, а також про ціни та знижки. Ці ж дані будуть цікаві і корпоративним клієнтам - в інтересах компанії забезпечити доступ постійних клієнтів до своєї інтранет-системи.

Особливих проблем з впровадженням інтранету на підприємстві, як правило, не виникає. Інтранет просто об'єднує розрізнені джерела інформації в єдину систему. Основні витрати - це оплата послуг компанії-підрядника, яка буде аналізувати вимоги замовника, розробляти і впроваджувати інтранет-систему. При подальшому розвитку системи співробітникам не доводиться переучуватися, і збільшення її функцій при збереженні єдиного інтерфейсу не викликає складнощів. Результат же запровадження інтранету стає помітний практично відразу - у керівництва з'являється можливість краще координувати діяльність всіх відділів і підрозділів, у співробітників з'являється серйозний помічник, і, отже, підвищується ефективність роботи компанії.

Екстранет (Extranet) - це розподілене інформаційне середовище, яке об'єднує всі філії компанії, її партнерів і клієнтів. Extranet можна розглядати як розширення Intranet, що містить виділені області, до яких дозволений доступ зовнішнім користувачам. Intranet/Extranet дозволяє співробітникам і партнерам компанії ефективніше управляти бізнес-процесами, ввести і дотримуватися єдиних стандартів на звіти та іншу документацію, спільно користуватися контактною інформацією, необхідною для спілкування з клієнтами і партнерами, отримувати доступ до даних, що знаходяться в корпоративній мережі, з мобільних бездротових пристроїв. [2]

Отже, як зазначено вище, в більшості компаній проблеми комунікаційного характеру є одними з найважливіших, тому використання Інтранет та Екстранет систем дозволить покращити комунікаційні зв'язки між всіма

рівнями персоналу та управлінського складу, наочно об'єднуючи їх в цілісну систему спілкування.

Список використаних джерел

1. Коммуникации в организациях [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://its-journalist.ru/Parts/kommunikacii_v_organizaciyah.html
2. Что такое Интранет / Экстранет и чем он отличается от Интернет? [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.informato.ru/nintranet.html>

УДК 351:656/2(4)

ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ТА НАПРЯМКИ РЕГУЛЯТОРНОЇ ПОЛІТИКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Дейнека О. Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Соціально орієнтована ринкова модель економіки передбачає необхідність публічного управління та державного регулювання економічних процесів, що відбуваються. В першу чергу, це має відноситися до базових галузей, які несуть на собі функції економічної незалежності держави. Однією з таких галузей і є залізничний транспорт, який був, є і надалі має бути головним в здійсненні вантажних і пасажирських перевезень та забезпечувати формування єдиного Європейського транспортного простору.

Ще на початку ХХ ст. в країнах з ринковими відносинами держава активно починає втручатися у діяльність залізничного транспорту. Це більш ретельно можна оглянути на прикладі США та провідних Європейських країн. Саме глибока криза 30-х років унеможливила орієнтацію лише на технічну модель західних економістів, яка пояснювала виникнення економічних криз випадковими причинами. Адже вчені стверджували, що механізм ринкового саморегулювання забезпечує відповідність між сукупним попитом та сукупною пропозицією. На цьому базувався висновок про небажаність втручання держави до економічного життя, у тому числі у залізничну галузь.

Проте глибока та затяжна депресія 30-х років поставила під сумнів попередні висновки вчених. Адже механізм ринкового саморегулювання перестав відповідати своїм

функціям. Він вже не сприяв автоматичному виходу із кризи. Зазначені обставини обумовили необхідність переходу до активного державного регулювання економіки. Тобто, на «озброєння» був взятий «новітній курс» Дж. М. Кейнса, який передбачав вихід із глибокої кризи на основі принципового висновку про те, що ринковий механізм має бути доповнений механізмом публічного управління прямого державного регулювання економіки. Таким чином, ринковий механізм державного регулювання за умов провідної ролі ринку, має регулювати сучасну ринкову економіку в цілому і транспортну галузь зокрема. Система заходів, що була запропонована, носила антикризовий характер.

В сучасних умовах публічне управління і державне регулювання має переслідувати довгострокові перспективні цілі як для економіки, так і для профільних галузей. Це прискорення НТП, структурна перебудова народногосподарського комплексу, підвищення темпів економічного зростання, створення привабливих умов для ринкової конкуренції, отримання нових позицій на світових ринках, надання ринковій економіці соціально орієнтованого характеру тощо.

Концепція державної програми реформування залізничного транспорту та утворення ПАТ «Укрзалізниця» саме і віддзеркалює напрямки діяльності, що передбачають створення якісно нової галузі яка має забезпечити стабільне і ефективне функціонування усього народногосподарського комплексу країни. Причому основною метою реформування залізничного транспорту є орієнтація на сучасні механізми державного регулювання.

Загрозливою вважається ситуація щодо старіння основних виробничих фондів, майже повна відсутність взаємодії залізничного транспорту з вітчизняним залізничним машинобудуванням, галузями нафтохімії, приладобудування і зв'язку. На жаль, слід зазначити про відсутність комплексності в управлінні розвитком і функціонуванням залізничної транспортної системи і координації щодо взаємодії різних видів транспорту.

Основні напрямки мають враховувати головну стратегічну мету - євро-інтеграційний вектор економіки держави, що на фоні глобалізації бізнесу підіймає на якісно новий рівень необхідність державного публічного управління і регулювання діяльності галузі як у внутрішньому, так і у зовнішньому полі господарювання.

Основними стратегічними напрямками регулюючої політики держави у галузі залізничних перевезень мають бути:

- швидкість;
- безпека руху;
- суттєве зниження екологічного впливу на простір;
- енергоефективність;
- раціональне використання території;
- інтермодальність;
- високоякісний пасажирський сервіс у спеціалізованих «коридорах» зі швидкісним, а згодом і високошвидкісним рухом потягів;
- уніфікація дальніх вантажних перевезень по міжнародних транспортних коридорах з виключенням зупинок на прикордонних перетинаннях;
- використання сучасних технологій у експлуатації швидкісних потягів (нахил кузова, вагони «легкої залізниці»);
- застосування інноваційних логістичних послуг;
- адаптація управління, керування, експлуатації та технологічних складових до світових параметрів;
- уніфікація законодавчої бази у галузі залізничних перевезень та її формування відповідно до Європейських норм;
- розробка та реалізація програми взаємодії різних колій (Європа-Україна);
- створення умов для функціонування операторів перевезень з поступовим залученням і зарубіжних власників;
- термінове подолання негативного досвіду перехресного субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

УДК 351:656/2(477)

НАПРЯМКИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Дейнека О. Г., д.е.н., професор,
Позднякова Л.О., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)*

Механізм економічних складових державного регулювання ринкової економіки є надзвичайно актуальним для залізничного транспорту України. Останній був, є і у майбутньому буде природною монополією. Проте залізничний транспорт протягом останніх років зустрічається з цілою низкою негативних обставин, які обумовлюють появу небажаних

результатів його діяльності. Подолати обвальне старіння основних виробничих фондів, забезпечити конкурентне позиціонування на ринку транспортних перевезень за рахунок зростання швидкості, надійності, сервісу, тощо можливе за рахунок технологічного прориву галузі у надзвичайно короткий термін часу. Безумовно, вирішення викладеної задачі є стратегічним напрямком розвитку усього транспортного комплексу і залізничного транспорту зокрема.

Об'єктивна необхідність державного регулювання залізничного транспорту обумовлюється як накопиченим власним досвідом господарювання, так і зарубіжними підходами до реформування галузі.

Протягом останніх років в Україні відбуваються радикальні економічні перетворення. У зв'язку з цим постає ряд питань, пов'язаних із впливом держави до ринкових перетворень, що передбачає необхідність державного регулювання економічних процесів. Постає питання щодо конкретних інструментів такого регулювання. Надзвичайно важливе також питання сполучення державного регулювання та механізму ринку.

В умовах корегування запропонованих раніш концепцій реформування залізничного транспорту, а також в наслідок створення ПАТ «Укрзалізниця» доцільно звернутися до досвіду впливу держави завдяки механізму нормативних актів, які мають регулювати діяльність суб'єктів ринку, у тому числі таких інститутів, як комерційні банки, біржі, акціонерні товариства. Протягом останніх десятиліть наприклад в Європі та США держава збирала податки, за рахунок яких не лише утримувала чиновників. У ряді країн державі належали залізниці. Проте в цілому економічна роль держави на початку ХХ ст. була максимально обмеженою, економіка майже виключно була сферою приватного бізнесу.

Положення змінилося у період з початку Першої світової війни, а потім у кінці 20-х років. Західні економісти, які пояснювали економічні кризи випадковими причинами, мали точку зору про небажаність і навіть шкоду державного втручання в економічне життя. Проте криза та депресія 30-х років привели до необхідності наповнення механізму ринкового саморегулювання активним державним регулюванням базових галузей економіки. Економісти провідних країн прийшли до принципового висновку, що ринковий механізм має бути доповненим механізмом прямого державного регулювання економіки. Завдяки цьому і склався відповідний тандем: ринковий механізм і механізм державного регулювання за

умов провідної ролі ринку, котрий регулює сучасну ринкову економіку. У нинішніх умовах державне регулювання ринкової економіки має переслідувати довгострокові перспективні цілі. Це прискорення НТП на залізничному транспорті, значне підвищення темпів економічного зростання, створення найбільш сприятливих умов для ринкової конкуренції на ринку перевезень, завоювання нових позицій на світовому ринку транспортних послуг, позбавлення надмірної диференціації прибутків, підтримка високого рівня соціальних послуг і якості життя населення. Тобто йдеться про необхідність надання ринковій економіці соціально орієнтованого змісту. Як відомо, саме зазначені цілі є домінуючими у системі сучасного державного регулювання ринкової економіки провідних розвинутих країн.

Безпосередньо у галузі залізничного транспорту України очікується необхідність інвестування багатьох проектів, стимулювання державних закупок рухомого складу та елементів інфраструктури залізниць, науково обґрунтована тарифна політика і, як головний аргумент, державне програмування економіки та залізничного транспорту.

Державне макроекономічне програмування є ключовим моментом розвитку новітніх технологій на залізничному транспорті Японії, США, європейських країн. Запозичення цього досвіду має забезпечити інтеграційні процеси на залізничному транспорті України.

УДК 339.727.22

ПРОБЛЕМИ ІНВЕСТУВАННЯ В ЕКОНОМІКУ УКРАЇНИ

*Калініченко Л.Л., д.е.н., професор,
Устіловська А.С., аспірант (ХНУБА)*

Залучення інвестицій, як внутрішніх, так і іноземних, необхідних для стабільного розвитку країни, є одним із ключових завдань економіки України.

Державі необхідно законодавчо забезпечувати грамотну грошово-фінансову політику, для того, щоб інвестору було зручно проводити оновлення або повну заміну технологічного укладу виробництва. Також допомагати розробляти плани, як внутрішнього розміщення виробництва, так і світового розподілу, намагаючись поставити свою державу в найбільш вигідну позицію на світових ринках

торгівлі і капіталу.

Важливою складовою частиною економічної політики України має стати розвиток туризму, сфери послуг; створення наукоємних та нематеріалоємних виробництв; розвиток агропромислового комплексу, формування сприятливого клімату для прямих іноземних інвестицій.

Існує кілька напрямків розвитку економіки країни, в тому числі і збільшення припливу і ефективного використання прямих іноземних інвестицій (ПІ) в вигляді передових технологій, обладнання і "ноу-хау", додаткових фінансових джерел, а також перенесення практичних навичок і управлінської майстерності в економіку.

У світовій практиці виділяють три основні форми інвестування:

1. Прямі, або реальні, інвестиції (переміщення капіталу в промисловість, торгівлю, сферу послуг - безпосередньо в підприємства).

2. Портфельні, або фінансові, інвестиції (інвестиції в іноземні акції, облігації та інші цінні папери).

3. Середньострокові і довгострокові міжнародні кредити і позики позичкового капіталу промисловим і торговим корпораціям, банкам та іншим фінансовим установам.

Прямі іноземні інвестиції - найбільш затребувана форма капіталовкладень для економік, що розвиваються, так як вона дозволяє реалізовувати великі проекти; крім того в країну надходять нові технології, нові практики корпоративного управління і т.п.

У ТОП-10 основних країн-інвесторів, на які припадає понад 83% загального обсягу прямих інвестицій в Україну, входять:

1. Кіпр - 12,274 млрд. дол.
2. Німеччина - 5,489 млрд. дол.
3. Нідерланди - 5,108 млрд. дол.
4. Росія - 2,685 млрд. дол.
5. Австрія - 2,354 млрд. дол.
6. Великобританія - 1,953 млрд. дол.
7. Віргінські Острови - 1,872 млрд. дол.
8. Франція - 1,539 млрд. дол.
9. Швейцарія - 1,371 млрд. дол.
10. Італія - 966,6 млн. дол.

Прямі інвестиції з України здійснені в 46 країн світу, але основна сума була спрямована до Кіпру (93%)

На даний момент іноземні портфельні інвестиції в акції промислових підприємств не грають для Української економіки значної позитивної ролі. Однак, причина цього лежить не в природі цих інвестицій, а в тому положенні на українському ринку капіталів, яке склалося в результаті загальної економічної кризи.

Прямі іноземні інвестиції в Україну з 2002 по 2016 роки
(Сумарно за роками, млн. дол. США)

Роки	ПП в Україну		ПП з України		Сальдо	
2002	693		-5			+69,8%
2003	1424	+731	13	+18	+1411	+102,1%
2004	1715	+291	4	-9	+1711	+21,3%
2005	7808	+6093	275	+271	+7533	+340,3%
2006	5604	-2204	-133	-408	+5737	-23,8%
2007	9891	+4287	673	+806	+9218	+60,7%
2008	10913	+1022	1010	+337	+9903	+7,4%
2009	4816	-6097	162	-848	+4654	-53,0%
2010	6495	+1679	736	+574	+5759	+23,7%
2011	7207	+712	192	-544	+7015	+21,8%
2012	8401	+1194	1206	+1014	+7195	+2,6%
2013	4499	-3902	420	-786	+4079	-43,3%
2014	410	-4089	111	-309	+299	-92,7%
2015	2961	+2551	-51	-162	+3012	+907,4%
2016	1339	-1622	5	+56	+1334	-55,7%

У зв'язку з цим регулювання ринку капіталів і приведення його у відповідність з нормальною світовою практикою є найважливішим чинником для залучення портфельних вкладень з-за кордону. Головними завданнями, що стоять в зв'язку з цим перед українською владою і підприємствами, є:

- створення стабільної і всеосяжної нормативно-правової бази, яка регламентує випуск цінних паперів підприємствами і порядок їх обігу на фондовому ринку;
- правове забезпечення прав акціонерів і власників інших корпоративних цінних паперів;
- створення надійної загальнонаціональної інфраструктури фондового ринку, відкритою як для вітчизняних, так і для зарубіжних інвесторів;
- створення внутрішньоукраїнської системи колективних інвестицій (в першу чергу - інвестиційних фондів і трастових структур), що має надати ринку цінних паперів додаткову стабільність і знизити його привабливість для спекулятивного іноземного капіталу.

Істотними є зміни і в напрямках прямих інвестицій: до Другої світової війни основна частина капіталовкладень припадала на відсталі країни, тоді як останнім часом вкладників притягують країни з уже розвинутою економічною системою. Пояснюється дана поведінка зрушеннями в галузевій структурі інвестування, яке нині переважно зосереджується в обробній промисловості, а всередині неї - в наукоємних і високотехнологічних галузях. Імпортером капіталу стає і США, причому останні роки тут приплив прямих інвестицій

навіть перевищує їх відтік.

Залучення ПП може забезпечити стабілізацію, а потім і зростання обсягу виробництва, ліквідувати брак коштів для придбання нового обладнання і технологій, підвищити зайнятість населення, запобігти витоків мізків, сприяти підвищенню якості продукції, її конкурентоспроможності, а також вирішити інші актуальні проблеми сучасної України:

- 1 створення особливих економічних зон (ОЕЗ),
- 2 висновок двосторонніх угод про взаємний захист інвестицій,
- 3 створення спільних підприємств,
- 4 поліпшення кредитного рейтингу країни,
- 5 інформаційне забезпечення процесу залучення ПП,
- 6 створення єдиного органу по залученню і регулюванню ПП,
- 7 створення міжнародного договору або угод щодо врегулювання питань ПП,
- 9 поліпшення законодавства.

Стимулювання вітчизняних та іноземних інвестицій в економіку України - це ланка в ланцюзі законодавчих, нормативних та програмних документів, спрямованих на забезпечення підвищення інвестиційної активності в країні. Важливість іноземного капіталу і інвестицій вимагає системного підходу з боку законодавчої та виконавчої влади країни.

В даний час в Україні відбувається збільшення припливу іноземних інвестицій. Проте, в абсолютних цифрах іноземне

інвестування залишається дуже невеликим і явно не задовольняє потреб української економіки. Вивіз капіталу як і раніше у багато разів перевищує його ввезення. Це пояснюється несприятливим інвестиційним кліматом в країні в цілому і по відношенню до іноземних інвестицій в особливості.

УДК 330.101 (100)

УСТОЙЧИВОСТЬ ГЛОБАЛЬНОГО КАПИТАЛИЗМА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Каменева Н.Н., к.э.н., доцент,
Мозгова О.Т., ст. преподаватель (УкрГУЖТ)*

Со времён торговых монополий в империях XVII века и вплоть до современных институтов ВТО, МВФ и Всемирного банка страны мира использовали различные инструменты для того, чтобы извлечь для себя выгоду из процесса глобализации. Экономические нарративы этих эпох — «золотой стандарт», Бреттон-Вудские соглашения, «вашингтонский консенсус» — были большим успехом и в то же время большим провалом.

В тех случаях, когда кризис поражает страны, расположенные на периферии глобальной системы (такие, как Таиланд или Индонезия), в неудаче обвиняют их самих, заявляя, что они не сумели приспособиться к жёстким правилам системы. Когда же аналогичные потрясения переживают страны, занимающие центральное место в мировой экономике, то вину возлагают на систему и говорят, что её пора менять. Финансовый кризис 2008 г., потрясший Уолл-стрит и оказавшийся для США столь же болезненным, как и для других крупных индустриальных держав, уже возвестил наступление эпохи решительных призывов к реформам и поднял серьёзные вопросы, связанные с устойчивостью глобального капитализма, по крайней мере, в том его виде, в каком он пребывал последнюю четверть века.

Пройдёт немало времени, прежде чем какого-либо политика снова удастся убедить в том, что финансовые инновации представляют собой огромное благо, что финансовые рынки эффективнее всего работают в режиме саморегулирования и правительства вправе позволить крупным финансовым институтам самим расплачиваться за свои ошибки.

Для того чтобы перейти к следующему этапу глобализации, нужен новый подход. От того, насколько продуманным он будет, зависит здоровье экономики, считает Дэни Родрик.

Осторожность в положительных оценках последствий глобализации высказывались и ранее. Пол Самуэльсон, автор классического послевоенного учебника экономики, напоминал своим коллегам о том, что выигрыш Китая от глобализации вполне мог обернуться потерями для США; Пол Кругман, лауреат премии по экономике памяти Альфреда Нобеля 2008 г., указывал, что торговля с бедными странами уже не настолько незначительна, чтобы никак не влиять на уровень неравенства в богатых странах; Алан Блайндер, бывший вице-председатель американской Федеральной резервной системы, беспокоился в отношении того, что международный аутсорсинг окажет беспрецедентное негативное воздействие на рынок труда в США; Мартин Вулф, колумнист «Financial Times» и один из самых последовательных защитников глобализации, выражал разочарование тем, какой оборот приняла финансовая глобализация; а Ларри Саммерс, «Мистер Глобализация» в правительстве президента Клинтона и экономический советник президента Барака Обамы, размышлял об опасностях «гонки уступок» в сфере государственного регулирования и о необходимости введения международных трудовых стандартов.

Взгляд Д. Родрика на глобализацию базируется на двух соображениях: во-первых, рынки и правительства дополняют, а не заменяют друг друга. Если мы хотим, чтобы у нас было больше рынков и они были более эффективными, нам нужно больше власти, и она должна быть более эффективной. Рынки лучше всего работают не там, где государство слабое, а там, где оно сильное. Во-вторых, мы не обязаны придерживаться одной-единственной модели капитализма. К экономическому процветанию и стабильности можно прийти, применяя различные комбинации институциональных механизмов на рынках труда, в финансах, в корпоративном управлении, социальном обеспечении и других сферах. Отдельные страны имеют право и наверняка будут выбирать разные наборы этих механизмов в зависимости от своих ценностей и потребностей.

Список использованных источников

1. Богомолов О.Т. Анатомия глобальной экономики / О.Т. Богомолов. — М.: ИКЦ «Академкнига», 2004.

2. Дятлов С.А. Структурные элементы, противоречия и показатели глобальной экономики / С.А. Дятлов. – СПб.: Изд. Филологического факультета СПбГУ, 2004.

3. Капица Л.М. Индикаторы мирового развития / Л.М. Капица, Л.М. Шохина. – М.: Изд. «Экономика. Право. Политика. Безопасность», 2005.

4. Rodrik D., Subramanian A. 2009. Why Did Financial Globalization Disappoint? IMF Staff Papers. 56(1) (March): 112-138.

УДК 65.011.46

ОСНОВНЫЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЩЕСТВЕННЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

*Кожевникова И.А., аспирант
(УО «БелГУТ»)*

Развитие транспортной системы является одним из главных индикаторов качества жизни населения. Хроническая убыточность общественных пассажирских перевозок остро ставит вопрос об их неэффективности. Специфика данного вида перевозок не допускает общих подходов, основанных на финансовых результатах, к оценке работы этой сферы деятельности, что обуславливает необходимость выработки комплексного подхода, учитывающего особенности общественных пассажирских перевозок.

Ученые сходятся во мнении, что единого универсального критерия эффективности не существует, его выбор зависит от конкретных условий перевозок и решаемой задачи. Экономическая эффективность функционирования транспортной системы оценивается локальными и комплексными критериями, натуральными и экономическими показателями, а также показателями внутранспортного эффекта.

Необходимо определить, что понятие эффективности необходимо рассматривать по отношению к:

- системе общественного пассажирского транспорта в целом;
- отдельным ее элементам.

Под эффективностью использования транспортного средства понимают осуществление перевозок с наименьшими материальными и трудовыми затратами [2]. Понятие эффективности использования подвижного состава и эффективности перевозочного процесса отождествлены [1]. Эти же авторы, рассматривая вопросы оценки эффективности функционирования системы пассажирского общественного транспорта [2] отмечают, «нет единства в понимании и определении критерия эффективности транспортной системы», что до настоящего времени под критерием оптимальности системы понимаются ее стоимостные показатели, т.е. определенный уровень развития транспортных средств при наименьших эксплуатационных затратах, хотя это не совсем корректно.

В [2] приведена структура показателей эффективности транспортной системы города (рисунок 1). Как отмечают Гудков В. А. и соавторы, в настоящее время используется многокритериальный подход, т.е. такой, когда целый ряд показателей, отражающих цель транспортного обслуживания, образуют совокупный критерий эффективности, что затрудняет объективную оценку функционирования систем общественного маршрутного транспорта.

Анализ структуры показателей эффективности транспортной системы (рисунок 1) показывает, что в данном варианте структуры отсутствует дефиниция непосредственно показателей эффективности и качества функционирования системы, что является его недостатком.

Пугачев И. Н. в [4] приводит следующую классификацию факторов, определяющих эффективность функционирования транспортной системы города:

- парковочная политика, установленная в городе;
- сохранение существующей дорожной сети;
- совершенствование системы городского общественного пассажирского транспорта;
- организация и управление дорожным движением;
- совершенствование транспортно-распределительной системы.

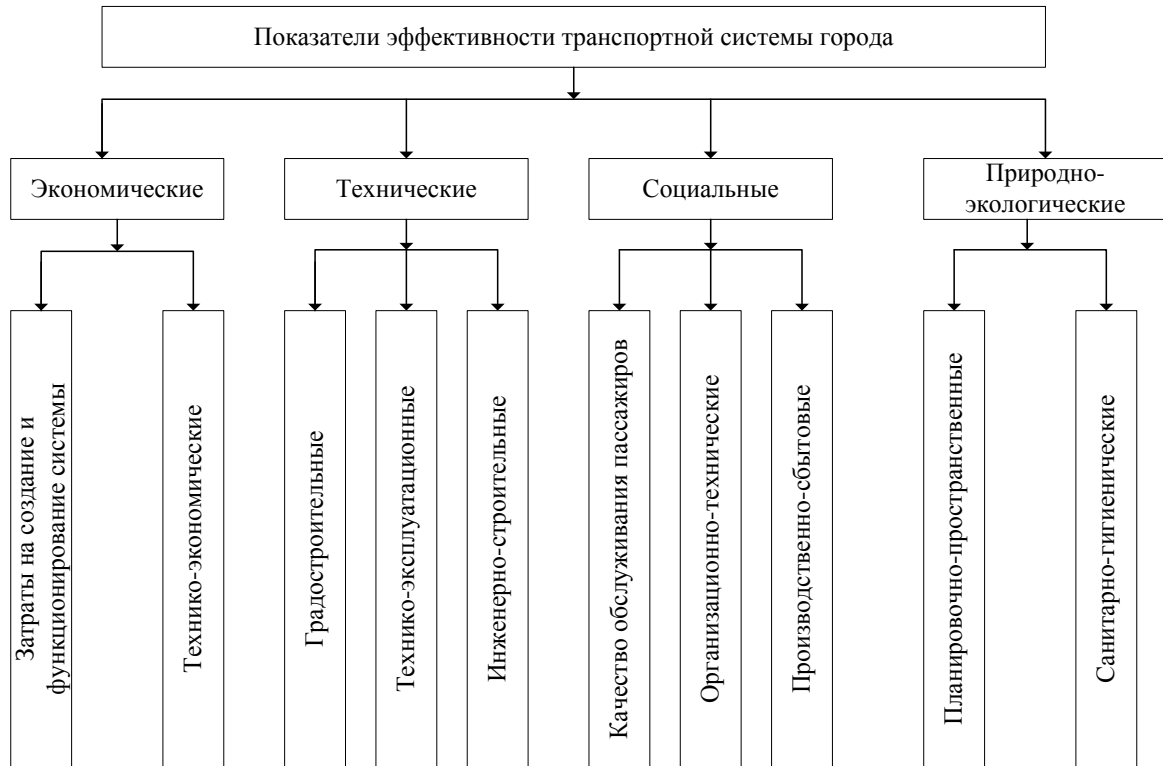


Рис.1. Структура показателей эффективности функционирования транспортной системы города

Сериков А.А. в [6] указывает, что эффективность функционирования городского пассажирского транспорта носит ярко выраженный социальный характер, на которую оказывают влияние следующие факторы: технико-экономические, технико-эксплуатационные, качество обслуживания пассажиров, организационно-технические, производственно-бытовые и санитарно-гигиенические.

Аналогичное мнение имеют и другие авторы. Например, Громов Н. Н., Бурханов В.Ф., Чудновский А.Д. указывают, что при оценке эффективности работы транспорта необходимо рассматривать как экономические, так и социальные аспекты. Понятие эффективности пассажирского транспорта не может ограничиваться рамками узко экономическими, а должно учитывать социальные факторы [3].

Однако системный анализ показывает, что эффективность и качество - философски противоположные по своей сути понятия, а качество обслуживания пассажиров не может быть показателем эффективности транспортной системы, т.е. для адекватного представления об эффективности перевозочного процесса всегда необходимо выделять именно экономический аспект, который реально оценить количественно [3].

В конечном итоге, несмотря на все

многообразии подходов к оценке эффективности общественных пассажирских перевозок, в их основе лежит единый принцип соизмерения затрат и полученного полезного результата.

Проведенный анализ позволяет констатировать, что конфликт интересов государства, перевозчиков и пассажиров в области организации общественных пассажирских перевозок требует комплексного подхода к оценке эффективности данной сферы. Комплексная методика оценки эффективности общественного пассажирского транспорта должна включать три основных блока показателей, которые бы учитывали интересы сталкивающихся сторон.

При разработке методики комплексной оценки эффективности экономической политики регулирования системы общественного пассажирского транспорта следует учитывать следующие показатели [5]:

1. транспортная подвижность как интегрированный показатель, отражающий: уровень развития муниципальной экономики и деловой активности населения города; планировку города, топологическую схему улично-дорожной сети, особенности расселения; перспективы развития транспортной инфраструктуры города;

2. плотность маршрутной сети;

3. сравнительные показатели уровня развития общественного транспорта и уровня автомобилизации;

4. затраты времени на передвижение и уровень доступности транспорта;

5. уровень транспортной дискриминации населения;

6. удобство и комфортабельность поездки;

7. доля токсичных выбросов общественного транспорта в общем объеме токсичных выбросов в транспортной системе города (муниципального образования);

8. уровень безопасности поездки.

Комплексный подход в оценке эффективности необходимо использовать при анализе состояния общественного пассажирского транспорта, установления критериев регулирования и нормативов финансирования, оценке государственных стратегий и программ развития общественного пассажирского транспорта.

Список использованных источников

1. Вельможин, А.В. Теория транспортных процессов и систем / А.В. вельможин, В.А. Гудков, Л.Б. Миротин – М. : Транспорт, 1998. – 168 с.

2. Гудков, В.А. Пассажирские автомобильные перевозки / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Вельможин, С.А. Ширяев – М. : Горячая линия – телеком, 2004. – 448 с.

3. Петров, А. И. Влияние внешней среды на устойчивость системы пассажирского общественного транспорта. Монография / А. И. Петров. – Тюмень : ТюмГНТУ, 2011. – 300 с.

4. Пугачев, И. Н. Теоретические принципы и методы повышения эффективности функционирования транспортных систем городов : автореф. дис... канд. техн. наук / И.Н. Пугачев. – Тюмень : ТюмГНТУ, 2004. – 18 с.

5. Русакова, О. И. Механизмы государственного регулирования общественного пассажирского транспорта. Безопасность движения. Монография / О. И. Русакова, В. З. Русаков ; под ред. О. И. Русаковой. – Шахты : ГОУ ВПО «ЮРГУЭС», 2009, - 165 с.

6. Сериков, А. А. Оценка эффективности функционирования городского пассажирского транспорта : автореф. дис...канд. техн. наук / Сериков А.А. – Волгоград : ВГТУ, 2003. – 16 с.

УДК 336.18.21

ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО СТВОРЕННЯ НАУКИ ПРО ПРАЦЮ ТА УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ

*Котик В.В., к.е.н., доцент,
Котик В.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Як наука організація праці зародилася в кінці XIX століття в період машинної індустріалізації виробництва вперше американський інженер Фредерік Тейлор (1856-1915 рр.) поклав початок науки про організацію праці на виробництві. У роботах «Управління фабрикою» (1903 р.), «Принципи наукового управління» (1911) він вперше обґрунтував:

- застосування хронометражу з метою раціоналізації роботи;

- використання поділу праці за елементами;

- впровадження нормування праці;

- поліпшення організації робочих місць;

- режими праці і відпочинку;

- правила відбору робітників і їх навчання;

- доцільність використання

диференційованої оплати праці.

Подружжя Френк і Ліліан Гілбрет (1868-1924 рр.) та (1878-1972 рр.) - американські вчені. На початку XX ст. вперше:

- дали визначення наукової організації праці (як організації праці, заснованої на вимірах);

- стали використовувати кінематограф для вивчення трудових процесів («Система вивчення рухів» 1915 р.) - вивчали робочі операції, фіксуючи за допомогою кінокамери рухи робітника і заміряли час винайденими ними мікрохронометром;

- розділи трудовий процес на мікроелементи - тербліги (17 найпростіших);

- виділили гуманістичну складову праці;

- звернули увагу на рівень фізичного і психологічного комфорту робітника, доводячи, що не швидкість роботи, а ступінь задоволеності робітника своєю працею, є найважливішим чинником збільшення продуктивності;

- надали великого значення відпочинку робітників.

Гаррінгтон Емерсон (1853-1931 рр.) - індустріальний інженер, підприємець, письменник, губернатор штату Меріленд, автор книги «Дванадцять принципів продуктивності» (1911 р.) вперше:

- вніс у науку управління такі поняття як ефективність (продуктивність) - максимально вигідне співвідношення між сукупними витратами

і економічними результатами;

- виділив 12 принципів продуктивності: точно поставлені цілі, здоровий глузд, компетентна консультація, дисципліна (підпорядкування всіх членів колективу встановленим правилам і розпорядку), справедливе відношення до персоналу, точний і постійний облік, диспетчерування (забезпечення чіткого оперативного управління діяльністю колективу), норми і розклад, нормалізація умов праці, нормування операцій, письмові стандартні інструкції, винагорода за продуктивність.

Генрі Форд (1863-1947), американський інженер і промисловець, засновник автомобільної індустрії США, послідовник Ф. Тейлора, ідеолог політ-економічного явища - фордизм, автор книги «Моє життя, мої досягнення» (1920 р.) - класичного добутку з наукової організації праці. Він вперше:

- використав конвеєрну систему із сильною інтенсивністю праці і максимальним поділом праці;

- автоматизував багато процесів виробництва на основі поділу їх на найпростіші операції;

- використав стандартизацію всіх факторів виробництва, включаючи сировину, устаткування, інструменти, технологічні режими, трудові прийоми і форми організації праці;

- в 1914 р. встановив розмір винагороди робітників на рівні 5 доларів за робочий день, що припинило плинність кадрів, підвищило продуктивність праці і скоротило витрати на навчання кадрів;

- встановив скорочений робочий тиждень: спочатку 48-годинний (6 днів по 8 годин), а потім 40-годинний (5 днів по 8 годин).

Анрі Файоль (1841-1925 рр.) - французький інженер, теоретик і практик менеджменту, засновник адміністративної (класичної) школи управління. Вперше:

- виділив 5 функцій менеджменту, які представляють собою самостійні напрямки, але в той же час пов'язані з іншими напрямками процесу управління. Серед них: планування, організація, розподіл, координація і контроль.

- сформулював 14 принципів управління: поділ праці (передоручення працівникам окремих операцій і, як наслідок, підвищення продуктивності праці за рахунок можливості зосередження уваги на відповідній праці); влада і відповідальність (право віддавати накази повинне бути врівноважене відповідальністю за їхні наслідки); дисципліна (необхідність дотримання правил, встановлених в організації з наявністю на всіх рівнях управління керівників, здатних застосовувати адекватні санкції до порушників

поряд); єдиноначальність (необхідність звітування працівників тільки перед одним керівником і одержання розпорядження тільки від нього); єдність дій (робота за єдиним планом, спрямованим на досягнення однієї мети); підпорядкованість інтересів (інтереси працівника або групи працівників не повинні бути вищими за інтереси організації); винагорода (наявність справедливих методів стимулювання працівників); централізація (управління організацією єдиним керуючим, координаційним центром); ієрархія (організаційна підпорядкованість різних її рівнів); порядок (відповідність робочих місць необхідним вимогам); справедливість (повага адміністрації до підлеглих, сполучення доброти і правосуддя); стабільність персоналу (плинність кадрів послабляє організацію і є слідством поганого менеджменту); ініціатива (надання можливості прояву особистої ініціативи працівникам); корпоративний дух (згуртованість та єдність працівників).

Елтон Мейо (1880-1949 рр.) - американський психолог і соціолог, дослідник проблем організаційного поведіння і управління у виробничих організаціях, один з засновників американської індустріальної соціології та доктрини «людських відносин». З групою співробітників Гарвардського університету (30-ті роки ХХ ст.) визначив новий розвиток в організації праці, названий «школою людських відносин».

Зробив важливі висновки:

- моральні і психологічні фактори відіграють вирішальну роль у мотивації праці;

- продуктивність праці залежить від відношення до своєї роботи, від взаємин з керівниками, солідарності в групі (працівникам вселялась думка, що їхня праця має важливе значення для суспільства і для науки);

- шляхом поліпшення взаємин між власниками і робітниками, створення здорового мікроклімату в колективі можна домогтися істотних результатів праці, не затрачаючи при цьому коштів на організаційно-технічні заходи щодо поліпшення умов праці.

Абрахам Маслоу (1908-1970 рр.) - видатний американський психолог, засновник гуманістичної психології, що займає важливе місце в побудові теорій мотивації і поведінки працівників. Вперше:

- створив модель ієрархії людських потреб - «Піраміду потреб» (70-ті роки ХХ ст.), яка була введена, для спрощеного викладу ідеї ієрархії потреб та включала такі потреби, як: фізіологічні, у безпеці, любові (приналежності), повазі, пізнання, естетичні, у самоактуалізації. Останні три рівні: «пізнання», «естетичні» і

«самоактуалізація» узагальнюють та називають «потребою в самоактуалізації» або «потреба в особистісного росту». Він вважав, що ієрархія потреб не є фіксованою і найбільшою мірою залежить від індивідуальних особливостей кожної людини.

Фредерік Герцберг (1923-2000 рр.) - американський психолог, один з найвпливовіших діячів в галузі управління бізнесом.

Ним була сформульована двофакторна психологічна теорія мотивації - теорія мотивації (кінець 50-х років ХХ ст.), яка включає дві основні категорії факторів оцінки ступеня задоволеності від виконаної роботи: фактори, які втримують на роботі (гігієнічні фактори - адміністративна політика компанії, умови праці, величина заробітної плати, міжособистісні відносини з керівниками, колегами, підлеглими), і фактори, які мотивують до роботи (мотиватори - досягнення, визнання заслуг, відповідальність, можливості кар'єрного зростання). Також було висунуто твердження, що заробітна плата не є мотивуючим чинником.

Дуглас Мак-Грегор (1906-1964 рр.) - американський соціальний психолог, автор книги «Людська сторона підприємства» (1960 р.)

Запропонував теорію Х і теорію Y (концепція двох методів управління підприємством).

Теорія Х говорить: середня людина не любить трудитися і при можливості уникає роботи. При цьому менеджмент змушений прибігати до твердих (тотальний контроль і система покарань) і м'яких (переконавання і заохочення) форм примусу. Проте ці заходи помилкові, оскільки не враховують причину небажання трудитися (людині недостатньо мати винагороду за працю, йому необхідна можливість самореалізації, а будь-яка форма примусу цьому перешкоджає).

Теорія Y говорить, що для людини витратити моральні і фізичні сили на роботу так само природно, як відпочивати або грати. Це означає, що людину можна стимулювати надавши можливість повністю розкритися, брати на себе відповідальність, відчувати свою значимість для організації.

Ерік Тріст і Фред Емері (1909-1993 рр.) та (1925-1997 рр.) - психологи. Створили «соціотехнічну систему» як науковий підхід до проектування трудового процесу в аспекті взаємодії людини і техніко-технологічних факторів праці.

Соціотехнічна система утворена наступними підсистемами:

- технічна підсистема представляє роботу устаткування, інструменти і технології таким

способом, який поліпшує економічну ефективність виробництва;

- соціальна підсистема представляє управлінську структуру, систему управління, систему заохочень тощо.

Досягти високої ефективності функціонування організації можливо оптимізуючи її підсистеми і їхню взаємодію - гармонізуючи їх роботу.

Уільям Оучі (1943 р. - т.ч.) - американський професор

Взяв за основу японський досвід і доповнив «ХУ теорію» Д. Мак-Грегора «теорією Z», в основі якої лежить принцип колективізму, тобто подання підприємства, як великої родини або трудового клану з обов'язковою умовою максимального сполучення цілей працівника і підприємства.

Ця теорія передбачає, що працівник воліє працювати в групі, мати стабільну тривалу перспективу кар'єрного росту, пов'язану, насамперед, з досягненням певного віку. Турбота про його благополуччя лежить на компанії, на яку він працює. Він несе індивідуальну відповідальність за свою працю, результати якого оцінюються за чіткими критеріями. Компанія забезпечує працівникові можливість безперервного навчання і постійного підвищення кваліфікації. Передбачається довічне наймання працівника.

УДК 339.564(477)

ТЕОРІЯ «РЕСУРСНОГО ПРОКЛЯТТЯ» В УМОВАХ РОЗВИТКУ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

Котлубай В.О., к.е.н., доцент (НУ «ОЮА»)

В останні сорок років світові ціни диктують міжнародний поділ праці, при якому кількість ресурсів і відносно дешева робоча сила змушують деякі країни, робити ставку на ресурсний сектор в збиток розвитку секторів з більш складною технологією.

Як відомо, в 1973-74 рр. спостерігався нафтовий бум у зв'язку зі зростанням нафтових цін і, внаслідок цього, у світі були понадоптимістичні очікування, які у подальшому змінилися розчаруванням. Один із засновників ОПЕК Дж. Альфонсо у той час називав нафту «екскрементами диявола». Вже в 1975 р. він писав про сплеск корупції, розтрату ресурсів,

руйнування громадського сектору і величезних боргах, як про наслідки ресурсного достатку. Йому вторили численні статті в газетах і фахових журналах. Одна з них, написана Алі Аттигой, Генеральним секретарем форуму арабської думки, називалася так: «Як доходи від нафти можуть зруйнувати країну» [1].

Традиційно тема «прокляття ресурсів» в рамках запропонованої в 1993 р. теорії економіста Р. Аути [2], а також дослідженнями, що активно проводилися в середині 1990-2000-х років М. Хамфрісом, Дж. Саксом, Дж. Стігліц, Н. Дж. Барро, М. Л. Россом, Ст. Полтеровичем, Ст. Поповим, А. Тонісом [3] та іншими вченими пов'язувалася з нездатністю держави, що живе переважно за рахунок природних багатств отримувати реальний прибуток від їх продажу і забезпечувати необхідні умови для мирного економічного зростання та ефективно розвивати сучасні галузі промисловості.

Аналізуючи праці різних вчених присвячені теорії «ресурсного прокляття» можна виділити наступні фактори гальмування економік країн з високим ресурсним потенціалом [4]:

Перший фактор - незалежність добувної галузі національної економіки. Наявність природного ресурсу, його розробка і розвиток не залежать від стану економіки, на нього не впливає думка громадян країни, але знаходиться в залежності від дій уряду. Виникає парадокс, який притаманний багатьом таким країнам: природні ресурси, що продаються не тільки не приносять блага своїй країні, але і викликають громадянські заворушення з-за нерівномірного розподілу доходів від природних ресурсів.

Другим фактором є те, що сторона, яка купує природні ресурси, значно більш розуміє про ресурс та стратегії його реалізації, ніж сторона, що продає. Це веде до дисбалансу інтересів двох сторін, і сторона, що продає може терпіти збитки від укладених контрактів.

Третім фактором є дисбаланс всередині держави: надходження від експорту природних ресурсів підвищують курс національної валюти, що веде до зниження конкуренції інших товарів, що поставляються на експорт.

Четвертим фактором негативного впливу природних ресурсів є бурхливий розвиток видобувних галузей та галузей, не пов'язаних з експортом, і уповільнення зростання інших галузей економіки. У такій ситуації перестає розвиватися промисловість і сільське господарство, що веде до імпорту необхідних країні товарів.

П'ятим фактором є нерівномірність надходження доходів та їх залежність від продажу ресурсів: можуть бути роки, коли доходи

зростають за рахунок підвищення цін або зростання видобутку, а в інші роки доходи падають.

Також достаток природних ресурсів впливає не тільки на економічний розвиток країн, але і на їх політичний устрій. У ряді робіт (Barro (1996, 1999), Ross (2001), Wantchekon (1999), Acemoglu et al. (2005), Полтерович, Попов (2007)) [5-8], зазначається, що у країнах, багатих природними ресурсами, політичний режим є в середньому менш демократичним, ніж в інших країнах.

Деякі дослідники вважають, що між політичними інститутами і ресурсним достатком відсутній який-небудь взаємозв'язок, інші вважають, що його немає між ресурсним достатком і ризиками збройних конфліктів всередині держави, з подальшою тенденцією до поширення на весь регіон. Як правило, виділяють два варіанти розвитку подій: перший - достаток природних ресурсів веде до деградації правлячого політичного класу, зростання корупції в його рядах і різкого зниження ефективності інститутів, що негативно позначається на розвитку економіки і держави в цілому. Другий - спирається на уявлення про те, що слабкість самих інститутів є базовою умовою, яка веде до негативних наслідків сировинного достатку в країні.

Більшість країн, що володіють великими запасами природних ресурсів, особливо на Близькому Сході, не належать до числа демократій. Економісти досі сперечаються про те, чим можна це пояснити — багатством, отриманим від видобутку корисних копалин, або історичними особливостями тієї чи іншої нації. У Росії нафтові гроші сприяли руйнуванню демократії. Лідери Мексики і Нігерії намагаються впоратися зі згубним впливом нафтового багатства на демократію цих країн.

Теми нестійкості демократії присвячена робота Polterovich V., Popov V., Tonis A. (2007) [9]. Основна ідея запропонованої в ній моделі полягає в наступному: якщо країна багата точковими природними ресурсами, власники цих ресурсів («олігархи») отримують значну економічну владу. В умовах демократії при слабких державних інститутах вони можуть проштовхувати через парламент вигідні для них рішення, підкуповуючи політиків, так що економічна влада переростає в політичну. Перекоси в політиці і сам факт політичної корупції викликають у основної частини населення, не зайнятої в сировинному секторі, невдоволення чинною владою.

Ефективне державне управління характеризується певним набором ознак, включаючи чітке та стабільне законодавство; верховенство закону; високий потенціал уряду;

податкова, грошово-кредитна і бюджетна дисципліна; відкритий діалог між урядом і суспільством. При цьому відсутність корупції є одним з головних аспектів ефективного управління.

Проявом «ресурсного прокляття» можна вважати і негативний вплив достатку ресурсів на якість інститутів і політичні процеси. Один з головних викликів сучасності, з яким стикаються влада, бізнес-співтовариство та громадяни багатьох країн, — необхідність соціально-економічної модернізації. Без демократичних інститутів розвиток може йти тільки до певного рівня, але далі ріст можливий лише там, де політичні інститути добре розвинені. Причому на характер економічного розвитку певний вплив мають неформальні інститути, що відображають основні соціокультурні установки країни.

Основною проблемою експортної політики України є структура експорту. Так, за підсумками 2016 р. структура експорту України погіршилася з точки зору своєї спрямованості. Так, сировинна спрямованість збільшилася приблизно до 62 %, зростання склало біля 2 % в порівнянні з 2015 р. У якості експорту виступали: метал, зерно, руда, хімія та інші сировинні товари. Наприклад, основна номенклатура товарів, що експортуються в країни Євросоюзу становить: 40 % - продукція агропромислового комплексу, насамперед зерно, і 20 % метал. Неefективні інститути, слабка демократія, наявність корупції – все це відповідає проявам «ресурсного прокляття» в Україні.

Для запобігання подальшого посилення кризового стану економіки України, однією з причин якої є сировинна спрямованість експорту, необхідно передбачити комплекс заходів для вирішення цієї проблеми.

Існують два способу розпорядження сировинними ресурсами, наявними в країні. Перший - це експорт в сирому вигляді, другий - глибока переробка сировини на території своєї держави. Така практика використовується в розвинених країнах: США і Норвегії. У Норвегії активно ведуться розробки наукомістких виробничих комплексів.

На думку В. Полтеровича, необхідна активна політика стимулювання зростання, що передбачає перерозподіл надлишкових експортних доходів [9]. Для цього треба володіти розвинутою системою економічних, політичних і громадських інститутів, що забезпечитимуть прийняття рішень у процесі взаємодії держави, бізнесу та суспільства.

Необхідно забезпечити зі сторони держави підтримку створення нових виробничих потужностей, орієнтованих, у першу чергу, на ринки розвинених країн. Така підтримка може

буде представлена або прямими державними субсидіями, або тимчасовим пільговим оподаткуванням. Також необхідно передбачити розробку комплексу заходів щодо стимулювання іноземних партнерів до інвестування в такі виробничі потужності.

Важливо вже зараз переглянути пріоритети розвитку економіки від ресурсопродаючої до ресурсозберігаючої. Тобто першочерговим є розробка і впровадження реальних програм розвитку високотехнологічних виробничих комплексів, на розвиток яких повинні йти кошти від реалізації ресурсів.

Для ефективного протистояння наслідків «ресурсного прокляття» необхідна реалізація комплексу заходів:

- прямі інвестиції в обрані несировинні галузі;

- інвестиції в інфраструктуру і сферу освіти в інтересах розвитку всіх несировинних галузей;

- перерозподіл бюджетних доходів для більш рівномірного доступу населення до ресурсного багатства;

- вибір суспільства на користь прозорості, ощадливості і політичної свободи, останнє реально якщо влада усвідомлює, що «ресурсне прокляття» — це результат їх власної невмілої політики;

- розвиток фінансової системи і перетворення її в ефективно діючого посередника щодо залучення коштів, отриманих від продажу сировини та з інших джерел, у всі галузі економіки;

- створення державних фондів національного добробуту для акумулювання великої частини доходів від продажу ресурсів з метою прискореного розвитку обробних галузей, що може забезпечити реструктуризацію економіки країни та гарантує стійке зростання.

Також ще одним напрямком є вилучення ресурсної ренти шляхом оподаткування ресурсного сектора. Такий варіант є досить доцільним для країни, багаті ресурсами, оскільки не приведе до істотного зниження видобутку. Крім того, як впливає з багатьох робіт, присвячених "ресурсному прокляттю", доцільним буде стримувати зростання ресурсного сектора, для запобігання відтоку фізичного і людського капіталу з високотехнологічних галузей. Таку політику вилучення більшої частини ресурсної ренти проводять багато країн, що експортують природні ресурси. Так, в Росії державою вилучається близько 90 % нафтової ренти; у Норвегії - близько 80 %.

Список використаних джерел

1. Gelb A. and Associates (1988). Oil Windfalls: Blessing or Curse? New York: A World Bank Research Publication. - P. 8.
2. Auty R.M. Sustaining Development in Mineral Economies: The Resource Curse Thesis. London; New York: Routledge, 1993. - 272 p.
3. Полтерович В.М. Экономическая политика, качество институтов и механизмы «ресурсного проклятия» // В.М. Полтерович, В.В. Попов, А.С. Тонис / Модернизация экономики и общественное развитие: материалы XIII международной научной конференции (г. Москва, 3-5 апреля 2007 г.). - М.: Издательский дом ГУ ВШЭ, 2007. - 98 с.
4. Концепция «проклятия природных ресурсов» и перспективы экономического развития республики Казахстан [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/kontseptsiya-proklyatiya-prirodnih-resursov-i-perspektivy-ekonomicheskogo-razvitiya-respubliki-kazahstan>.
5. Barro R.J. Determinants of Democracy // Journal of Political Economy. 1999. - Vol. 107. - P. S6, S158-29.
6. Ross M. Does Oil Hinder Democracy? // World Politics. 2001. Vol. 53.P. 325-361.
7. Wantchekon L. Why Do Resource Dependent Countries Have Authoritarian Governments? Yale University, 1999 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.yale.edu/leitner/pdf/1999/11.pdf>.
8. Acemoglu, Daron, Simon Johnson, James A. Robinson, and Pierre Yared. 2005. “From Education to Democracy?” American Economic Review, 95(2). - P.44-49 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://economics.mit.edu/files/4465>.
9. Polterovich V., Popov V., Tonis A. Resource Abundance, Political Corruption, and Instability of Democracy: NES Working Paper. 2007. N 73 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nes.ru/russian/research/pdf/2007/PolterPopovTonisIns.pdf>.

УДК 330.33.01(477)

**ЗУБОЖІННЯ НАСЕЛЕННЯ УКРАЇНИ
В УМОВАХ ПОЛІТИКО –
ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ**

*Мирошниченко Ю.В., к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

Ліберальні економічні реформи з початку незалежності України, метою яких було відновлення ринкових (капіталістичних) відносин, кардинально змінили соціальну

структуру українського суспільства. Відбулася трансформація правлячої партійної номенклатури, з'явилися нові соціальні групи, насамперед, велика буржуазія та середній клас. У той же час значні масштаби маргіналізації населення призвели до втрати відносно високого соціального статусу робітничого класу та інтелігенції. Омріяний ідеал суспільства рівних можливостей насправді виявився поляризованим соціумом, де панують різноманітні форми соціальної нерівності, найпоширенішою з яких є бідність.

Досвід статистичних і соціологічних досліджень дозволяє виокремити принаймні три основні різновиди бідності: монетарну, деприваційну та суб'єктивну. Кожен із них має власну методологію виявлення та обчислення нужденності особи, що потрапила у скрутне матеріальне становище.

Виявлення та вимірювання бідності можливе за умови використання щонайменше одного з чотирьох основних методів. Згідно з дослідженнями абсолютної бідності бідними вважаються всі, чий дохід нижче певної суми, за рахунок якої можна задовольнити базові фізіологічні та соціальні потреби. За критерієм відносної бідності бідними визнаються особи, у яких недостатньо коштів, щоб вести типовий для даного соціуму стиль життя. Але абсолютну бідність можна подолати, а відносна бідність буде існувати доти, доки зберігатиметься хоча б невелика різниця в доходах громадян. Деприваційний метод ґрунтується не на підрахунку наявних у індивідів коштів, а на виявленні у них певних позбавлень та ситуації ексклюзії, які часом важко перевести у грошовий (монетарний) еквівалент. Суб'єктивний метод спирається виключно на самоідентифікації осіб з бідними верствами. Кожен із наведених методів має свої переваги та недоліки, а отже, для всебічного аналізу ситуації з бідністю, доцільне їхнє комплексне застосування [1, с. 78].

Монетарна бідність визначається на основі критеріїв абсолютної та відносної бідності. У свою чергу, абсолютна бідність передбачає таке становище індивіда, коли на свій дохід він не може придбати товари та послуги, необхідні для задоволення основних соціальних потреб, специфічних для даного суспільства. Кількісним критерієм виступає поріг (межа) бідності, або прожитковий мінімум. Його розмір залежить від низки критеріїв і може суттєво коливатися. Так, за розрахунками фахівців Світового банку, поріг абсолютної бідності для мешканців країн Центральної та Східної Європи становить 4,3 долара США на добу, тобто 130 доларів на місяць. У той же час, Законом України «Про

Державний бюджет України на 2016 рік», прожитковий мінімум з 1 травня встановлений у розмірі 1399 грн. на місяць, або 56 доларів.

Відносна бідність розуміється як ситуація, коли індивід не має достатньо коштів, щоб вести прийнятний для даного суспільства стиль життя. В Україні національний критерій відносно бідності домогосподарств становить 75% медіанного рівня сукупних еквівалентних витрат, межа крайньої бідності – 60% медіанного рівня сукупних еквівалентних витрат.

Виявляючи бідних осіб методом депривації, керуються не підрахунками наявних у них коштів, а кількістю та характером тих позбавлень та соціальних виключень, яких вони зазнають у повсякденному житті. Справа в тому, що далеко не всі позбавлення та ексклюзії можуть бути переведені у грошовий еквівалент, наприклад: зручності у житлі, доступність та якість освітніх, медичних та соціальних послуг тощо. Державна служба статистики України опитує домогосподарства за 33-ома ознаками бідності та позбавлення, які включають два блоки: економічна депривація та розвиток інфраструктури. У разі виявлення 10 та більше позбавлень домогосподарство вважається бідним. Поряд із цим в обстеженнях використовують перелік з 18 базових депривацій, наявність 4 із яких також дає підстави кваліфікувати домогосподарство як бідне.

Суб'єктивна бідність не ґрунтується на розрахунках та думках експертів. Вона визначається на підставі самооцінки індивідом власного матеріального становища. Межа бідності (так зване Лейденське визначення межі бідності) оцінюється за відповідями респондентів на питання про мінімальний дохід, необхідний для досягнення достатнього стилю життя, як функції від справжнього доходу опитаних.

Бідність є не лише соціальною, але й економічною категорією, а, отже, залежить від таких макроекономічних показників, як обсяг ВВП, рівень безробіття, індекси інфляції та реальної заробітної плати. Політична криза наприкінці 2013 року, а згодом анексія Криму Росією та збройний конфлікт у Донбасі, значно ускладнили економічну ситуацію в Україні. Внаслідок економічної кризи ВВП зменшився у 2015 році на 28,1%, а в 2016 році – ще на 31,3% [2]. За абсолютними показниками країна була відкинута на 10 років назад. Скорочення виробництва призвело до зростання безробіття.

Політико-економічна криза 2014 року, великий потік вимушених переселенців з Донбасу та Криму значно погіршили ситуацію з бідністю. Крім того, відсутність статистичної інформації щодо територій, непідконтрольних українській владі, не дозволяє навести цілком вичерпні та достовірні дані. Утім, відомо, що у 2016 році рівень абсолютної бідності (добові витрати менше 5,05 доларів США) мав зрости до 3,5%, бідність за критерієм споживання нижче фактичного прожиткового мінімуму – до 32%, рівень відносно бідності – до 30,6%, у т.ч. бідність серед дітей становила 29%, а серед працюючих осіб – 18,5% (за даними ООН, 2016).

Збільшення масштабів монетарної бідності позначилося на розмірі та структурі витрат домогосподарств. Багато родин були змушені перейти на режим суворої економії та не могли як раніше робити заощадження. У 2016 році частка домогосподарств, яких за самооцінкою рівня доходів можна вважати злидінними (не вдалося забезпечити навіть достатнє харчування) зросла до 4,9%, а бідних (постійно відмовлялися в найнеобхіднішому, крім харчування) – до 43,2% (табл. 1) [2].

Таблиця 1

Самооцінка домогосподарствами України рівня своїх доходів у 2005-2016 роках, %

Оцінка власних доходів	2005	2008	2009	2013	2015	2016
Коштів достатньо і робили заощадження	6,6	12,7	11,1	11,6	10,4	6,2
Коштів достатньо, але заощаджень не робили	49,4	51,8	45,3	47,8	50,5	45,7
Відмовлялись від найнеобхіднішого, крім харчування	39	32,9	40,2	37,5	35,8	43,2
Не вдалося забезпечити навіть достатнє харчування	5	2,6	3,4	3,1	3,3	4,9

З 2001 року в Україні діє державна програма «Стратегія подолання бідності». Крім того, країна долучилася до реалізації програми ООН «Цілі Розвитку Тисячоліття», яка висуває боротьбу з бідністю на перше місце. Згідно із

взятими на себе зобов'язаннями, до 2015 року в Україні планувалося ліквідувати абсолютну бідність за критерієм 5,05 доларів США на добу, знизити до 25% відносно бідність (за рахунок скорочення бідності серед дітей та зайнятого

населення), зменшити в 10 разів частку тих осіб, чиє споживання є нижчим за рівень фактичного прожиткового мінімуму (з 71,2% у 2000 році до 7% у 2015 році). Але з 2012 року замість скорочення зазначених вище показників, відбувалося їхнє зростання, що ставило під сумнів ефективність задіяних заходів навіть в умовах внутрішньо- та зовнішньополітичної стабільності. А з 2013 року при поступовій руйнації економіки нашої держави в умовах політичної кризи, нездоланної корупції по всіх ланках державного управління, збройного конфлікту на Донбасі відбувається ще більше зубожіння більшості населення держави. Про це свідчать останні дані Інституту демографії та соціальних досліджень імені М.В. Птухи Національної Академії наук України (НАНУ) - за межею фактичного прожиткового рівня живе 58,3% населення. Для порівняння в 2015 році цей показник був удвічі меншим — 28,6%. Отже, у політиці соціального забезпечення на перший план має вийти людина, її права та свободи, а економічна та політична діяльність держави має бути спрямована на забезпечення цих прав та свобод, гідного рівня життя в нашій країні.

Список використаних джерел

1. Гурмаза С.В. До проблеми зубожіння населення України в умовах трансформації суспільства [Електронний ресурс] / С.В. Гурмаза // Вісник №12, «Політичні науки». - Режим доступу: www.lib.chdu.edu.ua.

2. Офіційний сайт державної служби статистики України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

УДК 657(477)

ПРІОРИТЕТИ РЕАЛІЗАЦІЇ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНДУСТРІАЛЬНО-ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Обруч Г.В., асистент (УкрДУЗТ)

Сьогодні національна економіка переживає трансформаційний етап переходу України від імпортозалежного споживача до самостійної експортоорієнтованої держави. Кардинальні зміни в спрямуванні зовнішньоекономічної політики і розширення зони міжнародного співробітництва формують передумови для активного нарощення

експортного потенціалу як фактору становлення індустріально-інноваційної моделі економічного розвитку держави.

Водночас, економічна та політична криза в країні, погіршення фінансово-економічного стану підприємств, низький рівень конкурентоспроможності вітчизняних товарів, вузький асортимент експортоорієнтованої продукції, зниження питомої ваги високотехнологічних виробництв, технологічна обмеженість розвитку транспортно-логістичної інфраструктури створюють внутрішні перешкоди для ефективного використання експортних можливостей держави. Так, лише за період 2011-2016 рр. обсяг експорту товарів та послуг скоротився на 55,76 %. У зв'язку з цим актуальним питанням є визначення пріоритетів реалізації експортного потенціалу в контексті забезпечення індустріально-інноваційного розвитку України.

Нині український експорт представлено в основному продукцією агропромислового комплексу та харчової промисловості, що в товарній структурі зовнішньої торгівлі в 2016 році займає близько 42 %. Іншими важливими експортними товарами є продукція металургії – 22,9 % і машинобудування – 11,9 % [1]. Проте, частка експорту продукції індустріальних галузей постійно скорочується, що відображається на індексі промислового виробництва та значенні реального ВВП, і ускладнює впровадження індустріально-інноваційної моделі розвитку.

Для України як нинішнього експортеру аграрно-сировинної продукції важливим є розширення спектру експортоорієнтованих послуг. Наразі найбільшу питому вагу займає експорт транспортних послуг – 54,7 % у загальній структурі зовнішньої торгівлі послугами за 2016 рік. На другому місці – послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерні та інформаційні послуги (16,3 %), на третьому – послуги з переробки матеріальних ресурсів (11,6 %) [1].

Забезпечення реалізації експортного потенціалу України потребує визначення стратегічних пріоритетів його розвитку та формування дієвого інструментарію їх досягнення з урахуванням інноваційно-технологічних, інформаційних та інфраструктурних процесів розвитку світової торгівлі. У системі інструментів розвитку експортного потенціалу ключову роль відіграє державна політика щодо експортної діяльності, що передбачає створення досконалої нормативно-правової бази регулювання експортних операцій і механізму державної підтримки розвитку експортного потенціалу.

Наразі законодавчою основою здійснення експортної діяльності є Закони України «Про

зовнішньоекономічну діяльність» [2] та «Про митний тариф» [3]. Важливими законодавчими рішеннями держави в активізації експортної діяльності стало прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких Законів України щодо усунення адміністративних бар'єрів для експорту послуг» [4], що передбачає спрощення процедури оформлення зовнішньоекономічних документів, фінансової звітності щодо експорту послуг та скасування валютного контролю експортної діяльності, і Закону України «Про забезпечення масштабної експансії експорту товарів (робіт, послуг) українського походження шляхом страхування, гарантування та здешевлення кредитування експорту» [5], що ґрунтується на створенні системи страхування та гарантування ризиків експортної діяльності, розширенні довгострокового експортного кредитування і формуванні механізму часткової компенсації відсоткової ставки за експортними кредитами.

Стратегічно важливим напрямком державної підтримки розвитку експортного потенціалу стала розробка проекту Експортної стратегії України: дорожньої карти стратегічного розвитку торгівлі на 2017-2021 роки, що в якості домінантів розвитку визначає експорт інноваційної та наукомісткої продукції [6].

Враховуючи потребу вирішення внутрішніх проблем формування експортного потенціалу в умовах індустріально-інноваційного спрямування економічного розвитку держави, доцільно виділити наступні пріоритети його реалізації:

- створення інституціональних умов для розвитку інноваційної діяльності вітчизняних промислових підприємств;
- стимулювання інноваційного співробітництва промислового та науково-дослідного секторів економіки;
- впровадження державної системи інформаційно-консультативних послуг щодо ведення експортної діяльності для вітчизняних підприємств, зокрема малого та середнього бізнесу;
- стимулювання розвитку високотехнологічних виробництв;
- сприяння підвищенню професійних знань та навичок кадрового складу, необхідних для досягнення успіху на міжнародних ринках;
- створення дієвого державного механізму захисту вітчизняних підприємств на національному та світовому ринках.

Отже, розширення міжнародної торговельної співпраці, удосконалення нормативно-правового забезпечення експортної діяльності, створення стратегічного програмного документу розвитку експорту і подолання

внутрішніх перешкод формування експортного потенціалу створює значне підґрунтя для реалізації експортних можливостей держави та забезпечення індустріально-інноваційного зростання економіки України.

Список використаних джерел

1 Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>. – Назва з екрана.

2 Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16 квітня 1991 року № 959-ХІІ. Із змінами та доповненнями від 20 грудня 2016 року № 1792-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>. – Назва з екрана.

3 Про митний тариф: Закон України від 19 вересня 2013 року № 584-VII. Із змінами та доповненнями від 20 грудня 2016 року № 1791-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>. – Назва з екрана.

4 Про внесення змін до деяких Законів України щодо усунення адміністративних бар'єрів для експорту послуг: Закон України від 3 листопада 2016 року № 1724-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>. – Назва з екрана.

5 Про забезпечення масштабної експансії експорту товарів (робіт, послуг) українського походження шляхом страхування, гарантування та здешевлення кредитування експорту: Закон України від 20 грудня 2016 року № 1792-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>. – Назва з екрана.

6 Проект Експортної стратегії України: дорожньої карти стратегічного розвитку торгівлі на 2017-2021 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://me.gov.ua>. – Назва з екрана.

УДК 330.341.42

АНАЛІЗ СТАНУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

*Пащенко Ю.Є., д.е.н., професор,
Любезна І.І., студентка (НАУ)*

Україна є однією з країн, що володіє потужним територіальним, природно-географічним, людським, промисловим, транспортним і сільськогосподарським потенціалом. До набуття незалежності вона займала 5 місце в Європі за обсягом ВВП. Для успішного розвитку Україні вистачало: найрізноманітніших природно-сировинних ресурсів, практично всі елементи таблиці Менделєєва є в надрах України, найродючіші

чорноземи, досить великий масив лісових угідь, надзвичайно вигідне географічне розташування з позицій міжнародного транспортного сполучення. Промисловість України охоплювала практично повний спектр галузі - починаючи від гірничодобувної і закінчуючи високотехнологічними галузями як суднобудування, авіакосмічна промисловість, приладобудування. Торгово-економічні, наукові зв'язки Україна вела практично з усіма країнами світу. В Україні сформувався висококваліфікований виробничий і науково-технічний потенціал. Тому в Україні з набуттям незалежності були всі шанси для швидкого досягнення економічних і соціальних стандартів. В якості стимулюючого фактора для досягнення європейських стандартів України різної світової фінансових інститутів надавалися кредити. На жаль України, яка порівняно легко отримали незалежність і успадкував від СРСР хоча і застарілого і потребує модернізації, але все ж потужний виробничо-економічний потенціал. В силу ряду об'єктивних, але велика міра

суб'єктивних причин, Україна не тільки не використовувала широкі можливості самостійного розвитку, але і різко знизила всі економічні і соціальні показники. Стагнація економічного розвитку привела до втрати як політичної так і економічної незалежності країни, відсунула на невизначений термін перспективу входження України в ЄС як рівноправного учасника. Для повного розуміння даної ситуації в країні розглянемо деякі основні показники.

Одним з головних показників є показник умов і якості життя населення, для цього розглянемо показники, що характеризують доходи населення. Середньомісячна номінальна заробітна плата в національній валюті та доларах США приведена в табл. 1. За 6 років номінальна зарплата в національній валюті збільшилася в 2,2 рази, а долари США знизилася в 1,5 рази [3]. Це пов'язано з обвалом гривні по відношенню до долара США за 2014-2015 рр. в 3 рази. Обвал гривні спровокував та зниження мінімальної зарплати за 2 роки з 152,4 до 77,2 дол. або в 2 рази.

Таблиця 1.

Динаміка номінальної і мінімальної зарплати в Україні за 2011-2016 рр.

Роки	Курс гривні до долл. США в грн.	Номінальна заробітна плата		Мінімальна заробітна плата	
		в грн.	в долл.	в грн.	в долл.
2011	7,97	2633	330	992	118,2
2012	8,20	3026	362	1101	134,3
2013	8,30	3265	393	1192	143,6
2014	16,38	3480	212	2496	152,4
2015	25,06	4195	168	1935	77,2
На 1.05. 2016	26,00	4746	182		

Бажання населення виїхати з України на постійне місце проживання або в пошуках роботи викликано і більш високим рівнем заробітної плати, який в розвинених європейських країнах в 20 і більше разів перевищує розмір заробітної

плати в Україні. Навіть в країнах Східної Європи, які нещодавно вступили або бажаючих вступити в ЄС рівень мінімальної зарплати в рази вище, ніж в Україні (табл.2). [2]

Таблиця 2

Динаміка мінімальних заробітних плат, екв. дол. США

Країни	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Україна	108,9	118,22	134,29	143,55	152,44	77,24
Польща	320,87	348,68	336,47	392,73	404,40	409,53
Туреччина	338,33	384,89	362,84	415,52	361,76	424,26
Угорщина	271,80	280,3	295,63	335,27	341,70	332,76
Словаччина	307,70	317,00	327,00	337,70	352,00	380,00

У 2015 році найвищий рівень мінімальної заробітної плати був зафіксований в таких країнах

Європейського Союзу як: Люксембург - 1923 євро, Нідерланди - 1502 євро, Бельгія - 1502 євро,

Німеччина - 1473 євро, Франція - 1462 євро, Ірландія - 791 євро, Великобританія - 1379 євро, Словенія - 791 євро, Іспанія - 757, Мальта - 720 євро, Греція - 684 євро, Португалія - 589 євро. За результатами опитування компанії Gallup International 83% населення України не задоволені рівнем життя, майже 80% українців оцінюють економічну ситуацію як бідність. Відсоток «задоволених» за 2015 р з 27 скоротився до 17. На питання про призначення життя 36% відповіли - «страждає», тоді як відповідь - «процвітає» дав лише 9%. Тенденція скорочення населення, зниження показників його життєвого рівня прямим чином пов'язано з погіршенням стану за всіма видами економічної діяльності України. Валовий внутрішній продукт (ВВП) - є основним, найбільш повним офіційним показником суспільного добробуту. Він дає уявлення про загальний матеріальний добробут нації, так як чим вище рівень виробництва, тим вищий добробут країни. Проте показник ВВП має свої недоліки. Як

відомо, валовий внутрішній продукт не враховує результати виробництва в домашньому господарстві, в натуральному і тіньовому секторах економіки. Оскільки ці види діяльності існують в будь-якій країні, то можна сказати, що реальний обсяг благ, вироблених в суспільстві, завжди трохи більше ВВП [3]. Країни з менш розвиненим товарним господарством і з великим об'ємом тіньової економіки мають відносно більший обсяг благ, неврахованих в ВВП. Негативні зовнішні ефекти виробництва, як правило, не знаходять відображення в ВВП. Державні витрати не завжди носять творчий характер. На сьогоднішній день можна стверджувати, що це реальний, найбільш повний вимірник як результатів зусиль суспільства з виробництва матеріальних благ, так і рівня його добробуту. Динаміка ВВП України в національній валюті, в доларах США, а також в доларах США з урахуванням паритету купівельної спроможності (ПКС) представлена в таблиці 3[2].

Таблиця 3

Динаміка ВВП України з 2010-2016 рр.

Динаміка ВВП України							
Рік	ВВП, млрд. в нац. валюті	ВВП, млрд. в долл. США	ВВП в млрд. долл. з урахуванням ППС	рівень ВВП до попереднього року (в %)		Рівень ВВП (в % к 1990 г.)	
				факт	з урахув. ППС	факт	з урахув. ППС
2010	1082,569	136,417	351,656	116,4	101,5	541,3	69,6
2011	1302,079	163,423	378,532	119,8	107,6	648,4	74,9
2012	1408,889	176,235	386,425	10	102,1	699,2	76,4
2013	1451,876	177,834	392,619	100,9	101,6	705,6	77,7
2014	1566,728	130,908	371,812	73,6	97,7	519,4	73,6
2015	1979,458	90,524	341,489	69,1	91,8	359,1	67,6
2016	2261,886	93,812	352,339	103,6	103,62	372,2	69,7

З 2014 року почався процес падіння реального ВВП величина якого зупинилася на рівні 67-69% до показника 1990 року. Це своєрідний світовий рекорд в економічному розвитку за 25-річний період. За рівнем ВВП на душу населення Україна знаходиться на 134 місці в світі. На даний час промисловість - це найважливіший сектор господарського комплексу України. В Україні налічується 47,3 тис. промислових підприємств, з них 37,6 тис. малі підприємства. На підприємствах працює 18,8% всього зайнятого населення[1]. Основними галузями промисловості є: енергетика; паливна; металургія; машинобудування, металообробка; хімічна і нафтохімічна; лісова; деревообробна і целюлозно-паперова; промисловість будівельних матеріалів; легка; харчова та інші. Україна завжди вважалася промислово розвиненою країною, всі

необхідні ресурси для підтримки високого рівня промислового потенціалу у ній були, не вистачало грамотного управління цими ресурсами. Починаючи з 2012 р більшість базових галузей добувної і переробної промисловості, аж до початку 2016 р.р. на 10-15% щорічно знижувалася.

Особливо постраждали металургія і машинобудування. Багато високотехнологічних галузей як суднобудування, авіабудування практично припинив випуск профільної продукції. Викликає економічний і екологічна тривога масової вирубки лісу та експортування його без переробки в Європі. Хоча більшість дерева-переробні підприємства України залишилися не завантажені. Починаючи з 2016 р темпи падіння обсягів промислового виробництва сповільнилися, намітилася невелика стабілізація і

навіть зростання. Однак з темпами зростання в 1-2% неможливо очікувати якісних зрушень в промисловому виробництві України, підвищення конкурентоспроможності його продукції. Транспортна галузь - одна з найстаріших у світі. У всі часи була необхідність доставити продукцію від місця виробництва до місця переробки і далі - до кінцевого споживача. Зараз транспортна галузь є однією з найбільш найважливіших - без неї не може обійтися жодна ланка в економічних

процесах. Однак і транспорт зараз переживає не найкращі часи. Кризові явища в економіці, обвальне зниження обсягів промислового виробництва, сільського господарства, скорочення роздрібного товарообігу, зовнішньої торгівлі, доходів населення негативно позначилися на роботі транспортної галузі, відбулося зменшення обсягів як вантажних так і пасажирських.

Таблиця 4

Індекси промислової продукції у % до попереднього року [2]

	2012	2013	2014	2015	2016 (півроку)
Індекс промислової продукції за все	98,5	95,3	89,3	86,6	102,0
У тому числі 1. добувної	102,5	100,4	86,3	85,5	100,4
2.переробної	96,5	92,3	89,9	83,1	103,4
З них 2.1. металургія	95,3	94,2	85,1	83,6	108,9
2.2.машинобудування	94,9	86,2	78,7	84,6	101,7
2.3.постачання електроенергії, газу	102,7	99,0	93,4	88	99,6
2.4.продукти харчування, напої, тютюн	101,1	94,5	102,0	88,8	99,8
2.5.текстиль, одяг	93,9	93,8	97,3	91,6	102,3
2.6.вироби з деревини	97,6	102,6	94,6	88,7	99,0
2.7.кокс і продукти нафтопереробки	74,4	88,8	78,6	78,1	116,8
хімічна продукція	107,6	82,5	85,3	84,1	99,0
фармацевтика	94,4	111,6	101,6	91,7	106,3
Гума, пластмас продукція	94,4	96,0	90,6	83,6	107,6

За роки перебудови 1990-2015 об'ємом вантажних перевезень всіх видів транспорту скоротився в 4,2 рази, в тому числі залізничного - в 2,8, автомобільний - в 4,6, трубопровідний - в 3,0, морський - в 17,7, річковий - в 22,0 і авіаційному - в 2,0 рази. Економічна криза відбилася на платоспроможності населення, знизилася його транспортна рухливість, але в більш дрібних масштабах, ніж темпи падіння вантажних перевезень. В цілому обсяги пасажирських перевезень транспортом загального користування за 25-річний період скоротилися в 1,8 рази, в тому числі на залізничному - в 1,7, автомобільному (автобуси) - в 3,7, авіаційному - в 2,5 рази. Морський і річковий транспорт, як засіб перевезень пасажирів, практично перестав існувати [1].

Проаналізувавши ситуацію в деяких спектрах економіки можливо виділити основні причини падіння економіки України за роки

незалежності: скорочення і розрив господарських зв'язків з технологічно об'єднаними і економічно рівними партнерами; невідповідність державного менеджменту до управління в умовах сучасного цивілізованого ринку; посилення протиріч між державними і приватними інтересами; особливості та невдачі приватизації в Україні; відсутність мети, стратегії і тактики у розвитку України; дестабілізація роботи банківської системи; несприятливого інвестиційного клімату; військовий конфлікт на Донбасі.

Тож для процвітання та розкитку економіки України та самої держави необхідно уникнути даних проблем та направити всі зусилля на розвиток основних галузей промисловості.

Список використаних джерел

1. Базилевич, В.Д. Макроекономіка [Текст] : навч. посіб. / В. Д. Базилевич, Л. О. Баластрик. - 2. вид., доп. - К. : Атіка, 2006. - 368 с.
2. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс] / Режим доступу до док. : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
3. Структурні зміни та економічний розвиток України / В. М. Гець, Л. В. Шинкарук, Т. І. Артёмова та ін. ; за ред. Л. В. Шинкарук

УДК 659.113

**ГЛОБАЛІЗАЦІЙНІ ДЕТЕРМІНАНТИ
СЕРЕДОВИЩА ДІЯЛЬНОСТІ
ПІДПРИЄМСТВ**

Петруня В.Ю., к.е.н., доцент (УМСФ)

Зміни у зовнішньому середовищі є постійним фактором діяльності підприємств. Ці зміни можуть бути детерміновані ендегенними або екзогенними чинниками. Глобалізаційні процеси формують зміни екзогенного характеру, - це детермінанти, які формуються за межами національної економіки. Середовище не є статичним; глобалізація, здається, прискорює та поглиблює зміни в ньому. Це ускладнює управлінську діяльність, зокрема його економіко-аналітичну складову та висуває нові вимоги до якості розробки управлінських рішень на різних рівнях.

Управлінський аналіз на корпоративному рівні має насамперед виявляти та оцінювати ключові напрями, тенденції та інтенсивність тих чи інших перетворень у середовищі діяльності організації. Чим масштабнішою є підприємницька організація, тим більшого значення набуває точність управлінських оцінок, якість управлінської аналітики щодо змін та перспектив ринкового середовища, в тому числі в інфраструктурно-логістичному контексті.

Аналіз стану зовнішнього середовища управліннями підприємств поширюється на цілий ряд важливих аспектів. У той же час, маркетинговий аналіз середовища має бути, напевно, пріоритетним.

Маркетингова діяльність підприємств передбачає насамперед вивчення та врахування основних ринкових факторів середовища їх діяльності. Серед таких факторів ключовим є поведінка споживачів. Таким чином, якщо визначати вихідні моменти управлінського стратегічного аналізу в контексті урахування чинника економічної глобалізації, то вони можуть

бути такими:

- насамперед необхідно виявити лінії впливу глобалізації на те ринкове середовище, в якому знаходиться підприємство: «глобалізація – споживач», «глобалізація – конкуренти», «глобалізація – постачальники» тощо;

- доцільно виявити лінії впливу економічної глобалізації на регулятивну діяльність держави та факторні складові зовнішнього середовища підприємств. Система державного регулювання постійно модифікується, зовнішні фактори – важливі детермінанти змін. Факторні складові зовнішнього середовища – це науково-технічний прогрес, загальна та галузева технологічна база, інформаційні технології, природно-ресурсна база, транспортна інфраструктура та інші;

- важливо формувати сценарії майбутніх змін в економічному (ринковому) середовищі, прогнозувати те, що може відбуватися по лініям впливу, правильно визначати пріоритети для постановки відповідних акцентів при прийнятті управлінських рішень;

- необхідно постійно проводити адаптацію підприємства до змін у середовищі його діяльності. Ефективність залежить від здатності управлінців найкращим чином пристосувати внутрішнє середовище організації до особливостей та вимог зовнішнього середовища. Причому значення має не тільки поточне пристосування, але й точне налаштування діяльності організації на перспективу. А це передбачає прийняття відповідних управлінських рішень, постійне вдосконалення корпоративних процесів.

Проблема адаптації підприємства до змін є багатоаспектною. Головним аспектом можна вважати маркетинговий. Але крім нього треба виходити на функціональну та географічну побудову організаційної структури підприємства, вдосконалення фінансової діяльності та логістики, забезпечення його інноваційної спрямованості та вирішувати ряд інших питань. При цьому маркетинг має бути дійсно тим вектором, який визначає курс, стратегічний напрям діяльності організації на певний часовий період.

Серед ліній впливу економічної глобалізації на діяльність підприємств пріоритетною треба вважати лінію «глобалізація – споживачі». Для кожного ринку фактичне наповнення цього процесу впливу буде характеризуватися різними особливостями. Спробуємо виділити загальне, типово для всіх ринків:

- наявність схильності у споживачів приєднуватися до «загальних» («світових») стандартів споживання;

- наявність позитивного ставлення до широко відомих брендів. Фактор «всесвітньої» відомості бренду відіграє суттєву роль у процесі вибору споживача. Можливість використання значних маркетингових бюджетів транснаціональними корпораціями призводить до масованих атак на свідомість споживачів, спрямованих на забезпечення лояльного їх ставлення до «світових» брендів;

- подальше стрімке зростання ролі інтернет-технологій як в процесі вивчення ситуації, вибору товару, послуги, так і в процесі здійснення безпосередніх покупок, оплати та отримання товарів, послуг, у тому числі фінансових;

- «патріотичні» почуття щодо підтримки національних виробників далеко не завжди перемагають у суперництві з іншими почуттями та мотивами в процесі реального вибору товару, послуги.

Глобалізація посилює взаємозалежності національних економік через: а) розвиток світової торгівлі, тобто через залежність національних економік від зовнішніх ринків; б) систему інвестування, вивозу капіталу; в) систему нерівномірного розподілу найважливіших природних економічних ресурсів – енергоносіїв, відносно яких існує проблема обмеженості та відновлюваності.

Отже, глобалізація впливає на національні економіки, на суб'єктів підприємницької діяльності, а також на державні інститути, їх регулятивну діяльність. Одна із основних ліній впливу проходить через управління, зокрема управління маркетинговою діяльністю. Цей вплив суб'єктам підприємницької діяльності необхідно насамперед враховувати через дослідження та врахування змін у поведінці споживачів. Завдання держави як регулятора є не менш складним та відповідальним щодо адекватності та точності реагування.

УДК 338.246:330.342

РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ПРАЦІ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЕКОНОМІКИ

Позднякова Л.О. д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Функціонування ринку праці займає особливе місце в економічній системі ринкового типу, оскільки дії його механізму приводять до підвищення ефективності трудових відносин,

раціонального використання робочої сили, зменшення безробіття, сталого зростання добробуту населення. Сучасна кон'юнктура ринку України значною мірою впливає на відродження базових галузей національної економіки, зумовлює соціальну стабільність у суспільстві, а у кінцевому результаті – можливість економіки адаптуватися в умовах глобального конкурентного середовища.

В умовах трансформації економіки однією з головних проблем, від рішення якої безпосередньо залежить успіх ринкових реформ у цілому, є стабілізація ринку праці. Її забезпечення потребує здійснення багатьох заходів, серед яких провідну роль відіграє система державного регулювання трудової діяльності. Завдання сучасної економічної науки полягає у формуванні ефективної стратегії становлення і розвитку національного та галузевих ринків праці і розроблення напрямків удосконалення механізму їх регулювання складових ринку праці – трудової діяльності, організації праці та її ролі.

Трудова діяльність є складовою частиною виробничої діяльності, а організація праці безпосередньо взаємопов'язана з організацією виробництва. Це пояснюється тим, що основні елементи виробничої діяльності, такі як: засоби праці та предмети праці неможливо об'єднати без використання праці як цілеспрямованої діяльності. Тому сучасний стан залізничного транспорту України і перспективи його розвитку диктують необхідність розробки та реалізації комплексу заходів, що сприяють підвищенню ефективності праці.

Роль організація праці в системі організації виробництва підтверджується тим, що організація виробництва спрямована на найбільш ефективне поєднання процесів живої праці з матеріальними елементами виробництва їх знаряддями і предметами праці, через організацію технологічних процесів, які здійснюються у конкретних соціально-економічних умовах у певний термін для найбільшого транспортного результату з найменшими витратами.

Організація праці на підприємствах залізничного транспорту складається з раціонального поділу праці між працівниками і системи їхніх виробничих взаємозв'язків і взаємодії усіх структурних підрозділів з метою підвищення ефективності перевезень і поліпшення якості обслуговування пасажирів. Організація праці припускає доцільне пристосування робочих місць для високопродуктивної праці, створення системи їхнього виробничого обслуговування, а також встановлення ефективних форм, методів і

прийомів праці, що закріплюються в обґрунтованих нормах праці відповідно структурного підрозділу та специфіки роботи залізниць України. Це забезпечується створенням сприятливих умов праці, підбором і підготовкою відповідних кадрів, підвищенням їхньої кваліфікації, ефективною системою планування, обліку, оплати і стимулювання праці, строгим дотриманням дисципліни праці, розвитком трудової активності і творчої ініціативи працюючих за залізницями.

Важливою ознакою організації праці залізничного транспорту є його спрямованість на рішення трьох взаємозалежних завдань.

Економічна спрямованість удосконалення організації праці складається у всебічній економії різних ресурсів і, насамперед, економії витрат праці, спрямованих на зниження витрат виробництва і ріст його результативності - підвищення продуктивності праці, рентабельності, прибутковості.

Економічні результати діяльності досягаються раціональним поділом і кооперацією праці, при яких забезпечується повне використання часу всіх працівників, розподіл робіт відповідно до рівня кваліфікації, виключення непродуктивних простоїв устаткування, мінімізація тривалості виробничого циклу. Економія також досягається встановленням рівної напруженості норм праці. Економія часу забезпечується раціональною організацією робочого місця, використанням прогресивних і раціональних методів праці

Рішення психологічних завдань забезпечує працівникам збереження здоров'я і безпечних умов праці, знижує його фізичну вагу і нервово-психічну напруженість, гармонізує навантаження на різні органи працюючої людини, передбачає сполучення розумової і фізичної праці, устанавлює раціональні режими праці і відпочинку.

Соціальне завдання полягає в підвищенні привабливості праці за рахунок подолання монотонності, збільшення розмаїтості виробничих операцій, зміни праці, насичення його творчими елементами, у підвищенні престижності професій, у забезпеченні повноцінної оплати праці.

Соціальна і психофізіологічна спрямованість організації праці означають гуманізацію праці, створення умов на виробництві, що відповідають насущним запитам людини.

Всі перераховані вище завдання вирішуються в комплексі, причому в ув'язуванні не тільки між собою, але і з удосконаленням техніки, технологій, організації виробництва і управління. Тільки такий підхід може забезпечити

максимальну ефективність організації праці. Метою раціоналізації трудових процесів є підбір засобів, які забезпечують мінімальні витрати часу і енергії працівника. Це досягається шляхом використання принципів раціоналізації трудових процесів.

Теоретичну та методичну основу дослідження становили загальні принципи раціоналізації трудових процесів:

- безперервність трудових прийомів;
- паралельність виконання роботи;
- сполучення трудових дій і прийомів;
- оптимальне навантаження виконавця і використання ним техніки;
- синхронність взаємозалежних виробничих процесів і дій виконавців;
- підвищення змістовності праці;
- відповідність кваліфікації робітника рівню виконуваної ним роботи.

Вирішення проблем приведення у відповідність рівня раціоналізації трудових прийомів до світових стандартів ускладнюється високим ступенем фізичної праці, відставанням у реалізації програми реформування залізничного транспорту, недосконалою системою обліку трудовитрат. Необхідність урахування і відображення цих особливостей в економічному механізмі оптимізації обумовила вибір принципів раціоналізації трудових прийомів:

- одночасність рухів, по можливості одночасна робота обома руками;
- принцип економії енергії людини визначає природність рухів;
- ритмічність рухів здійснюється таким чином, що ритм задається технологічним процесом або працівником;
- звичність рухів визначає послідовність їхнього виконання.

Умовою успішного впровадження раціональних трудових прийомів є складання інструкційних карт, які служать нормативними документами для передових прийомів і методів праці з метою скорочення трудовитрат.

Структуру економічного механізму оптимізації трудовитрат за рахунок доповнення ресурсами, інструментами та методами впливу на визначені процеси, а також поліпшення функції управління працею дає можливість за допомогою сучасного програмного забезпечення визначити оптимальне співвідношення трудовитрат. Це дозволить оптимізувати контингент працюючих та підвищити продуктивність праці, а як наслідок і заробітну плату.

Ринкові диспропорції, кількісні розбіжності між попитом і пропозицією робочою силою пов'язані з величиною попиту і пропозиції робочої сили. Вони не є тотожними, тому ринок

праці характеризується наявністю кількісних диспропорцій.

Сучасні тенденції розвитку залізничного транспорту України обумовили необхідність пов'язати завдання оптимізації трудовитрат та ресурсозбереження з програмою реформування та реструктуризації. Результати зарубіжного аналізу свинчат про потенційні ризики, які можуть мати місце при реалізації усіх структурних реформ.

Обґрунтовано концептуальний підхід вдосконалення механізму державного регулювання ринку праці у формі структурно-логічної схеми, де поєднано методичне забезпечення державного регулювання ринку праці з урахуванням диференційного підходу до його регулювання на міжгалузевому рівні з метою підвищення системи соціального захисту працюючих, професійної орієнтації молоді, ефективності діяльності центрів зайнятості.

Відмінність рівня оплати праці, на галузевому і регіональному рівнях є підґрунтям для виникнення диспропорцій на національному ринку праці. Тому виникає необхідність втручання держави у створенні програм розвитку залізничного транспорту та певних галузей економіки і окремих регіонів.

Розроблено загальну модель механізму державного регулювання ринку праці та обґрунтовано функціонування його цільової функції, що дозволило розробити критерії доцільності, оптимальності та ефективності.

Розроблено структурно-логічну схему основних напрямків удосконалення механізму державного регулювання ринку праці в Україні з позицій комплексного підходу, поєднано такі напрями як розробка методичного забезпечення державного регулювання ринку праці, підвищення ефективності діяльності центрів зайнятості та системи соціального захисту населення, професійна орієнтація молоді, диференційний підхід до регулювання ринку праці на галузевому рівні та внутрішньому рівні галузі. Важливим є те що запропоновані концептуальні напрями підвищення ефективності державного регулювання ринку праці у своїй сукупності сприяють вдосконаленню економічної системи України під час інтеграції до Світової організації торгівлі та ЄС.

УДК332.025.12

ФОРМУВАННЯ КАДРОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЯК ПРІОРИТЕТ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

Смачило В.В., к.е.н., доцент (ХНУБА)

Інтеграція України у світове співтовариство вимагає перегляду напрямків розвитку та імплементації Глобальних цілей ООН та Стратегії розвитку ЄС до державних і регіональних стратегій розвитку в усіх сферах. Цілі сталого розвитку на період 2016-2020рр були прийняті ООН у вересні 2015р та мають розширений перелік в порівнянні з Цілями Розвитку Тисячоліття 2000-2015рр. (17 проти 8). За кожною метою встановлюється цілий ряд підцілей та індикаторів. Україна, як невід'ємна частина Європи, приєдналася до ініціативи ООН 2000р, прийнявши «Цілі розвитку тисячоліття. Україна 2000 – 2015», де було визначено 7 цілей, 15 завдань та 33 показників, за якими наша держава досягла певних прогресивних змін, про що було вказано у звіті 2015р. [1]. Вказані програми стали відправною точкою для розробки аналогічних програм та проектів на теренах України (рис. 1).

Контур децентралізаційних процесів, що відбуваються в Україні, робить своєчасним та необхідним прийняття Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року [4], що затверджена 6.08.2014р. Постановою КМУ. Саме у вказаному документі визначено цілі державної регіональної політики на період до 2020 року та пріоритетні напрями розвитку регіонів, серед яких чільне місце належить реформам в сфері праці як безпосередньо, так і опосередковано, через реформу інших секторів економіки. Так, за першою пріоритетною ціллю - підвищення рівня конкурентоспроможності регіонів – передбачено розвиток інтелектуального капіталу; за другою - територіальна соціально-економічна інтеграція і просторовий розвиток – передбачено створення умов для продуктивної праці населення; забезпечення комфортного та безпечного життєвого середовища для людини незалежно від місця її проживання (підвищення стандартів життя в сільській місцевості; модернізація системи освіти; створення умов для формування здорового населення; соціокультурний розвиток). Очевидно, що вказані цілі передбачають оптимізацію кадрового потенціалу регіональних систем.

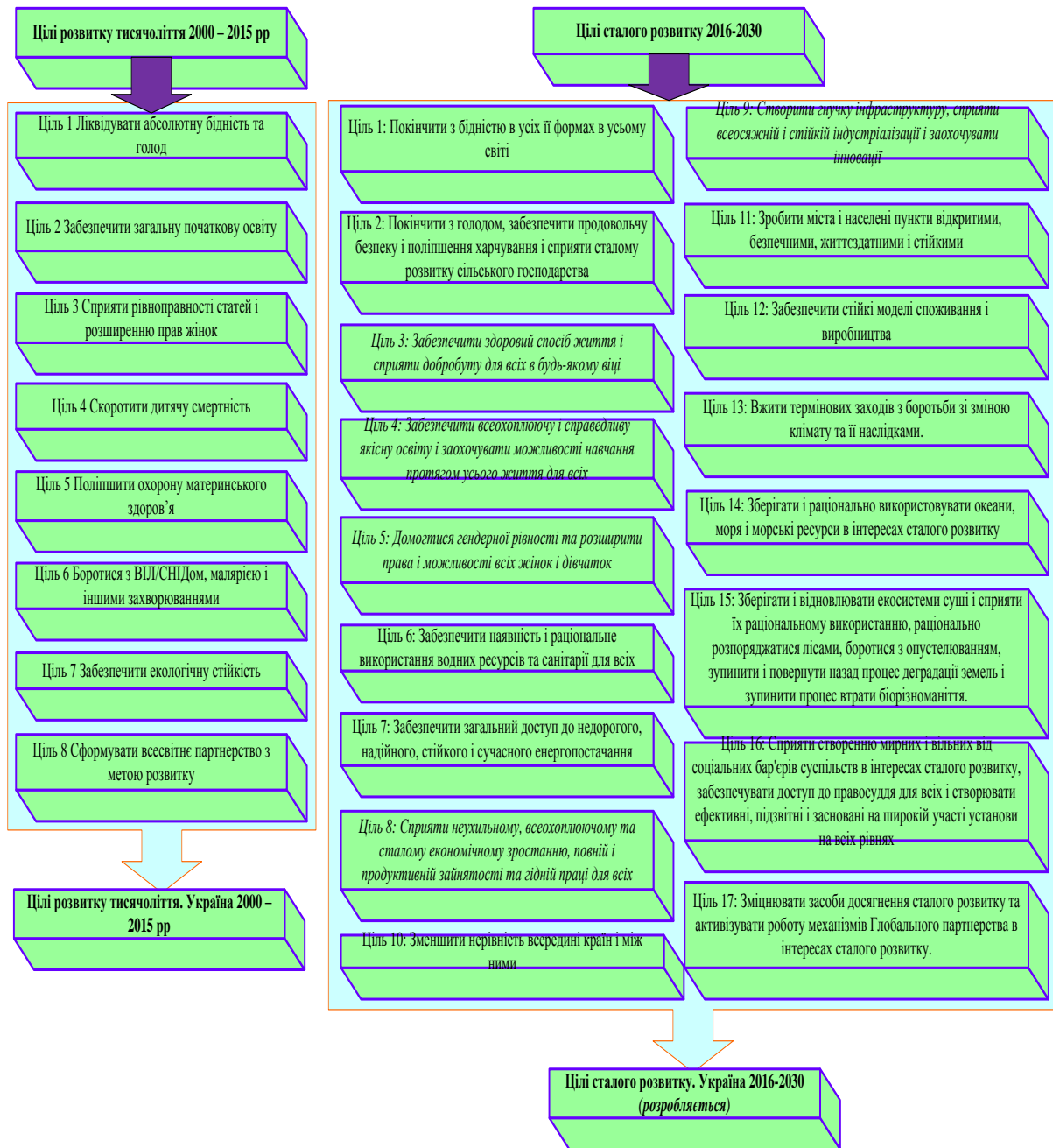


Рис. 1. Глобальні цілі ООН (Побудовано на основі [1])

Посилення децентралізаційних процесів та затвердження Державної стратегії регіонального розвитку, спонукала владу на місцях імплементувати вказані документи в свою діяльність та обумовила появу таких важливих документів для розвитку Харківської області та м. Харкова як:

- «Стратегія розвитку Харківської області на період до 2020 року», яка узгоджена зі Стратегічними та операційними цілями Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року та тематичними цілями Регіональної політики ЄС у програмному періоді 2014 – 2020рр. [5];

- «Стратегія розвитку м. Харкова до 2020 року», яка узгоджена з регіональними, національними та європейськими пріоритетами розвитку [6].

Очікувані результати від реалізації стратегій передбачають створення нових робочих місць, зростання рівня доходів населення, вирівнювання якості життя населення, розвиток молодіжного, інноваційного, креативного підприємництва, покращення здоров'я, функціонування на основі економіки знань, тощо. Доцільно, на наш погляд, пріоритетні напрямки доповнити розвитком соціального підприємництва, що дозволить сформувати та

залучити на ринок праці кадровий потенціал соціально вразливих верств населення. Із впевненістю можемо підсумувати, що навіть найнижчі рівні ієрархії формування стратегій розвитку, передбачають покращення кількісно-якісних характеристик кадрового потенціалу.

Візуалізація ієрархичності пріоритетності формування кадрового потенціалу задля сталого розвитку представлена на рис. 2.



Рис.2. Ієрархія пріоритетності формування кадрового потенціалу

Список використаних джерел

1 Цілі Сталого розвитку в Україні // Офіційний сайт ООН в Україні. [Електронний ресурс]. – Режим доступу. - <http://www.un.org.ua/ua/tsili-rozvytku-tysiacholittia/tsili-staloho-rozvytku>

2 Europe 2020 // Official EU Site. [Електронний ресурс]. – Режим доступу. - http://ec.europa.eu/europe2020/index_en.htm

3 Указ Президента України «Про Стратегію сталого розвитку "Україна - 2020"». [Електронний ресурс]. – Режим доступу. - <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.

4 Постанова КМУ №385 від 6.08.2014р. «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року» . - [Електронний ресурс]. – Режим доступу. - <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/385-2014-%D0%BF>

5 Стратегія розвитку Харківської області на період до 2020 року - [Електронний ресурс]. – Режим доступу. - <http://old.kharkivoda.gov.ua/documents/16203/1088.pdf>

6 Стратегія розвитку м. Харкова до 2020 року - [Електронний ресурс]. – Режим доступу. - <http://www.city.kharkov.ua/asset/files/docs/zakon/strategy2411.pdf>

УДК 35.083.1:330.34

**МЕЖДУНАРОДНОЕ ПУБЛИЧНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ И
АДМИНИСТРИРОВАНИЕ БИЗНЕСА
В ФОРМИРОВАНИИ
ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА
СТРАНЫ**

*Сторожилова У.Л., к.э.н., доцент
(УкрГУЖТ)*

Современная модель глобального мира еще не является оптимальной и тем более идеальной. Одновременно, стремительное изменение внешнеэкономической конъюнктуры и ускорение глобализации, также являются причиной усовершенствования модели международного публичного управления и администрирование бизнеса в формировании экономического потенциала страны. Новая идеология такой модели призвана обеспечивать:

- кооперации между государственным и частным секторами на основе общей национальной миссии, приносит максимальный

эффект от внедрения новых социальных, экономических и административных реформ,

- результативность от партнерских отношения между властью и бизнесом;
- оптимизацию государственных расходов в зависимости от эффективности реализуемых программ;
- интеграцию промышленной структуры в мировой рынок;
- оптимизацию функций органов исполнительной власти и структуры исполнительной власти.

Состояния национальной безопасности должно характеризоваться отсутствием рисков и угроз национальной безопасности в различных сферах, выявлять угрожающие тенденции в среде безопасности. Определение таких индикаторов и их отклонений от пороговых значений лежит в основе эффективной государственной системы кризисного реагирования и принятия стратегических решений в сфере национальной безопасности.

Ни одно государство в мире не способно обеспечить свою собственную безопасность, полагаясь только на свои собственные силы, без помощи международного сообщества. Усовершенствование модели международного публичного управление и администрирование бизнеса в формировании экономического потенциала страны является актуальной и необходимой. Страна самостоятельно определяет сферы, которые она относит к национальной безопасности, перечень объектов и субъектов ее обеспечения, исходя из тех задач, которые стоят перед государством на национальном и международном уровнях, и ее возможностей.

Таким образом, отличительной чертой развивающихся стран является:

- неразвитость политической системы, а также политическая нестабильность;
- неразвитость рынков, отсутствие прозрачного законодательства для входа иностранных инвестиций;
- низкий уровень развития гражданского общества;
- ограниченное количество мощного, сильного с высокой квалификацией мотивационного состава государственных служащих в государственном аппарате, способных в минимальные сроки решать сложные административные реформы, нацеленных на достижение высоких показателей эффективности и производительности;
- низкая активность гражданского общества;
- слабость институтов гражданского

общества.

Экономические и административные реформы возможны в развивающихся странах при финансовой и консультативной поддержке международных организаций, таких как Всемирного банка, Международного валютного фонда, Азиатского банка реконструкции и развития. В целом реформы государственного управления в развивающихся странах оказались ограниченными в силу отсутствия традиционного для Запада четкого отграничения бюрократической системы от политического процесса, существования бюрократической вертикали и преобладания традиционной модели бюрократии, при которой решения принимаются «сверху вниз».

УДК 657:330.526.34

ОБЛІКОВА ПОЛІТИКА УСТАНОВ ДЕРЖАВНОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ

*Чебанова Н.В. д.е.н., професор,
Ревуцька Л.Є. к.е.н., доцент (УкрДУЗТ),
Корольова Н.М. к.е.н., доцент (АПСВТ)*

Реформування системи управління державними фінансовими ресурсами це та важлива необхідність, що зумовлена економічними процесами, які відбуваються в економічно – політичному середовищі країни та характеризуються трансформаційними та інтеграційними процесами.

Облікова політика – це сукупність принципів, методів, і процедур, які використовуються підприємством для складання та подання фінансової звітності. Ключовим завданням облікової політики є забезпечення організації бухгалтерського обліку в установі як цілісної системи з урахуванням усіх аспектів облікового процесу.

З впровадженням «Стратегії модернізації системи бухгалтерського обліку в державному секторі на 2007 – 2015 роки» Міністерство фінансів України забезпечує проведення державної політики у сфері бухгалтерського обліку. Інші суб'єкти бухгалтерського обліку в державному секторі (розпорядники бюджетних коштів, Казначейство та державні цільові фонди) забезпечують ведення бухгалтерського обліку. Фундаментом організації всього облікового процесу виступає розпорядчий документ про облікову політику.

Розпорядчий документ про облікову політику суб'єкта державного сектору визначає, зокрема:

- одиницю аналітичного обліку запасів;
- порядок аналітичного обліку запасів, форми первинних документів, що використовуються для оформлення руху запасів, розроблені суб'єктом державного сектору самостійно;
- методи оцінки вибуття запасів;
- періодичність визначення середньозваженої собівартості одиниці запасів;
- порядок обліку і розподілу транспортно – заготівельних витрат, застосування окремого субрахунку або аналітичного рахунку обліку транспортно – заготівельних витрат;
- перелік і склад статей калькулювання виробничої собівартості продукції (робіт, послуг);
- строки корисного використання груп основних засобів;
- строки корисного використання груп нематеріальних активів.

Розпорядчий документ про облікову політику суб'єкта державного сектору затверджується на період його діяльності, до якого за потреби можуть бути внесені зміни.

Внести зміни в облікову політику суб'єкт державного сектору може лише у виняткових випадках, прямо визначених в національних положеннях (стандартах) бухгалтерського обліку в державному секторі. Перегляд облікової політики має бути обґрунтований. Як правило, облікова політика може бути змінена з початку року.

Зміни до облікової політики можуть бути внесені у випадках, якщо:

- змінюються вимоги органу, який здійснює функції з державного регулювання методології бухгалтерського обліку та фінансової звітності;
- зміни облікової політики забезпечать більш достовірне відображення подій (операцій) у бухгалтерському обліку і фінансовій звітності.

Принципи облікової політики:

1. Принципи – умови функціонування облікової системи:
 - автономності суб'єкта державного сектору;
 - безперервності діяльності;
 - періодичності.
2. Принципи – рекомендації, що виступають надбудовою умов облікового процесу:
 - історичної собівартості;

- нарахування відповідності доходів і витрат;

- повного висвітлення.

3. Принципи – обмеження раніше наведених рекомендацій:

- обачність;
- превалювання змісту над формою;
- послідовності.

Облікова політика визначає дії суб'єкту господарювання на тривалий період, дає змогу оперативно реагувати на зміни, що відбуваються у внутрішньому та зовнішньому середовищі, ефективно пристосовувати господарську систему до умов зовнішнього середовища, знизити економічний ризик і досягнути успіхів у конкурентній боротьбі.

Список використаних джерел

1. Свірко С.В., Фіреп Д.О. Застосування НП(С)БОДС. Практичний посібник. – К.: ТОВ «Всеукраїнський інститут права і оцінки», 2012. – 314 с.
2. Постанова КМУ «Про затвердження модернізації системи бухгалтерського обліку в державному секторі на 2007 – 2015» від 16 січня 2007 р. № 34.
3. Методичні рекомендації щодо облікової політики з бухгалтерського обліку для суб'єктів державного сектору, затверджені МФУ від 23.01.2015 р. № 11.

УДК 658.7:656.025.2(477)

ВПЛИВ ЗМІН В СИСТЕМІ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ ДЕРЖАВИ

*Чередниченко А.О., к.е.н., ст.викладач,
(ХНУМГ імені О.М.Бекетова)*

Туризм – це галузь світового масштабу з щорічним обігом понад трильйон доларів США, що впливає не тільки на економіку, а і на устрій багатьох держав і регіонів. У системі туризму тісно, окрім економічних питань, міжнародних відносин, пов'язані інтереси безпеки, транспортної інфраструктури, корпоративної логістики. Інтеграція і розвиток сучасної логістики суттєво впливає на розвиток сучасної туристичної індустрії, як на рівні окремої держави так і туристичного міжнародного сектору економіки. В результаті, збої в роботі транспортної інфраструктури країни, вплив на

логістику як зовнішніх та і внутрішніх чинників, можуть суттєво переформувати роботу туристичної галузі.

Туризм і транспортні системи тісно пов'язані між собою. Тому будуються нові шляхи і вдосконалюються існуючі, щоб кожна людина змогла відвідати будь-яку частину світу незважаючи на великі відстані. Наприкінці 20-го та початку 21 століть в аеропортах, на залізницях, портах та на автотранспорті України зростала активність процесів реалізації важливих інвестиційних проєктів (наприклад: міст Харкова, Донецька, Сімферополя, Ялти, Бердянська, Львова, Івано-Франківська та ін.) і відомчих програм, що створювало підґрунтя до розвитку і транспортної інфраструктури та туристичної сфери держави. Було реконструйовано значну кількість аеропортів, залізничних вокзалів, оновлювався рухомий склад, відновлено складові системи туристичного бізнесу, готелі та ресторани індустриальних і логістичних центрів, створено сервісні центри, запроваджено систему замовлення квитків по груповим туристичним замовленням, розроблено більш гнучку тарифну систему.

В той же час, можна констатувати, що окремі внутрішні та зовнішні чинники негативно впливають на розвиток транспортної інфраструктури і як слідство на розвиток туризму як в Україні, так і на виїзний туризм. До таких чинників можна віднести:

- вплив світової економічної кризи і як результат гальмування чи звернення інвестиційних проєктів, будівництв, державних програм (призупинення державного чи регіонального фінансування перспективних проєктів, девальвація вітчизняної валюти та коливання на валютному ринку, призупинення процесу оновлення рухомого складу, недостатні обсяги відновлення існуючих та будівництво нових шляхів сполучень та ін.);

- недоброякісна конкуренція та монополізація транспортного ринку (це призвело до різкого зменшення авіакомпаній на ринку вітчизняних авіаперевезень, зникнення на ринку авіаперевезень лоукостів та інших бюджетних іноземних авіакомпаній, що призвело до подорожчання квитків для туристів);

- військові дії в окремих розвинутих регіонах держави і як слідство втрати не тільки транспортної інфраструктури (руйнування аеропортів, залізничних вузлів, автостанцій, готелів і та. ін.);

- введення санкцій (заборона на використання повітряного простору, заходу до портів, припинення залізничного сполучення, заборона на перетинання державного і

адміністративного кордонів і як слідство різке падіння туристичних потоків);

- інші форс-мажорні дії (анексія окремих територій, втрата контролю на цілісні майнові комплекси та об'єкти, транспортної інфраструктури та. ін.).

В якості прикладу можна привести втрату Україною контролю за міжнародними аеропортами та залізничними і автомобільними підприємствами міст Донецьк, Луганськ, Сімферополь, Ялта які активно були задіяні в системі логістики туристичної галузі держави. Закриття, з міркувань безпеки, окремих транспортних напрямків (повітряні коридори над територією Донбасу та Криму), авто та залізничних транспортних коридорів тощо. Відсутність якісного ремонту шляхів сполучення (насамперед автодоріг) та будівництва сучасних автобанів. Втрата традиційних сезонних напрямків (літніх перевезень), перш за все, для залізничного транспорту. Це в свою чергу вплинуло на діяльність туристичних структур-партнерів української сторони з інших країн (туроператорів, авіакомпаній, автоперевізників та залізничних підприємств та ін.).

В результаті туристичним компаніям та філіям туроператорів як основним замовникам перевезень в регіонах приходиться шукати інші шляхи відновлення та розвитку туристичних маршрутів, з урахування вищенаведених ризиків та обмежень.

Однією з можливостей відновлення основних фондів є переорієнтування та подальший розвиток інвестиційної привабливості регіонів з існуючою розвинутою транспортною інфраструктурою (міста Харків, Київ, Львів, Одеса тобто крупних індустриальних і транспортних центрів держави). Це по-перше розгрузить навантаження на транспортну інфраструктуру центрального регіону держави та надасть можливість використання транзитного потенціалу вищевказаних регіонів та їх логістичних центрів в якості «хабів». Слід зазначити, наприклад, що переліт авіакомпанією «Австрійські авіалінії» чи «Турецькі авіалінії» з м. Харкова до м. Відня (Австрія) чи м. Стамбула (Туреччина) надає можливість потрапити до країн Західної Європи із Східного регіону пасажирам декількох областей сходу та півдня. Ще більш широкі можливості в цьому напрямку має транспортна інфраструктура міста Львів.

При цьому дуже важливою є не стільки фінансова підтримка держави, а безпосередньо активна інформаційна, правова, дипломатична підтримка з боку держави, допомога у залученні потенційних інвесторів, гарантування безпеки, покращення криміногенної ситуації в

цих регіонах, подолання бюрократичних бар'єрів та послаблення зайвих контрольних і стримуючих функцій у відношенні підприємців (наприклад, під гарантії з боку держави вказаних регіонів в тому числі за межами країни).

Україна має великий потенціал, тому вказане надає можливість оперативно приймати рішення щодо втілення заходів з реалізації туристичних маршрутів, долучити до реалізації ідей фахівців та управлінців всіх рівнів.

УДК 379.854(477)

ПОБУДОВА МОТЕЛІВ ЯК СПОСІБ ПРИВАБЛЕННЯ ТУРИСТІВ ДО УКРАЇНИ ТА РОЗВИТКУ АВТОТУРИЗМУ

*Чередниченко А.О., к.е.н., ст. викладач,
Окопська А.О., студент
(ХНУМГ імені О.М.Бекетова)*

Мотелі як засоби розміщення призначені для автотуристів, вперше з'явилися та здобули значну популярність у США – країні, яка є лідером на ринку мотельних послуг.

Мотель (згідно стандарту ДСТУ 4527:2006 має два визначення) - готель у двоповерховій будівлі або частині будівлі з окремим входом з умовами для паркування та технічного обслуговування автомобілів; - готельний комплекс, що складається з готелю і майданчика або гаража- стоянки для тимчасового зберігання легкових автомобілів; розміщується за межами міста вздовж автошляхів, як правило, в одно-, двоповерховій будівлі або в частині будівлі з окремим входом. Окрім умов для паркування може надавати послуги з технічного обслуговування автомобілів.[1]

Визначенням мотелю як окремого типу підприємств готельного господарства приділили увагу такі українські вчені, як: М. П. Мальська та І. Г. Пандяк [2], Т. Г. Сокол [3], С. І. Байлик [4], М. Г. Бойко та Л. М. Гопкало [5], В. К. Бабарицька та О. Ю. Малиновська [6] та ін. Маркетинговими дослідженнями ринку мотелів в Україні займалися науковці П. О. Заремба, С. І. Охременко, Є. С. Тищенко [7]. Особливості розвитку придорожньої туристичної інфраструктури в Україні стали предметом наукової статті Ю. Масюк [8]. Однак проблемам нормативно- правового забезпечення діяльності мотелів як готельних підприємств автотуризму, що підкреслені офіційними статистичними

даними, приділяється вкрай мало уваги в науковій літературі.

В Україні мотелі потенційно є одними з найпривабливіших і найпотрібніших об'єктів розміщення як для внутрішніх, так і для іноземних туристів. Відповідно до статистичних даних з 2011 р. кількість мотелів по Україні в цілому зросла на 25 од., але порівняно з 2013 – зменшилася на 28 од., що пояснюється відсутністю статистичних даних з тимчасово окупованих територій АР Крим та зони АТО. Проте, питома вага мотелів збільшилась майже до 3 % у зв'язку зі скороченням загальної кількості засобів розміщення.

Застаріла матеріальна база й недосконалі методи управління не дають змоги багатьом закладам працювати на повну потужність, що передусім пов'язано з недосконалістю класифікації засобів розміщення. Так, наприклад, відповідно до порядку встановлення категорій різним об'єктам розміщення в Україні, мотелі разом із кемпінгами повинні отримувати так звані «рівні обслуговування» – «перший», «другий», «третій», «четвертий» та «п'ятий», – незважаючи на те, що мотелі як тип готелів мають підлягати зоряній категоризації. Викликає сумнів й власне оцінювання мотелів та інших засобів розміщення за «рівнями обслуговування». В чинному законодавстві України про туризм немає жодних вказівок про застосування даної норми. Тому зараз важливим питанням є встановлення певних вимог до мотелів, необхідних для визначення їх статусу як готельних підприємств автотуризму. [9]

Роль придорожньої інфраструктури у сегменті туристичного обслуговування часто недооцінюють та неналежно досліджують експерти й науковці з цієї галузі. Для підвищення рівня конкурентоспроможності мотелі повинні постійно вводити інновації, щоб залишатись провідними у своєму сегменті та бути на два кроки попереду конкурентів.

Відгуки клієнтів про обслуговування, отримане в українських мотелях, дозволяють виявити основні проблеми, з якими стикаються авто туристи під час розміщення в них: погана звукоізоляція в номерах, у разі чого шум автотраси заважає повноцінному відпочинку; погана вентиляція номерів, розташованих над станцією технічного обслуговування, що викликає нарікання на шум від ремонтних робіт та запахи від пально-мастильних матеріалів; нестабільна робота Інтернету або повна його відсутність; комплектування номерів застарілими меблями, неякісною сантехнікою та постільною білизною; відсутність кондиціонерів у ряді випадків; нестача гарячої води в разі невеликого

об'єму бойлера тощо. Крім того, практично всі автотуристи відмічають недосконалість дорожнього полотна в Україні та поганий стан під'їзних шляхів до мотелів. Позитивними рисами українських мотелів автотуристи визначають такі: зручне розташування мотелів неподалік від крупних міст та інших населених пунктів; смачні страви у закладах ресторанного господарства; безкоштовна парковка для автомобілів; відносна чистота у номерах; низькі ціни на розміщення та харчування.

Отже, актуальність проектування нового мотелю має дуже високе значення. Мотель може мати конкурентоспроможний рівень обслуговування, та буде користуватися попитом не тільки серед жителів міст, а також в іноземних туристах, та людей, які подорожують на автомобілях, або груповими автобусами. Що в свою чергу привабить надходження до бюджету України та поліпшення стану економіки країни.

Список використаних джерел

1. ДСТУ 4527:2006 ПОСЛУГИ ТУРИСТИЧНІ. ЗАСОБИ РОЗМІЩЕННЯ.

2. Мальська М. П. Готельний бізнес: теорія та практика: навчальний посібник / М. П. Мальська, І. Г. Пандяк. – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 472 с.

3. Сокол Т. Г. Організація обслуговування в готелях і туристичних комплексах: підручник / Т. Г. Сокол. – К.: Альтерпрес, 2009. – 447 с.

4. Байлик С. И. Гостиничное хозяйство. Организация, управление, обслуживание: учебное пособие: 2-е изд., перераб. и доп. / С. И. Байлик. – К.: Дакор, 2006. – 288 с.

5. Бойко М. Г. Готельна справа: електронний підручник / М. Г. Бойко, Л. М. Гопкало. – К.: КНТЕУ, 2015.

6. Бабарицька В. К. Менеджмент туризму. Туроперейтинг. Понятійно-термінологічні основи, сервісне забезпечення турпродукту: навчальний посібник / В. К. Бабарицька, О. Ю. Малиновська. – К.: Альтерпрес, 2004. – 288 с.

7. Заремба П. А. Перспективы развития рынка мотелей Украины / П. А. Заремба, С. И. Охременко, Е. С. Тищенко // Евразийский Союз Ученых (ЕСУ): научный журнал. Серия: Экономические науки. Вып. 10 (19). – М.: ЕСУ, 2015. – С. 166-169.

8. Масюк Ю. Особливості розвитку придорожньої туристичної інфраструктури в Україні за сучасних умов / Ю. Масюк // Вісник Львівського університету. Серія географічна. Вип. 42. – Львів: ЛНУ ім. І. Франка, 2013. – С. 250-257.

9. Галасюк С. С. Проблеми категоризації мотелів в Україні / С. С. Галасюк // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки. Вип. 18. – Херсон: ХДУ, 2016.

Секція

«ЕКОНОМІЧНА ПСИХОЛОГІЯ, ЕТИКА, МОРАЛЬ І КУЛЬТУРА БІЗНЕСУ»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.В.Компанієць

УДК 37.03:33:629:001.2

**ЧЕЛОВЕК, ЭКОНОМИКА,
ТРАНСПОРТ, ОБРАЗОВАНИЕ: ПУТЬ
РАЗВИТИЯ ИЛИ ДЕГРАДАЦИИ
(АНАЛИЗ СОВРЕМЕННЫХ
ТЕНДЕНЦИЙ)**

*Компанієць В.В., д.э.н., профессор
(УкрГУЖТ)*

В современной экономической науке все ярче заявляет о себе направление, которое утверждает то, что центром экономики является человек. Характер экономики, тип и особенности экономических отношений доминантно зависят от целей, ценностей и мотивации человека – ее субъекта, его способностей и качеств. Хотелось бы выделить такие качества как нравственность, и профессионализм, способности к творчеству, к

сотрудничеству и солидарности, аналитические способности, а также умение мыслить критично, целостно, системно и стратегически (качества, без которых не может состояться эффективный руководитель). В идеале у руководителя должны быть развиты и духовно-нравственные качества: умение формулировать цели, приоритеты и оценивать деятельность любой социально-экономической системы (СЭС) и самого человека в иерархии «духовно-нравственное – социальное – узкоэкономическое (материальное)»; умение критично оценивать свою собственную деятельность по нравственным и профессиональным критериям; слышать конструктивную критику и создающие рекомендации; умение служить людям. Важность перечисленных характеристик для развития транспортной системы безусловна (таблица 1).

Таблица 1

Качества управленцев и работников, необходимые для реализации целей и качественного функционирования транспортной системы

Требования к транспортной системе (цели) и ее особые характеристики	Качества управленцев и работников, необходимые для их реализации
Социальный характер системы (пассажирская составляющая)	Нравственность, в т.ч. ответственность и профессионализм, умение служить людям.
Обеспечение национальной безопасности, стратегический характер отрасли	Умение формулировать цели, приоритеты и оценивать деятельность системы и человека в ней в иерархии «нравственное – социальное – материальное»; «государственное – частное»; Системное и стратегическое, аналитическое мышление
Обеспечение безопасности и качества функционирования (в т.ч. на основе обеспечения неразрывной связи элементов системы)	Нравственность, в т.ч. ответственность, профессионализм. Творческий потенциал, способность принимать нестандартные решения. Способность к сотрудничеству, совместному труду ради общего результата (противоположность экономическому эгоизму)

Главными сферами формирования этих качеств, определяющих развитие любой СЭС, является воспитание и образование, огромное влияние оказывает и информация, в т.ч. технологии ее подачи.

Нужно признать, что процессы, происходящие в современном образовании, в т.ч. в экономическом, и его содержание в основном не способствуют формированию перечисленных качеств. Воздействие современных образовательных методик (в т.ч. оценочных,

таких как тесты), а также интернет-технологий приводит к блокированию развития (или разрушению) стратегического, целостного, творческого, аналитического, глубинного мышления, формированию разорванного, клипового, краткосрочного, иррационального, несамостоятельного, поверхностного.

Относительно технологий. Воздействие интернет-технологий на мозг человека отмечает в своих публикациях, например М.Л. Скуратовская [1]. Она, в частности, приводит результаты

исследования китайских ученых из Центра магниторезонансных исследований, которые установили, что у тех, кто проводит в Интернете много времени, быстро развивается две области головного мозга – часть, отвечающая за кратковременную память, и центр, ответственный за принятие быстрых решений. Однако те зоны мозга, которые ответственны за детальный анализ, глубокое продумывание проблемы, по существу, остаются без нагрузки.

Что касается содержания экономического образования, в нем господствуют разрушительные мифы, формирующие искаженные представления об экономике, поведении в ней человека, необходимых путях и методах развития СЭС, о будущем общества и экономики. К ним относятся такие: рыночная экономика (капитализм) – самая универсальная и эффективная система, соответственно максимизация прибыли и конкуренция – двигатели прогресса; в рыночной системе решения принимает потребитель, а не производитель; современная экономика запада (по сути, долговая, виртуальная экономика) – эффективна и конкурентоспособна; эффективная экономика возможна без нравственности ее субъектов, нравственная ее оценка абсурдна; стадия экономического развития «общество массового потребления» – это обязательная и прогрессивная ступень в развитии общества и экономики; потребности человека безграничны, рост населения огромен, а ресурсы ограничены, деятельность человека наносит ущерб экологии – поэтому необходима реализация концепции устойчивого развития (по сути, сокращение численности населения, и демонтаж промышленности стран, не принадлежащих к «золотому миллиарду»).

В содержании и изложении экономических дисциплин доминирует подход экономического детерминизма. Он выхолащивает нравственную, социальную, человеческую природу экономики, превращая ее в систему, направленную против человека, приводит к деградации личности и общества.

Итак, современные образовательные и информационные технологии, содержание образования, к сожалению, способствуют не развитию, а деградации человека, а соответственно и любой СЭС, в т.ч. транспорта. На первый взгляд, в происходящих процессах нет логики: для развития экономики и транспорта нужны высокообразованные, творчески развитые и нравственные специалисты, а система их не продуцирует. Почему? Здесь ответ очевиден для тех, кто знает законы и особенности

капиталистической системы, которая сейчас господствует в мире и в т.ч. в Украине.

Напомним, что системное противоречие капитализма заключается в том, что капитал иррационально стремится к максимизации прибыли, а платежеспособный спрос ограничен. Оно временно решается путем симулирования нерационального (повышенного) спроса и кредитования. Отсюда феномены целенаправленно созданного на Западе общества потребления и долговой экономики и их экспорта вместе со всей идеологией капитализма другим системам. Причем в их создании главную роль сыграли деградация образования и информационные технологии.

Управляемая деградация образования на Западе была запущена в 60-х гг. XX ст. И большую роль в переформатировании сознания сыграл экономикс. Главная проблема экономикса – редкость ресурсов – состояние, которое является балансом между неограниченными желаниями и ограниченными ресурсами, используемыми для их удовлетворения. Но с точки зрения психологии, предмет экономикса патологичен. Так, по З. Фрейду и Э. Фромму, личность, ориентированная в своих интересах исключительно на обладание и владение – невротическая личность. А при помощи изучения экономикса патология рынка - потребительство, психология рыночного человека возведена в ранг всеобщей нормы. Кроме того, Э. Фромм отмечал, что человек с рыночным характером движим не разумом, а манипулятивным интеллектом, а такой интеллект опасен [2].

Возвращаясь к содержанию экономического образования и методологии оценки экономических процессов, необходимо отметить, что одним из заблуждений современных экономистов и управленцев является оценка деятельности СЭС какого-либо уровня, в т.ч. макроуровня, на основе лишь количественных критериев, без учета развития нравственности и культуры общества. И за такое заблуждение приходится платить высокую цену, выражающуюся в падении культуры, интеллекта и нравственности, а потом и депопуляции, в угоду экономическому росту, а реально – обогащению узкой группы людей, стоящих у власти, в т.ч. корпоративной власти.

Поэтому сегодня особо важно мнение известного западного экономиста Джона Кеннета Гэлбрейта. Он считает, что главными критериями развития общества не должны быть экономические критерии - измерение прогресса общества показателями объема производства и ростом ВВП является отнюдь не невинной

ошибкой [4, с. 32]. Наиболее значимые достижения человечества появились в обществах, в которых критериями успеха были развитие религии, культуры, науки. А вот самым высоким достижением современной цивилизации, в которой царит ложь экономизма, по мнению ученого, стало «тотальное уничтожение».

Из всего вышеизложенного вытекает вопрос: что необходимо и возможно сделать для преодоления крайне негативных тенденций, прослеживающихся в современном образовании, в т.ч. экономическом? Ведь развитие и качество управления любой СЭС, в т.ч. транспорта, определяется уровнем нравственности, культуры и профессионализма человека (управленца, специалиста, рабочего). Более того, это вопрос национальной безопасности Украины.

Полное решение проблемы возможно лишь при охвате всех уровней управления: государство – отрасль образования – отрасль транспорта – предприятие – работник. Стратегическим положением должно стать то, что качественное национальное образование – это образование, содержащее духовно-нравственную, социокультурную, инновационно-интеллектуальную, профессиональную, прикладную компоненты, направленное на целостное развитие личности человека в триединстве духа, души и тела. Модель такого образования для подготовки управленцев и специалистов железнодорожного транспорта возможно создать и в рамках корпоративного университета Укрзалізничниці на базе ведущих вузов отрасли.

Что касается важных и возможных изменений в подготовке специалистов по направлению «экономика», необходимо внедрять в учебные планы дисциплины все пять компонент качественного национального образования и в корне изменить существующий методологический подход к изучению экономики, которая как отрасль, в соответствии с Международными стандартами, принятыми в Украине с 2016 года, относится к группе социальных и поведенческих наук.

Необходимо предложить альтернативный духовно-нравственный подход исследования СЭС. В соответствии с ним базисом общества является его духовное состояние, развитие духовной культуры и образования, а надстройкой – все общественные отношения – экономические, политические, правовые, а также государство и иные общественные институты. Ярким доказательством действенности такого подхода, как мы отмечали, является то, что западные социотехнологи для решения проблем

капитализма изменяют не экономическую систему, а сознание людей (в т.ч. через демодернизацию образования), и уже потом меняется сама СЭС. Необходимо понять, что именно духовное состояние общества, его сознание определяет тип и характер экономики, ее кризисы и траекторию развития. Соответственно уровень духовности, культуры, образованности человека будет определять то, как он сумеет получить и реализовать свои профессиональные знания и навыки, обеспечив качественное функционирование любой системы, в т.ч. транспортной.

Список использованных источников

1. Скуратовская, М. Л. Наркотик, включенный в розетку. Влияние телевидения на детей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://org.sirius-net.org/>
2. Фромм, Э. Иметь или быть [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://thelib.ru>
3. Гэлбрейт, Дж. К. Экономика невинного обмана: правда нашего времени [Текст] /Джон Ккеннет Гэлбрейт. – М.: Издательство «Европа», 2009.- 88 с.

УДК 395

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ СУЧАСНОГО ДІЛОВОГО ЕТИКЕТУ

Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Відмітною особливістю сучасної підприємницької справи є його висока інформаційність. Комп'ютеризація виробничих і обслуговуючих процесів звела інформацію в ранг найбільш важливих ресурсів. Проте, як і раніше, значну частину інформації підприємці отримують за допомогою між особових стосунків і контактів. Важливу роль в побудові між особових стосунків грає діловий етикет.

Етикет – французьке слово, яке означає манеру, спосіб поводитися в суспільстві. Ділова етика ґрунтується на узагальненому понятті етики, як сукупності принципів і норм поведінки, прийнятих в цій епосі і в цьому соціальному середовищі.

Діловий етикет дає можливість попередити небажані помилки ділового спілкування. Дотримання правил ділового етикету підтверджує високий професіоналізм партнера і його серйозний підхід до загальної

справи. Саме на перших зустрічах ділові партнери мають можливість справити необхідне враження один на одного. Діловий етикет зі своїми принципами і правилами відкриває реальні перспективи ділового, взаємовигідного спілкування потенційних партнерів.

Діловий етикет потрібний для успішного здійснення будь-якого бізнесу, незалежно від його масштабів і галузевої приналежності. У древні віки порушення етикету призводило до ворожнечі між державами, війнам і т. п. Найбільш яскравими прикладами є історія Китаю, Стародавнього Єгипту, країн Далекого і Ближнього Сходу. Необхідно нагадати, що в середні віки від знання етикету і його виконання часто залежала не лише кар'єра, але і життя людини. У епоху феодалізму європейський етикет придбав велику кількість церемоній і ритуалів, таких як посвячення в лицарі, оголошення війни, участь в турнірах, служіння сеньйорів і обрані дамі серця. Усе це нам знайомо з творів А. Дюма, В. Гюго, Ж. Санд, В. Скотта, У. Шекспіра.

У сучасних умовах, необхідність формування вітчизняної ділової етики обумовлена прагненням вітчизняного виробництва інтегруватися в загальноєвропейський бізнес-простір. Без знання і практичного застосування норм і правил ділового етикету добитися поставленої меті практично не можливо.

Багато успішних компаній, формуючи свій унікальний фірмовий стиль, вимагають від співробітників бездоганних ділових манер. Цим вони створюють собі конкурентні переваги, які вигідно відрізняють їх в очах клієнтів і партнерів.

У сучасному вітчизняному бізнес-співтоваристві відсутній єдиний діловий етикет і ділова культура. У розвитку ділового етикету у вітчизняному бізнесі значно більше проблем, чим власних позитивних результатів, що довели свою практичну цінність. Вітчизняний діловий етикет, який базується на світових стандартах, тільки формується в Україні.

Нині дотримання ділового етикету:

- є обов'язковим для будь-якої компанії, що поважає себе, особливо якщо вона має справу солідними партнерами і клієнтами, що очікують відповідного відношення;

- дає ресурс сприятливого іміджу при переговорах навіть для компанії, яка тільки входить на стадію великих угод і серйозних переговорів;

- забезпечує лояльне відношення впливових людей і компаній.

Діловий етикет стверджує, що будь-якою

поведінкою керують правила. Із-за порушення співробітником правил ділового етикету може виникнути замішання. Існують не писані правила, порушення яких негайно помічається.

Втілення правил бізнесу-етикету в життя створює лінію чіткого функціонування підприємства, народжує взаємну повагу і хороші міжлюдські стосунки і обмежує неприємні ситуації, які можуть виникнути під час виконання щоденних обов'язків.

Діловий етикет базується на наступних принципах:

1) здоровий глузд: норми ділового етикету не повинні суперечити здоровому глузду, а здоровий глузд підказує, що діловий етикет в цілому спрямований на підтримку порядку, організованості, заощадження часу і інші розумні цілі. Норми етикету, що порушують ділові взаємовідносини, стали правилами спілкування, не можуть підтримуватися здоровим глуздом;

2) свобода: мається на увазі те, що правила і норми ділового етикету, хоча і існують і дуже ретельно виконуються, проте, не повинні перешкоджати вільному волевиявленню кожного ділового партнера, свободі вибору партнерів по бізнесу, свободі підбору методів і способів виконання домовленостей між сторонами. Свобода припускає також терпиме відношення до прояву національних особливостей, культурних національних традицій, лояльність до точки зору, що вільно проявляється, до різних ділових позицій. Проте такий принцип ділового етикету, як свобода, обмежений: здоровим глуздом; кліматичними умовами; традиціями; національними особливостями; політичним режимом та ін.

3) етичність: увесь комплекс норм, стандартів, вимог, рекомендацій, що становлять діловий етикет, самою своєю суттю і змістом просто зобов'язаний бути етичним, моральним, тобто діловий етикет цілком і повністю орієнтований на добро;

4) зручність: норми ділового етикету - не пута, не окупи, не кайдани на руках і ногах партнерів по бізнесу, вони не повинні сковувати ділових людей, заважаючи тим самим діловим стосункам і гальмуючи розвиток економіки;

5) доцільність: суть цього принципу в тому, що кожен припис ділового етикету повинен служити певній меті. Види ділових стосунків мають різноманітні цілі, і кожен аспект ділового етикету повинен їм відповідати;

6) економічність: етика ділових стосунків не повинна обходитися занадто дорого; висока "вартість" моральності в справах сама по собі не етична, оскільки є вираженням або з прибутку

організації, або з доходів окремих співробітників;

7) консерватизм: цей принцип є само собою зрозумілим, оскільки корені ділового етикету - в етикеті державному, такому, що має багатовікову історію, в етикеті військовому, у світському етикеті. Консерватизм в зовнішньому вигляді ділової людини, в його манерах, схильностях, прихильності до тих або інших традицій мимоволі викликає асоціації чогось непорушного, міцного, надійного; а надійний партнер в справах - межа бажань для кожної ділової людини. Надійність, фундаментальність, стабільність - дуже привабливі у діловому світі риси і вони мають змістовний зв'язок з консерватизмом;

8) невимушеність: норми ділового етикету мають бути такими, щоб дотримання їх не перетворювалося на щось надв'язуване, що відторгається психологічно; вони природні, здійснені з легкістю і без напруги;

9) універсалізм: це означає, що слід старатися, щоб кожна рекомендація або норма ділового етикету була спрямована на багато сторін ділових взаємовідносин;

10) ефективність: суть цього принципу в тому, що стандарти ділових стосунків повинні сприяти скороченню термінів виконання договорів, укладенню більшого числа договорів, зменшенню кількості конфліктів в колективі і т. д.

Ми розглянули основні принципи ділового етикету. А зараз приведемо його основні правила. Перше правило - пунктуальність. У ділових стосунках запізнення завжди має негативну оцінку. Навіть найщиріші вибачення і завірення про неможливість прийти своєчасно не можуть повністю виправити положення, що створилося, партнер завжди відчуватиме до себе неповагу з боку людини, що запізнилася.

Друге правило - не говорите зайвого іншим. У розмові з діловим партнером не рекомендується відкривати усі сторони власного бізнесу. Партнери сьогодні можуть завтра стати конкурентами - це завжди необхідно пам'ятати.

Рівень культури мови людини стає візитною карткою в професійному, діловому спілкуванні, визначає успішність ділової взаємодії, а, отже, стає однією із складової успішної кар'єри. Від мистецтва ділового спілкування залежить успішна діяльність фірми (організації): від того, чи дотримується мовний етикет в усній і письмовій мові, чи правильно ведуться переговори, ділові бесіди і інше.

Третє правило - не будьте егоїстом. В ході ведення переговорів і надалі спільному бізнесі важливо "чути" опонента, і не завжди

керуватися тільки власними інтересами. Свою точку зору важливо доводити аргументами, а не емоціями.

Четверте правило - одягайтеся так, як заведено в суспільстві. Одяг є демонстрацією смаку і статусу в суспільстві. Не варто легковажно відноситися до цього правила. Зовнішній вигляд є першим аспектом, на який звертає увагу людина і це відразу налаштовує його на відповідний лад. Нагадаємо, що Рокфеллер розпочав свій бізнес з того, що купив собі не останні гроші дорогий костюм і став членом гольф-клубу.

Здійснюючи підбір костюма в широкому значенні слова, ділова людина повинна керуватися наступними загальними правилами: єдність стилю; відповідність стилю конкретній ситуації; розумна мінімізація колірної гамми; порівнянність кольорів в колірній гаммі; порівнянність характеру рисунку в різних компонентах одягу. В цілому, по тому як одягнені і поводяться працівники фірми, можна судити про їх інтелектуальні і професійні якості.

П'яте правило - стежите за чистотою мови. Все, що ви говорите і пишете, повинно бути викладено красивою мовою, правильно. Уміння спілкуватися грамотно, вести дискусію і переконувати опонента є дуже важливим для ведення переговорів. Стежите за своєю вимовою, дикцією і інтонацією. Окрім цього в ході бесіди або переговорів необхідно уникати професійного сленгу і жаргонізмів.

З позиції розвитку вітчизняного ділового етикету важливо врахувати передовий досвід розвинених країн. Так в основі західноєвропейської етики ділових стосунків лежать досягнення успіху в справах, професіоналізм, порядність.

У західному бізнесі максимально цінують відданих, у тому числі в плані моральної зрілості, партнерів і, навпаки, з не цілком етично діючими новачками рвуть ділові стосунки негайно і назавжди. Золотим правилом в діловому сенсі на заході вважається принцип: піклуйся про колег і співробітників, а ринок потурбуватися про тебе. Відмітимо, що, наприклад, японці щорічно витрачають 700 млн. доларів на навчання і консультації по етикету службовців.

Таким чином, в сучасному бізнесі не можна ігнорувати правила етикету. Етикет є однією із складових ділового образу, і досвідчені ділові партнери завжди звертають увагу на етику ділової співпраці. Щоб заслужити звання професіонала, недостатньо справлятися зі своїми обов'язками. Необхідно також демонструвати

шанобливе ставлення до інших працівників, керівництва і партнерів компанії.

У цивілізованому світі діловий етикет вважається економічною категорією. Якщо його дотримуються усі співробітники компанії на усіх рівнях, то в колективі створюється доброзичлива, комфортна атмосфера, покращується психологічний клімат, відбувається менше конфліктів, росте продуктивність праці, раціональніше використовується робочий час, росте культура виробництва і т. п. Практика показує, що про культуру починають піклуватися, в першу чергу, люди багаті і упевнені в собі. Організації, що не мають міцного положення у діловому світі, зайняті тільки конкурентною боротьбою, культура для них - недозволена "розкіш".

УДК 330.59.

«УРОВЕНЬ ЖИЗНИ» И «КАЧЕСТВО ЖИЗНИ» КАК НАУЧНЫЕ КАТЕГОРИИ: ОПРЕДЕЛЕНИЕ И СООТНОШЕНИЕ

*Фролов А.И., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ),
Комаренко О.А., аспирантка
(ХНУ им. Каразина)*

Показатели уровня и качества жизни населения являются важнейшими интегральными характеристиками социально-экономической системы.

Решение задач повышения уровня и качества жизни предполагает, прежде всего, четкое теоретическое понимание данных категорий.

Понятия «уровень жизни» и «качество жизни» в современной научной литературе трактуются по-разному в зависимости от исходной позиции авторов.

Поэтому сегодня не существует не только единого взгляда на оценку понятий «уровень жизни» и «качество жизни» но даже общепризнанных подходов к определению их содержания.

Категории «уровень жизни» и «качество жизни» близки по смысловому содержанию, однако не являются тождественными понятиями. Научный подход требует четкую дефиницию понятий «уровень жизни», «качества жизни», выявление, с одной стороны, соподчиненности, сопряженности, с другой,

отличительных особенностей, специфики каждой из этих категорий.

Рассматривая различные подходы к анализу категории «уровень жизни» необходимо отметить, что большинство ученых определяют уровень жизни через степень (уровень) удовлетворения материальных и духовных потребностей людей в той или иной стране и регионе, достигнутый уровень потребления жизненных благ.

В целом, соглашаясь с таким определением уровня жизни, на наш взгляд, всё же необходимо понимать, что объяснять уровень жизни только через уровень удовлетворения потребностей недостаточно. Ведь тогда, во-первых, уровень жизни будет зависеть, прежде всего, от развитости потребностей, запросов и желаний людей, нежели от возможностей, условий их удовлетворения. А уровень жизни должен показывать уровень материальной обеспеченности людей, позволяющей им удовлетворять свои разнообразные потребности.

И, во-вторых, чем более развиты и многообразны потребности, тем сложнее их удовлетворять, а, значит, тем ниже степень удовлетворения потребностей. А степень развитости потребностей будет отличаться не только у населения различных стран в целом, но и у каждой социальной группы населения внутри одной какой-либо страны.

Поэтому, с нашей точки зрения, уровень жизни – это уровень развития и удовлетворения материальных и духовных потребностей индивидов, социальных страт и общества в целом.

Уровень жизни – это экономическая категория. В то время как в вопросе качества жизни сталкиваются такие науки, как социология, психология, экономическая теория, политика, философия, медицина и др. Наша цель - выявить экономические основания качества жизни.

В области изучения проблем качества жизни можно выделить два доминирующих направления, ориентированных на изучение качества жизни индивида и общества.

Первое направление – это объективизация качества жизни, при которой оно рассматривается как объективная характеристика, определяющая материальные условия и средства развития общества.

Второе направление делает акцент в сторону учета только субъективных составляющих качества жизни, представляющих собой оценочное отношение человека к

жизненным условиям и различным материальным и культурным благам. Элементами структуры качества жизни являются здесь самочувствие, удовлетворенность жизнью, полнота реализации человеком своего внутреннего потенциала, счастье (или комбинация этих элементов).

На наш взгляд, качество жизни характеризуется совокупностью объективных условий жизнедеятельности и субъективных оценок удовлетворения жизненных потребностей.

Анализируя соотношение понятий «уровень жизни» и «качество жизни», большинство ученых солидарны друг с другом в признании второго более емким, поглощающим первое

В качестве жизни, безусловно, входит уровень жизни. Мы разделяем точку зрения о качестве жизни как синтетической характеристике его уровня и условий. Условия жизни - это те объективные обстоятельства,

которые сопутствуют человеку (обществу) в процессе его жизнедеятельности и способствуют удовлетворению различных потребностей.

Но качество жизни отличается от уровня не только чисто механическим присоединением к последнему условий жизни, но и тем, что качество жизни содержит субъективный аспект - рациональное и эмоциональное отношение человека к жизни, удовлетворенность самим собой и своей жизнедеятельностью, ощущение гармонии с социально-психологическими и многими другими аспектами жизни.

Таким образом, качество жизни можно определить как совокупность объективных условий жизнедеятельности индивидов, социальных групп и общества в целом и субъективных их оценок и ощущений этих условий.

Зміст

Секція «Індустріальні центри»

Панченко С.В. Індустріально-інноваційний розвиток економіки України в умовах розбудови міжнародних транспортних коридорів	5
Дикань В.Л. Індустріально-інноваційні центри як основа технологічного розвитку українських залізниць	7
Дикань О.В. Управління конкурентоспроможністю промислових підприємств залізничного транспорту на основі створення інтегрованих бізнес структур	9
Каличева Н.Є Вплив змін у світовій економічній системі на розвиток економіки України	11
Маковоз О.В. Індустріальні центри-закордонний досвід	12
Панченко Н.Г. Стратегічні орієнтири розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України	14
Соломніков І.В. Інжиніринго-маркетинговий центр інноваційних технологій: основи функціонування	15
Толстова А.В. Інноваційний розвиток економіки країни: кластерний підхід	17

Секція «Міжнародна транспортна інфраструктура»

Астахов В.М. Стратегічні напрямки розвитку високошвидкісного руху на залізничному транспорті України	19
Гараєв М. Инвестиционное обеспечение реализации инфраструктурных проектов железнодорожного транспорта	20
Гизатуллина В.Г., Здановская Н.А. Механизм выделения тарифных составляющих в эксплуатационных расходах и себестоимости перевозок Белорусской железной дороги	22
Головкова Л.С. Проблеми та детермінанти конкурентоспроможності транспортних систем країни в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів	25
Дайнека О.Г., Олексин М.Т. Складові формування міжнародних транспортних коридорів	26
Каграманян А.О. Формування принципів управління продуктивними силами в умовах високошвидкісного руху	27
Кірдіна О.Г. Міжнародні транспортні відносини та перспективи України як транзитної держави	29

Колісников А.В., Крутько І.М. Проблеми правового забезпечення розвитку транспортних транзитних коридорів	30
Примачев Н.Т. Морской транспортный потенциал в стратегии устойчивого экономического развития	32
Семерягіна М. М., Рибалко Н.М., Карабцова С.О. Аналіз проблем сучасної транспортно-логістичної інфраструктури агросектору	33
Солянік К.В. Стратегічні завдання розвитку вітчизняної мережі міжнародних транспортних коридорів як інтегратора економічного зростання України	35
Степанський Г.Є. Українські транспортні коридори на шляху інтеграції до міжнародної транспортно-логістичної мережі	37
Токмакова І.В., Торопов В.С. Розвиток і комплексна модернізація транспортно-логістичної інфраструктури як передумова відродження економічного потенціалу України	39
Токмакова І.В. Передумови розвитку транспортно-логістичної інфраструктури на трансграничній території Україна-Польща	41
Уткіна Ю.М. Теоретико-прикладні аспекти конкурентоспроможності транспортних систем та мережі залізничних МТК	42
Шраменко О.В. Роль транспортної інфраструктури України у розвитку економіки країни	43

Секція «Корпоративна логістика»

Алешинский Е.С., Мещеряков В.В. Разработка мероприятий для уменьшения влияния рисков в работе логистической цепи в пределах региональных транспортных систем	45
Альошинський Є.С., Балака Є.І., Варидова В.С. Впровадження кластерного підходу щодо розбудови транспортної галузі	47
Альошинський Є.С., Гончарова А.М., Гриценко О.В., Напрямки раціоналізації технології приміських перевезень	48
Альошинський Є.С., Катуніна Т.Е., Виничук С.В. Підвищення конкурентоспроможності регіонів за рахунок формування транспортно-логістичних кластерів (ТЛК)	50
Балака Є.І. Місце залізничного транспорту України на ринку міжрегіональних пасажирських перевезень	51
Блиндюк В.С. Корпоративні інформаційно - керуючої системи на підприємствах залізничного транспорту	52
Горяинов А.Н. Связь транспортной диагностики с корпоративной логистикой через призму бизнес-симулятора the fresh connection	53

Гришина Н.В., Власов Я.В. Екологістика як перспективний напрямок розвитку річкових портів	58
Гришина Л.О., Куцак В.О. Становлення та проблеми розвитку зернової логістичної інфраструктури регіону	60
Еловой И.А., Мыслик К.С. Взаимодействие рынка транспортных услуг с товарным рынком	63
Копитко В.І. Вплив міжнародних транспортних коридорів на економічні інтереси України	66
Корінь М.В. Розвиток транспортно-логістичних послуг на залізничному транспорті України за рахунок впровадження інтелектуальних технологій	67
Крючков В.О., Ломотько Д.В. Формування транспортного процесу залізниць в умовах логістичного управління перевезеннями	69
Ломотько Д.В. Совершенствование цепей поставок контейнерных грузов на железных дорогах с использованием логистических когнитивных технологий	69
Ломотько Д.В., Кичук М. П., Воробей О. В. Напрямки розвитку інфраструктури на вантажних фронтах в умовах підприємств промислового залізничного транспорту	72
Ломотько Д.В., Овчів М.Ж. Удосконалення технології роботи перевантажувальних залізничних вузлів із переважною переробкою навалочних вантажів	73
Ломотько Д.В., Панькова М.Ю. Анализ мероприятий по увеличению пропускной способности на железнодорожном транспорте Украины	74

Секція «Транспортні технології»

Аксёничков А.А. Интеллектуальные составляющие при оперативном взаимодействии технологических каналов на станции передачи вагонов	77
Бауліна Г.С., Захарова І.В. Удосконалення технології взаємодії вантажної станції та прилеглих під'їзних колій	80
Бауліна Г.С., Костромітін М.В. Удосконалення організації та технології перевезення зернових вантажів	82
Гончар М.А. Критерий оценки эффективности накопления состава на нитку графика	83
Запара В.М., Бєлінська А.О., Чередник О.Ю., Якубовський Я.В. Підвищення схоронності вантажів при перевезенні залізничним транспортом з використанням інноваційних технологій	86
Запара В.М., Запара Я.В., Кожан Г.М., Парінцев Д.М. UZ CARGO: реалії та перспективи створення потужного перевізника в Україні	88
Запара В.М., Нелєп Ю.Ю., Веселов С.О., Квич І.Д. Удосконалення технології роботи вантажної станції на основі використання логістичних принципів	91

Запара Я.В., Радченко Н.Г., Гезун О.О., Яремчук Г.С. Особливості перевезення небезпечних вантажів на залізничному транспорті	93
Змій С.О., Мороз В.П., Лапко А.О. Техніко-економічна ефективність використання систем автоматичного оповіщення на залізничному транспорті	94
Костенніков О.М., Рудовол П.С. Підвищення ефективності організації мультимодальних перевезень за рахунок координації та контролю перевезення вантажу	95
Куценко М. Ю., Мельниченко П. М. Розрахунок економічної ефективності впровадження вагонних уповільнювачів нового покоління на механізованих сортувальних гірках України	98
Куценко М. Ю., Мотренко І. М. Дослідження неприскорюючого уклону сортувальних колій	99
Немна Т.В. Исследование продолжительности простоя автомобилей на пограничных переходах при перевозках грузов	100
Павленко А.В. Современное состояние разработок по выбору рациональной технологии доставки аграрной продукции в контейнерах транспортно-логистическим центром	102
Примачева Н.Н. Особенности интеграции транспортных технологий в системе рынка морской торговли	106
Продашук С.М., Літвінцов М.В., Рябошапка О.С., Гудзь Б.В. Техніко-економічне обґрунтування доцільності закриття малодіяльних контейнерних площадок	108
Продашук С.М., Продашук М.В., Токарська О.Я., Халименко М.А. Удосконалення технології роботи в умовах інтероперабельності	109
Шандер О.Е., Марчук К.П. Удосконалення технології управління парком вантажних вагонів операторських компаній різних форм власності	111
Шаповал Г.В., Грачова Н.А., Костючик О.М., Яіцька Г.В. Обґрунтування доцільності удосконалення технології роботи залізничних станцій в умовах нерівномірності вагонопотоків	112
Шаповал Г.В., Гармаш Д.С., Дедкова Ю.В., Тіняков Д.С. Удосконалення технології взаємодії елементів інфраструктури залізничного вузла	114
Шраменко Н.Ю. Аналіз тенденцій розвитку мультимодальних технологій при організації вантажних перевезень	115
Шульдінер Ю.В., Зінчук Р.О., Ільїна О. С. Удосконалення організації приміських перевезень за рахунок зміни кількості пасажирських секцій	116
Шумик Д.В., Харланова С.В. Організація та управління залізничним транспортом за допомогою ІТ- технологій	117

Секція «Проблеми транспортного комплексу»

Барановская Т.А., Лановая Т.Г. Проблемы развития транспортно-логистической системы в Республике Беларусь	119
Бараш Ю. С. Причини збитковості пасажирських перевезень та шляхи їх зменшення	121
Блиндюк Р.В. Використання інформаційних технологій диспетчеризації руху як основа забезпечення комплексної безпеки на підприємствах залізничного транспорту	123
Власюк Т.А. Развитие городов-спутников с эффективным использованием железнодорожной инфраструктуры	124
Воловельская И.В. Пути обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта	127
Гайворонська Т.М. Щодо посилення правового регулювання трудових відносин на залізничному транспорті України	127
Герасименко П.В. Методика оценивания вероятности своевременной доставки груза железнодорожным транспортом	128
Глазкова А.С. Розвиток залізничного транспорту в умовах модернізації інфраструктури	131
Головко Т.В., Костенніков О.М., Кудрява В.В. Підвищення якості обслуговування пасажирів за рахунок впровадження швидкісного руху на залізничному напрямку	132
Грунык И.С. Обеспечение конкурентоспособности железнодорожного транспорта	134
Гуренко А.В., Сачко О.О. Проблеми прогнозування розвитку морського торговельного судноплавства	135
Дейнека О. Г., Олексин М.Т. Трансформація ринку транспортних послуг України	136
Ейгутіс Г.Д. Формування фонду стимулювання ефективності (ФСЕ) структурних підрозділів залізничного транспорту України	137
Елагин Ю.В. Логическая концепция развития транзитных перевозок	139
Жердєв М.Д. Деякі аспекти формування інноваційно-інвестиційної стратегії на залізничному транспорті	140
Задоя В.О. Щодо питання оцінки економічної ефективності діяльності приміських пасажирських компаній залізничного транспорту	141
Калабухін Ю.С., Рудковський О.В. Вирішення проблеми наукового обґрунтування варіанту модернізації маневрових тепловозів	143

Кондратюк М.В. Основні завдання реформування системи управління на залізничному транспорті України	146
Косич М.В. Науково-технічний прогрес та транспорт	147
Котик В.В. Концептуальні підходи до інноваційного розвитку залізничного транспорту	148
Котик В.О. Актуальні проблеми застосування аутсорсингу на залізничному транспорті	150
Кравченя І.Н., Васильєва Е.П. Оптимізація параметрів світлофора на регульованому перехрестку методами імітаційного моделювання	151
Крот В.С., Шиш В.О., Турчин О.А. Проблеми та перспективи оновлення рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця»	155
Кузуб А.В. Аналіз розвитку вагонобудівної галузі України в сучасних умовах господарювання	158
Льоушкін Д.Г. Вплив євроінтеграційних процесів на транспортний комплекс України	159
Макаренко М.В., Кравченко А.В. Формування ринку транспортно-експедиторських послуг в Україні	161
Мезина Л.В. Параметры и факторы обеспечения конкурентной устойчивости морской отрасли Украины	163
Михальченко А.А. Интеграционное развитие логистики железнодорожных пассажирских перевозок	166
Овчиннікова В.О. Державне регулювання стратегічного розвитку залізничного транспорту	167
Онiщенко В.В. Проблеми формування стратегії стійкого розвитку балкерного сегменту ринку морської торгівлі	170
Пакуліна А.А., Пакуліна Г.С. Підвищення ефективності управління інноваціями у розвитку залізничного транспорту і його соціальної інфраструктури	173
Потылкин Е. Н. Определение продолжительности временного размещения вагонов	176
Саяпін О.М. Роль інноваційно-технічного відновлення колійного господарства	179
Сенько Е.В. Качественные изменения в глобальном рынке морской торговли	181
Стешенко О.Д. Медичне страхування залізничників	182
Тройнікова О. М. Дослідження складових транспортної послуги	183

Фроленкова Е.О. Логистика и транспортно-логистическое обслуживание предприятия	184
Хаймінова Ю.В. Розвиток експортного потенціалу морегосподарського комплексу України	186
Ходоскіна О.А. Фрагментарное распределение логистики железнодорожных пассажирских перевозок	188
Чаркіна Т. Ю. Причини відсутності коштів на реформування і розвиток залізничного транспорту	189
Чередниченко О.Ю. Інноваційний розвиток залізничного транспорту, як ключовий фактор забезпечення економічної безпеки держави	190
Чорнобровка І. В. Оцінка розвитку в Україні пасажирських залізничних перевезень	192
Шандер О.Е., Васільєва І.В. Формування моделі прогнозування обсягів вагонопотоків на станціях залізничної мережі	195
Шевченко Д.Н., Кравченя І.Н. Вопросы объединения ремонтно-технологических участков отделения дороги	196
Шемаєв В.В. Міжнародний досвід управління розвитком портової інфраструктури України	199
Юсупова Т.М., Гонтар Н.О. Розвиток раціоналізаторської діяльності працівників як передумова інноваційного зростання залізничного транспорту	204

Секція «Менеджмент і маркетинг на транспорті»

Білецька Д.О. Заходи посилення антикризового управління на підприємстві	205
Вовк А.А., Чуприкова З.В., Вовк Ю.А. Проблемы информационного обеспечения процесса управления транспортными компаниями	206
Волохов В.А., Волохова І.В. Транспортний маркетинг як основа планування вантажних перевезень	208
Гребенюк Г.М. Мотиваційний механізм в управлінні розвитком трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту	209
Гриценко Н.В. Роль управління персоналом у бізнесі	210
Дергоусова А.О., Сиволовська О.В. Застосування маркетингових стратегій позиціонування на транспорті	211
Дикань В.В. Управління зовнішньоекономічною діяльністю вітчизняних підприємств в умовах глобалізації	212

Зоріна О.І., Мкртчян О.М. Маркетинго-логістичний менеджмент у сфері транспортних послуг на підприємствах залізниці	214
Калініченко Л.Л. Через системний аналіз до підвищення ефективності	217
Карпунь О., Литвин А. Організація контролю температурного режиму в ланцюгах постачань фреш продукції	218
Кібік О.М. Сфери соціально-економічної відповідальності експортоорієнтованих транспортних підприємств	221
Криворучко О.Н. Логистический подход к управлению качеством транспортных услуг	223
Мельник Т.С., Мельник О.В. Щодо питання створення результативної системи ключових показників ефективності (КРІ) на залізничному транспорті України	224
Мельник Т.С. Необхідність дослідження незадоволеного попиту споживачів транспортних послуг	226
Морозова Л.В. Методологічні основи прийняття рішень в управлінській діяльності	228
Науменко М.О. Ринок інформаційних товарів та послуг	229
Острроверх Г.Є. Основні принципи, що впливають на управління розвитком ПАТ «Українська залізниця»	231
Паламарчук І.В. Публічне адміністративно-правове регулювання у сфері транспортної інфраструктури	232
Посохов И.М., Чепижко Е.В. Управление организационно-экономическим механизмом конкурентоспособности предприятия (на основе мирового опыта)	235
Постоленко Ю.П. Бюджетні інструменти розвитку експортоорієнтованих транспортних підприємств	238
Синіговець О.М. Сучасні методи управління інноваційним розвитком підприємств	239
Тимофєєва Т.О. Управління персоналом як складова механізму забезпечення економічної безпеки	242
Черкашина М.В. Алгоритми створення сприятливого маркетингового середовища	243
Чухлата Ж.Г. Управління матеріальним забезпеченням національної гвардії України	244
Швець Є.В., Бойко К.О. Тімблдінг як інструмент досягнення цілей підприємства	245
Шинкаренко В.Г. Принципы и модель систем управления конкурентоспособностью АТП	247

Секція «Економіка підприємства»

Бенькович А. Є., Ломтєва І. М., Сначов М. П. Управління витратами та їх оптимізація на промисловому підприємстві	249
Божок Н. О., Полтавець М. В. Особливості обліку розрахунків з оплати праці працівників залізничного транспорту в період реформування	250
Боровик Ю. Т. Підвищення економічної стійкості будівельних підприємств	252
Герасименко В. М. Управління ресурсами національної гвардії України	254
Герашенко І. О. Модель управління конкурентоспроможністю підприємства	255
Гненний М. В. Мотивація персоналу в системі менеджменту якості	257
Заєць Г. П. Удосконалення системи мотивації персоналу підприємств залізничного транспорту за умов впровадження трансферного ціноутворення	259
Зіць О. Діагностика бізнес-процесів структурних підрозділів інфраструктури ПАТ «Укрзалізниця»	260
Колегаєв І. М. Условия ефективного позиционирования флота специализированных судоходных компаний	263
Лапін П. В. Проблема дослідження пожежного ризику на залізничному транспорті як економічної категорії	264
Ломтєва І. М., Сначов М. П., Синиця К. П. Управління запасами на підприємствах залізничного транспорту	266
Мартинюк О. А. Визначення основних імперативів інноваційних технологій управління підприємством	269
Марценюк Л. В. Розробка сценаріїв розвитку залізничного туризму по широким коліям	271
Маслова В. О. Стратегічне управління фінансовим потенціалом підприємств залізничного транспорту	272
Машошина Т. В. Транспарентність економічної природи договірних цін на проектні роботи	273
Моцна І. В. Теоретичні аспекти напрямів поліпшення соціальної структури персоналу на підприємстві	275
Моцна І. В., Басова Д. В. Функціональний розподіл організації праці	277
Назаренко І. Л., Косик М. В. Інтелектуальний капітал ПАТ «Українська залізниця»: основні загрози	279

Обидєннова Т.С. Методика формування інтегральної оцінки рівня складових фінансово-економічного розвитку промислових підприємств	282
Польова В. В. Формування стратегічних конкурентних переваг підприємств у сфері інтелектуального бізнесу на основі сек'юритизації об'єктів інтелектуальної власності	284
Полякова О.М. Інноваційна діяльність та трансфер технологій в Україні та світі	286
Прудіус Ю. С. Оцінка вартості підприємств реорганізованих шляхом злиття та поглинання	288
Фісун К.А Організація матеріально-технічного забезпечення суб'єктів економіки	289
Халіна В.Ю. Узгодженість понять «адаптивний розвиток» та «адаптивний потенціал»	290
Цыпкин Ю.А., Пакулин С.Л., Феклистова И.С. Оценка эффективности системы управления земельными ресурсами	293
Янченко Н.В., Зінченко В.Є. Вдосконалення організації виробництва в умовах інноваційного розвитку підприємств	296
Янченко Н.В., Орябинська В.А. Економічна оцінка природно-ресурсного потенціалу України	297

Секція «Загально економічні питання»

Аванесова Н.Е. Стратегічні пріоритети розвитку оборонно-промислового комплексу України	299
Александрова О.Ю. Програми національної безпеки у країнах світу	299
Андреева Т.Е., Гетьман О.А. Применение дифференциальных гибридных конфигураций организационных структур предприятий	301
Бобиль В. В., Дронь М. А. Формування концепції управління банківськими ризиками на засадах Базеля - III	303
Бормотова М.В., Луценко І.В. Деякі аспекти дефініції поняття ліквідність банку	307
Васильєв О.Л., Семенцова О.В. Формування системи публічного управління в Україні	308
Глушенко Т.М. Розвиток конкурентних відносин на ринку транспортних послуг	309
Громова О.В. Механізм організації ефективної системи комунікацій організації	311
Дейнека О. Г. Публічне управління та напрямки регуляторної політики залізничного транспорту України	313
Дейнека О. Г., Позднякова Л.О. Напрямки державного регулювання залізничного транспорту України	314

Калініченко Л.Л., Устіловська А.С. Проблеми інвестування в економіку України	315
Каменева Н.Н., Мозгова О.Т. Устойчивость глобального капитализма в современных условиях	317
Кожевникова И.А. Основные подходы к оценке эффективности общественных пассажирских перевозок	318
Котик В.В., Котик В.О. Теоретичні підходи щодо створення науки про працю та управління персоналом	320
Котлубай В.О. Теорія «ресурсного прокляття» в умовах розвитку експортного потенціалу України	322
Мирошниченко Ю.В. Зубожіння населення України в умовах політико – економічної кризи	325
Обруч Г.В. Пріоритети реалізації експортного потенціалу в контексті забезпечення індустріально-інноваційного розвитку України	327
Пащенко Ю.Є., Любезна І.І. Аналіз стану національної економіки України	328
Петруня В.Ю. Глобалізаційні детермінанти середовища діяльності підприємств	332
Позднякова Л.О. Регулювання ринку праці в умовах трансформації економіки	333
Смачило В.В. Формування кадрового потенціалу як пріоритет сталого розвитку	335
Сторожилова У.Л. Международное публичное управление и администрирование бизнеса в формировании экономического потенциала страны	337
Чебанова Н.В., Ревуцька Л.Є., Корольва Н.М. Облікова політика установ державного сектору економіки	338
Чередниченко А.О. Вплив змін в системі транспортної логістики на функціонування туристичної галузі держави	339
Чередниченко А.О., Окопська А.О. Побудова мотелів як спосіб приваблення туристів до України та розвитку автотуризму	341
Секція «Економічна психологія, етика, мораль і культура бізнесу»	
Компаниец В.В. Человек, экономика, транспорт, образование: путь развития или деградации (анализ современных тенденций)	343
Сухорукова Т.Г. Особливості розвитку сучасного ділового етикету	345
Фролов А.И., Комаренко О.А. «Уровень жизни» и «качество жизни» как научные категории: определение и соотношение	348

"Вісник економіки транспорту і промисловості" є збірником статей про теоретичні і практичні дослідження у справі економіки транспортної і промислової галузей України. Призначений для викладачів, наукових співробітників, аспірантів, студентів та фахівців, що спеціалізуються у відповідних або суміжних галузях науки, освіти і виробництва.

*Збірник «Вісник економіки транспорту і промисловості» входить до переліку фахових видань. Постанова ВАК України №1 – 05/6 від 11.06.03 р. (Бюлетень №7 за 2003 р. Перелік 12).
Постанова ВАК України №1 – 05/4 від 14.10.09 р. (Бюлетень №11 за 2009 р. Перелік 7)
Наказ Міністерства освіти і науки України 21.12.2015 № 1328*

Видання індексується та реферується в національних та зарубіжних наукометричних базах даних: Наукова періодика України, РИНЦ (Росія), Index Copernicus (ICV 2015: 40.96) (Польща), GoogleScholar (США)

З електронною версією збірника можна ознайомитися на сайтах:

*<http://vetp.kart.edu.ua>
http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe
<https://scholar.google.com.ua/citations?user>
<http://journals.uran.ua/index.php/2075-4892>*

**«Вісник економіки транспорту і промисловості»
№ 58(Спецвипуск)
Додаток**

Збірник науково-практичних статей

Відповідальність за набір та викладення фактів у статтях несуть автори. Висловлені ними думки можуть не збігатися з точкою зору редакційної колегії і не покладають на неї ніяких зобов'язань.

Передрук матеріалів тільки з дозволу редакції збірника.

Відповідальний секретар – к.е.н., А.В. Толстова

Підписано до друку 24.05.17 р.
Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. Арк. 27,67. Обл. – вид. арк. 28,34.
Замовлення _____ Тираж 100. Ціна договірна

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДКЗ 2874 від 12.06.2007р.