

застосовує сучасні транспортні технології, інтеграцію вітчизняного залізничного транспорту в єдину європейську транспортну мережу швидкісного залізничного сполучення;

- скорочення негативного впливу на екологію.

Не дивлячись на достоїнства швидкісного руху, вже відчутні в багатьох країнах світу, в Україні для здійснення такого проекту існує безліч перешкод.

В першу чергу, слід зазначити відсутність належного державного фінансування і незацікавленість приватного бізнесу в інвестуванні, що стримує проведення ряду необхідних робіт з реконструкції колії, будівництва інших колій, з реконструкції контактної мережі, спорудження нової контактної мережі, спорудження нових тягових підстанцій і реконструкції існуючих, з будівництва, реконструкції пристроїв автоматики, телемеханіки і зв'язку, з будівництва і реконструкції об'єктів пасажирського господарства, з посилення переробної спроможності існуючих депо інших експлуатаційних підприємств, будівництва нових депо, інших експлуатаційних підприємств, закупівлі рухомого складу.

Іншим не менш складним завданням розвитку швидкісного руху в Україні є безпека руху. Всі наші головні залізниці проходять через населені пункти, розрізаючи їх навпіл, а це означає, що потрібно забезпечити 100% безпеку руху. Наслідки зіткнення поїзда, що мчить із швидкістю 160 км/ч (зараз пасажирські їдуть максимум 100 км/ч, вантажні — 80) із застрягим на переїзді автобусом (як було в Марганці) важко навіть спрогнозувати. А таких переїздів від Львова до Донецька — 150. Також до Євро треба побудувати близько 30 шляхопроводів в двох рівнях (вартість кожного — приблизно 30 млн грн.) і 16 замочно-бар'єрних установок (бар'єри, що піднімаються на дорозі автомобілів, ціна 600 тис. грн. кожен) і це лише там, де інтенсивний рух транспорту. На менш жвавих переїздах необхідно встановити поворотні замочні рами. Рух автомобілів і людей через переїзд перекриватимуть за 5 хвилин до проходження швидкісного поїзда.

Також уздовж доріг в населених пунктах слід встановити загороди з металевих сіток, в окремих місцях, де близько житлові будинки, — ще і шумоізоляційні загороди. На це піде 30—40 млн грн. Враховуючи, що людям не можна знаходитися ближче 5 м від поїзда, що мчить, інакше потоком повітря може затягнути під вагони, на посадочних платформах потрібно побудувати закриті павільйони (зони безпеки).

Одним з напрямків вирішення проблем розвитку швидкісного руху є розмежування пасажирських і вантажних колій з тим, щоб не розтрачуватися на ремонтні роботи. Адже, вантажні потяги, що мчать по пасажирських коліях,

розбивають колію у багато разів більше, ніж пасажирські, а ремонт колій для швидкісних поїздів набагато дорожчий, ніж звичайних. За основу, в Укрзалізниці беруть стратегію спеціалізації, яка класифікує всю залізничну інфраструктуру по її призначенню. Переслідується мета — перерозподілити головні залізничні маршрути. В результаті, основні об'єми вантажного, пасажирського, транзитного руху концентруються на спеціалізованих ділянках. Упроваджується так званий метод витискування: спочатку спільний рух, потім переважно вантажне (пасажирське) і, нарешті, розділення руху. Ця схема дозволить максимально перерозподілити потоки і значно оптимізувати витрати на вміст і подальшу модернізацію всієї інфраструктури.

Також згідно з концептуальним підходом в організації перевезень в Україні передбачається перейти з формату традиційних нічних поїздів на денні експреси, як це заведено в багатьох країнах, в т.ч. і в Європі. Адже, відстань між обласними і промисловими центрами країни складає в середньому не більше 200 км, а сполученнями з радіусом в 400-650 км. можна пов'язати Київ з переважною більшістю головних міст країни. У жителів України є надія, що за 5-6 годин пасажирів можна буде дістатися до будь-якого регіонального центру, замість того, щоб довго їхати в нічному поїзді. З врахуванням вітчизняних реалій передбачається рух поїздів з швидкостями не 200 км/год, а до 160 км/год. Це дозволить уникнути безлічі проблем, з якими, зокрема, стикаються сьогодні російські залізничники. Для швидкостей до 160 км/год досить модернізувати існуючу інфраструктуру, а не будувати спеціалізовані колії.

Таким чином, прискорення вирішення проблем впровадження швидкісного руху має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а і для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту.

УДК 331.522.4:656.2

ОСНОВИ ПОБУДОВИ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНО- ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ

Чебанова О.П., здобувач (УкрДАЗТ)

У сучасних економічних і соціальних умовах функціонування залізничного комплексу потрібні нові підходи до формування і використання соціально-економічного

потенціалу галузі, стає визначальним системний моніторинг соціальних і економічних чинників для оперативного внесення обґрунтованих змін у внутрішнє ресурсне середовище і менеджмент підприємства. Зазначена актуальність і потреби практики зумовили напрямок цього дослідження. Метою дослідження стали обґрунтування концептуальних підходів (основ) формування і розвитку соціально-економічного потенціалу залізничного комплексу (далі – СЕП ЗК) і розробка методичних підходів до побудови структурно-логічної моделі його розвитку.

Модель СЕП ЗК складається з чотирьох компонентів, які відображаються відповідними індикаторами їх стану і визначаються по показниках, згрупованих стосовно чотирьох компонентів. Позитивна зміна наведених індикаторів призводить до покращення рівня відповідних компонентів соціально-економічного потенціалу підприємств, а як наслідок – розвитку СЕП ЗК.

Соціально-економічний потенціал слід розглядати не як альтернативу стратегії, а як її початкову базу, компас, що вказує напрям і цілі розвитку, але і можливість їх досягнення. Чітко сформульована місія і стратегія лежать в основі усіх чотирьох ключових аспектів розвитку СЕП ЗК. Проте розробка конкретних заходів, спрямованих на досягнення цілей залізничного комплексу (включаючи тарифоутворення і організацію перевезень, матеріально-технічне постачання, управління персоналом, інноваційну і інвестиційну діяльність, акумуляцію і розподіл грошових коштів) було і залишається складовою частиною формування СЕП.

Дана модель СЕП ЗК має у своїй структурі дієвий інструмент реалізації стратегії – систему потоків циркулюючої між блоками інформації. Слід зазначити, що модель не є універсальною і вимагає адаптації до конкретних зовнішніх і внутрішніх умов діяльності підприємства, залежно від стадії його життєвого циклу.

Вплив соціально-економічних стосунків і інститутів, спрямованих на раціональне використання ресурсів, в рівній мірі існує в усіх чотирьох компонентах – в компоненті потоків вигід, у сфері стосунків з контрагентами, при реалізації бізнес-процесів, і в діяльності персоналу. Дослідження концептуальних основ формування СЕП ЗК і структурної моделі розвитку СЕП ЗК підводить до необхідності визначення тих складових елементів моделі, розвиток, яких стає рушійними силами для подальшого розвитку СЕП ЗК в цілому.

Отже, спираючись на вище сказане, пропонуємо визнати за основні рушійні сили розвитку СЕП ЗК:

- інноваційні ініціативи, що підвищують якісні і кількісні характеристики господарських процесів підприємств залізничного комплексу;
- мотиваційні заходи, що спонукають персонал до навчання, розвитку і вдосконалення.

УДК 338.5:656.611.2

ПРОБЛЕМЫ АДАПТАЦИИ СИСТЕМ ФОРМИРОВАНИЯ И УЧЕТА ИЗДЕРЖЕК ПОРТОВОГО ПРОИЗВОДСТВА К МЕЖДУНАРОДНОЙ ПРАКТИКЕ

*Широков М.А., аспирант (ОНМУ), заместитель
начальника с экономики морского торгового
порта Южный*

Процесс адаптации систем формирования и учета издержек портового производства в Украине к международной практике, прежде всего, обусловлен развитием процессов интеграции национальной портовой системы в европейскую и необходимостью привлечения значительных инвестиций, в том числе зарубежных. Степень актуальности данной проблемы повышается в процессе расширения объемов инвестиционной деятельности. Выбор эффективного подхода калькулирования издержек производства предприятием портовой деятельности, особенно в сфере инвестирования, является вопросом, во многом определяющим перспективы его развития.

Инвестор как лицо, заинтересованное, прежде всего, в получении прибыли от своих вложений, должен иметь возможность оценить реальное финансовое состояние объекта инвестирования и его финансовый потенциал. Для решения указанной задачи инвестору необходима достоверная, исчерпывающая и понятная информация, которая должна содержаться в соответствующей отчетности. Особенности ведения бухгалтерского учета в Украине обуславливают невозможность предоставления такой информации зарубежным потенциальным инвесторам украинских предприятий портовой деятельности, что обуславливает крайне незначительные объемы иностранного инвестирования в сферу национальной портовой деятельности.

Поэтому актуальным вопросом для современных портовых предприятий, особенно портов, является использование международных стандартов финансовой отчетности (МСФО). Переход на МСФО предполагает изменение принципов подготовки финансовой отчетности, контроля ее качества и аудита.

Международные правила предоставляют бухгалтеру значительную свободу действий, т.к. МСФО базируются на трех положениях: справедливая стоимость, приоритет экономического