

НАПРЯМОК «ЕКОНОМІКА ТРАНСПОРТУ»

УДК 330.166.5(477)

О.В. Чала

O.V. Chala

ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИЙ КАПІТАЛ ЯК ІНСТРУМЕНТ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

INTELLECTUAL CAPITAL TOOL TO INNOVATIVE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

Діяльність вітчизняних підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах характеризується підвищенням ролі інформаційних ресурсів, технологій комунікації та знань. Це пов'язано з розвитком інформаційного суспільства та інформаційної економіки. Інформація та знання забезпечують суттєві конкурентні переваги для окремих підприємств, галузей, економіки в цілому, створюють умови для їх інноваційного розвитку.

Загальноприйняте в даний час визначення та структуризація інтелектуального капіталу ґрунтується на роботах Л. Едвінсона (L. Edvinsson). Він розглядає інтелектуальний капітал в першу чергу як "сукупність знань, яка може бути конвертована в цінності". Він вважає, що інтелектуальний капітал охоплює володіння знаннями, застосування досвіду, а також організаційну структуру, відносини

з клієнтами, професійні навички, які забезпечують конкурентні переваги на ринку.

Особливості трансформації знань у процесі використання інтелектуального капіталу дозволяють сформувати методичну концепцію управління інтелектуальним капіталом. Метою запропонованої концепції є забезпечення сталого інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах зовнішнього середовища, що постійно змінюється. Ключовими ресурсами відповідно до запропонованої концепції є знання в явній і неявній формах. Реалізація управління здійснюється на підставі моніторингу процесів підприємства, включаючи процеси трансформації знань. За результатами моніторингу формуються необхідні керуючі і коригуючі дії.

УДК 331.101.262

Л.Є. Ревуцька

L. Revutska

ОЦІНКА РОЛІ РОЗВИТКУ ЛЮДСЬКОГО КАПІТАЛУ В ІННОВАЦІЙНОМУ РОЗВИТКУ ГАЛУЗІ

AN ESTIMATION OF ROLE OF DEVELOPMENT OF HUMAN CAPITAL IS IN INNOVATIVE DEVELOPMENT OF INDUSTRY

Актуальність даної теми обумовлена процесами реформування, що відбуваються

на залізничному транспорті, метою яких є створення конкурентоспроможної, а отже,

ефективної транспортної системи. Без інноваційного розвитку галузі досягнення поставлених цілей у програмі реформування неможливе.

«Інновація» — це упроваджене нововведення, що забезпечує якісне зростання ефективності процесів або продукції, що потребує ринок. Є кінцевим результатом інтелектуальної діяльності людини, його фантазії, творчого процесу, відкриттів, винаходів і раціоналізації.

«Людський капітал» — сукупність знань, вмінь, навиків, що використовуються для задоволення багатьох потреб організації.

Одним з ключових чинників розвитку конкурентоспроможного на світовому ринку транспортного бізнесу, реалізації відповідальності національного залізничного перевізника є наявність стратегії, що визначає основні напрями інноваційного розвитку.

Стратегічною метою інноваційного розвитку залізничного транспорту є: підвищення ефективності діяльності при

постійному зростанні якості послуг, що надаються, високому рівні інновацій і безпеки перевезень.

Програма інноваційного розвитку реалізує такі стратегічні напрями інноваційного розвитку: 1) система управління процесом перевезень і транспортна логістика; 2) інфраструктура; 3) рухомий склад; 4) система управління і забезпечення безпеки руху поїздів, зниження ризиків надзвичайних ситуацій; 5) підвищення надійності роботи і збільшення експлуатаційного ресурсу технічних засобів; 6) високошвидкісний рух і інфраструктура; 7) корпоративна система управління якістю; 8) підвищення економічної ефективності основної діяльності; 9) підвищення енергетичної ефективності основної діяльності; 10) охорона довкілля; 11) система технічного регулювання; 12) впровадження інноваційних супутникових і геоінформаційних технологій; 13) кадрове забезпечення інноваційної діяльності.

УДК 332.8

О.О. Євсєєва
О.А. Ієвсієєва

НАУКОВЕ ПІДГРУНТЯ РОЗВИТКУ ІННОВАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ У СОЦІАЛЬНІЙ СФЕРІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

SCIENTIFIC BASIS OF INNOVATIVE TECHNOLOGIES DEVELOPMENT IS IN SOCIAL SPHERE OF RAILWAY TRANSPORT

Укрзалізниця (Державна адміністрація залізничного транспорту України) – орган управління залізничним транспортом загального користування, що здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому й міждержавному сполученнях та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць. Укрзалізниця є одним із засновників Ради із залізничного транспорту держав-учасниць

Співдружності. Укрзалізниця регулярно публікує фінансову звітність за вітчизняними та міжнародними стандартами.

Технічна і соціальна політика реалізується через стратегію виконання чотирьох основних напрямів: технічне переоснащення; технічне регулювання; розвиток медичних закладів; підготовка кадрів. Розвиток цих напрямів неможливий без відповідного наукового забезпечення

соціальної сфери інноваційними технологіями, в т.ч. і на залізничному транспорті.

Особливості інновацій у соціальній сфері визначають необхідність системного підходу до здійснення інновацій у соціальній сфері та вирішення головної проблеми реалізації інноваційних стосунків у соціальній сфері – протиріччя між зростаючою потребою в інноваціях та

існуючими організаційно-економічними стосунками (економічні стосунки, засновані на комерціалізації, з одного боку, прискорили процес реалізації економічно вигідних інновацій, а з іншого – ускладнили перехід у виробничу стадію принципово нових наукових досягнень, економічний ефект яких на даний момент не такий очевидний).

УДК 332.8

Т.О. Петухова
Т.О. Pyetukhova

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

ASSESSMENT OF THE EFFECTIVENESS OF INNOVATIVE ACTIVITIES IN THE RAILWAY TRANSPORT

В сучасних умовах глобалізації інноваційна діяльність постає головним напрямком забезпечення сталого економічного зростання залізничного транспорту. Інновація – це кінцевий результат трансформації наукової ідеї в унікальний продукт, реалізований на ринку, що відрізняється від тих, що існували раніше і має явні конкурентні переваги, що дозволяють його виробникові отримати значну економічну вигоду, а інноваційна діяльність – це сукупність взаємозв'язаних станів розробки і виробництва інновації, цілеспрямовано змінюють один одного в ході генерації і перетворення ідеї в затребуваний споживачем кінцевий продукт.

Варто зазначити, що умови кризи призвели до усвідомлення необхідності застосування інноваційних підходів не

тільки вирішуючи технологічні завдання, наприклад, інноваційні способи використання ресурсів, а й в управлінні. Однак, впровадження інновацій стримується невідповідністю традиційних механізмів управління ефективністю діяльності економічним умовам, що постійно змінюються. Крім того, особливу актуальність має доречність, суттєвість, правдиве подання інформації. Таким чином, управління інноваційною діяльністю повинно мати механізм, що побудовано на оцінці, яка має адекватну систему показників з урахуванням факторів впливу на інноваційну діяльність. Розробка та впровадження оцінки ефективності інноваційної діяльності надасть управлінню приймати обґрунтовані рішення, що підвищать конкурентоспроможність залізничного транспорту України.

**ВПЛИВ ОРГАНІЗАЦІЙНО-СТРУКТУРНОЇ МОДЕЛІ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ ТА ЙОГО ПІДРОЗДІЛІВ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ УПРАВЛІННЯ
ІННОВАЦІЙНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ**

**INFLUENCE ORGANIZATIONALLY-STRUCTURAL MODEL OF RAILWAY
TRANSPORT AND HIS SUBDIVIDING INTO EFFICIENCY OF MANAGEMENT
OF INNOVATIVE BY ACTIVITY**

Головним в інноваційній діяльності є управління процесом. Ефективність управління інноваціями залежить від організаційно-структурної моделі підприємства та підрозділів, які відповідальні за їх впровадження. Організаційно-структурна форма управління є сукупністю взаємопов'язаних служб, ланок управління, які розташовані на різних рівнях.

Управління інноваціями особливо важливе на державному рівні.

Залізничний транспорт перебуває в особливому економічному стані, який сприяє ефективному інноваційному процесу. По-перше, він належить до державної форми власності і тому є можливість багато процесів здійснити в централізованому порядку, спрямовувати державні кошти на його розвиток, при прийнятті економічних рішень враховувати інтереси держави, суспільства, споживачів транспортних послуг, підприємств залізничного транспорту та їх працівників. По-друге, існує центральний орган управління – Укрзалізниця, який у сучасних

умовах із залученням підпорядкованих йому структурних підрозділів та кадрового потенціалу здатний вирішувати інтелектуальні проблеми галузі. Це робить процеси інноваційного розвитку залізниць регульованими.

Але є необхідність визначити потреби в здійсненні заміни існуючих техніки і технології та запровадженні інновацій на залізничному транспорті. Для цього важливо здійснити пошук та створення необхідних інновацій, їх оцінку з боку економічної ефективності і технічної та технологічної досконалості, обґрунтування можливостей власного їх виробництва чи придбання нової техніки.

Елементами управління інноваційною діяльністю з боку Укрзалізниці слід розглядати планування, прогнозування, розробку маркетингової стратегії, збуту, виробництва, проведення моніторингу, організації, підбору висококваліфікованих кадрів, що забезпечують досягнення соціального, економічного, науково-технічного, конкурентоспроможного ефекту.

ОЦІНЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙ ДЕРЖАВИ У ВЛАСНІ КАПІТАЛИ ЗАЛІЗНИЦЬ

AN EVALUATION OF INVESTMENTS OF THE STATE AT IS PROPERTY ASSETS OF RAILWAYS

З перетворенням форми власності українських залізниць на акціонерну, із ста відсотками участі держави, постає питання добору методики оцінювання ефекту такого інвестування. Методичні підходи до оцінювання інвестиційної привабливості виробничо-господарської інфраструктури залізниць можна розділити на чотири групи: 1) ринкова оцінка (рентабельність акціонерного капіталу, додана ринкова вартість; 2) показники витрат експлуатаційної і допоміжної діяльності; 3) фінансові показники (величина прибутку, рентабельність активів, інвестицій тощо); 4) нефінансові показники (інновації; якість продукції, робіт і послуг; рівень задоволення споживачів і т.ін.).

Всі методи оцінювання не обминають питання визнання прибутку від діяльності. Значною мірою визнання прибутку у фінансових звітах базуються на оцінках, судженнях і моделях, а не на точних описах. Відповідно до мети надання фінансової звітності, що декларована міжнародними стандартами фінансової звітності (далі – МСФЗ), пропонуються концепції підтримки (збереження) капіталу, які лежать в основі таких оцінок, суджень і моделей:

- концепція підтримки фінансового капіталу, згідно з якою, прибуток вважається отриманим, тільки, якщо фінансова (грошова) сума чистих активів у кінці періоду перевищує фінансову (грошову) суму чистих активів на початку

періоду після вирахування усіх розподілів прибутку і внесків власників протягом періоду. Показник може бути вимірний або в номінальних грошових одиницях, або в одиницях постійної купівельної спроможності;

- концепція підтримки фізичного капіталу визнає наявність прибутку за підсумками діяльності за період, тільки якщо фізична продуктивність (чи операційна здатність) підприємства (чи ресурси або фонди, необхідні для досягнення цієї здатності) у кінці періоду перевищують фізичну продуктивність на початку періоду після вирахування усіх розподілів або вилучень власників протягом періоду.

Концепція підтримки фізичного капіталу більш придатна для оцінки ефекту інвестування, оскільки відповідно до неї залізниці оцінюватимуть свої активи за поточною вартістю, а усі зміни цін і тарифів, що впливають на експлуатаційні можливості, включатимуться у капітал як коригування його вартості, не збільшуючи прибутку залізниць. Визначення прибутку звільняється від впливу цінових факторів, а капітал відображує виключно ефект нарощування потужностей і обсягів перевезень. Для розрахунку можна використати показник середньозваженої потужності капіталу, розрахований по аналогії з відомим "Wacc" – середньозважена вартість акціонерного капіталу.

ЗАСТОСУВАННЯ МЕТОДИКИ РОЗРАХУНКУ ВАРТОСТІ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ ПРИ ОЦІНЦІ ЕФЕКТИВНОСТІ ІННОВАЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

APPLICATION OF METHOD OF COMPUTATION OF COST OF LIFE CYCLE FOR ESTIMATION OF EFFICIENCY OF INNOVATIONS ON A RAILWAY TRANSPORT

На сьогодні знос тягового рухомого складу залізниць України складає понад 80 %. Тому одною з першочергових задач стає питання його оновлення.

Оновлення тягового рухомого складу можливо як за рахунок придбання нових зразків техніки, так і за рахунок модернізації тієї, що існує. В обох випадках це вимагає значних капітальних вкладень, особливо коли розглядаються можливості придбання або модернізації із залученням зарубіжних виробників. В умовах обмеження інвестицій залізничному транспорту необхідно враховувати світовий досвід і тенденції розвитку світового ринку транспортного машинобудування.

Розробка, освоєння виробництва і придбання сучасного рухомого складу, а також модернізація існуючого, потребує проведення техніко-економічного аналізу і наукового обґрунтування вибору можливих варіантів оновлення нової техніки. При цьому техніко-економічні розрахунки мають враховувати етапи виробництва прогресивних видів техніки, її експлуатації і утилізації. Ці етапи є тривалим періодом часу (30-40 років), протягом якого можливі зміни: в національній економіці; обсягів перевезень;

вартісних показників і нормативної бази; показників технічного стану (надійності, економічності, продуктивності, екологічної безпеки технічних засобів тощо).

Для оцінки ефективності інвестиційних проектів фахівцями залізничного транспорту до недавнього часу широко використовувалися розробки радянського періоду, які базуються на зіставленні приведених річних витрат. Такий підхід у тих економічних умовах пояснювався багатьма технічними, технологічними і економічними чинниками, іноді незмінними протягом значного періоду і, на жаль, не завжди давав гарантії правильності або помилковості ухваленого рішення.

В даний час за рубежом для оцінки ефективності інвестиційних проектів знаходить широке застосування концепція вартості життєвого циклу (Product Life Cycle Cost – LCC).

Вартість життєвого циклу одиниці тягового рухомого складу є сумою всіх витрат – одноразових та поточних – і визначається з урахуванням коефіцієнта дисконтування α_t за формулою

$$LCC_T = \sum_{t_n}^{t_n+T} (K_t \cdot \alpha_t + (I_t^{np.6.} + I_t^{36} + I_t^a) \cdot \alpha_t - L_t \cdot \alpha_t),$$

де K_t – одноразові витрати користувача з розрахунку на одиницю тягового рухомого складу в році t життєвого циклу, грн;

$I_t^{np.6.}$, I_t^{36} , I_t^a – відповідно прямі виробничі, загальновиробничі і адміністративні витрати користувача з

розрахунку на одиницю тягового рухомого складу в році t життєвого циклу, грн.;

L_t – ліквідаційне сальдо в рік утилізації одиниці тягового рухомого складу, грн.

УДК 656.078.8

О.І. Зоріна, О.В. Сиволовська
O.I. Zorina, O.V. Sivolovska

СТРАТЕГІЯ КОНКУРЕНЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

STRATEGY OF COMPETITION OF TRANSPORT ENTERPRISE

Жорстка конкуренція на ринку транспортних послуг потребує виваженої та цілеспрямованої стратегії розвитку. На сучасному етапі підприємства залізничного транспорту повинні планувати свою діяльність з врахуванням високого рівня міжгалузевої, а також внутрішньогалузевої конкуренції.

В таких умовах керівництво підприємства повинно приділяти значну увагу не лише загальній стратегії розвитку, а й розробляти стратегію конкуренції, яка дозволить пропонувати ринку саме ті послуги, які користуються найбільшим попитом.

Стратегія конкуренції полягає в узгодженні цілей та місії підприємства з умовами зовнішнього середовища, можливостями та існуючими альтернативами для досягнення цілей. В умовах конкурентної боротьби для транспортного підприємства головною проблемою стає його здатність пристосуватися до зовнішнього середовища та змін у ньому. І якщо поза контролем підприємства залишається чимало факторів макросередовища, то на деякі фактори

мікросередовища транспортне підприємство має певний вплив. Це, зокрема, стан транспортної галузі, рівень конкуренції в її межах, кількість споживачів транспортних послуг, місткість транспортного ринку та інше.

В загальному вигляді методичний підхід розробки стратегії конкуренції може включати такі етапи:

1) аналіз динаміки та структури транспортного ринку;

2) визначення частки виду транспорту на ринку транспортних послуг та позиції транспортного підприємства на цьому ринку;

3) оцінка конкурентоспроможності підприємства та його послуг;

4) дослідження та оцінка стратегії розвитку транспортного підприємства;

5) вибір стратегії конкуренції;

6) розробка та оцінка обраної стратегії конкуренції.

За умови дотримання послідовного та узгодженого виконання цих етапів цілком можливий вибір найбільш раціональної стратегії конкуренції транспортного підприємства.

УДК 339.138:658

О.Е. Наумова
O.E. Naumova

**ЗАГАЛЬНІ ПІДХОДИ ДО УПРАВЛІННЯ МАРКЕТИНГОВОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ
ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**THE GENERAL APPROACHES TO MARKETING MANAGEMENT
OF THE ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT**

Гостра конкуренція на ринку транспортних послуг вимагає від підприємств-перевізників пошуку нових форм і методів роботи, які сприятимуть зміцненню їх ринкових позицій і підвищенню конкурентоспроможності. Досвід передових країн світу говорить про те, що успішність діяльності будь-якого підприємства прямо залежить від ефективності застосування маркетингу як сучасної концепції управління підприємством. Це обумовлено тим, що маркетингова діяльність спрямована на встановлення зв'язку підприємства із ринковим середовищем з метою найкращого узгодження внутрішніх можливостей підприємства з умовами зовнішнього середовища для одержання прибутку. Оскільки ринкова ситуація характеризується значною мінливістю, особливої актуальності набувають питання управління маркетингом підприємства.

Система управління маркетинговою діяльністю підприємств залізничного транспорту складається із таких складових: система маркетингової інформації, система прогнозування і планування, система організації маркетингу на підприємстві, система мотивації працівників підприємства і система контролю.

Сьогодні управління маркетингом на підприємствах залізничного транспорту має низку проблем, основними з яких є:

- визначення цілей маркетингових підрозділів на основі настанов керівництва, а не на підставі загальної стратегії розвитку підприємства;
- використання маркетингових підрозділів не за їх прямим призначенням;
- відсутність у складі маркетингових підрозділів фахівців, що мають вищу спеціальну освіту з маркетингу;
- відсутність оперативної взаємодії між відділами маркетингу та основними структурними підрозділами підприємства;
- виконання маркетинговими підрозділами розрізнених функцій;
- недостатній комунікативний зв'язок маркетингових підрозділів з іншими структурними підрозділами;
- відсутність ефективної маркетингової інформаційної системи;
- відсутність ефективних систем мотивації працівників маркетингових підрозділів;
- відсутність методики оцінки ефективності діяльності маркетингових підрозділів.

Отже, подолання даних проблем є запорукою ефективного функціонування маркетингової системи підприємств залізничного транспорту, що, у свою чергу, сприятиме підвищенню ефективності діяльності Укрзалізниці.

**РЕАЛІЗАЦІЯ КОМПЛЕКСНИХ КОМЕРЦІЙНИХ ПОСЛУГ В РАМКАХ
СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

**REALIZATION OF COMPLEX COMMERCIAL SERVICES WITHIN THE
FRAMEWORK OF STRATEGIC DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT
OF UKRAINE**

В сучасному ринковому середовищі, яке характеризується змінюваністю економічних параметрів і нестабільністю, головною проблемою підприємств залізничного транспорту є здатність до розвитку відповідно до змін. Для ефективного використання ринкових можливостей будь-яке підприємство, у тому числі залізничне, повинне мати власну стратегію розвитку.

Сучасне суспільство висуває нові вимоги до транспортного обслуговування населення, які ґрунтуються на найбільш повному та якісному задоволенні попиту на перевезення. В умовах значного зносу основних фондів, невідповідності матеріально-технічної бази потребам залізничного транспорту, загострення конкуренції – це складно. Тому відчувається потреба у заходах, що сприяють підвищенню ефективності пасажирських перевезень без додаткових витрат або із мінімальним вкладанням фінансових коштів.

Стратегія скорочення, яка реалізується сьогодні на залізничному транспорті України у сфері пасажирських перевезень з метою оптимізації графіка руху поїздів та скорочення

експлуатаційних витрат, не є ефективною, адже сприяє зростанню загальних витрат, пов'язаних із функціонуванням пасажирського господарства.

Конкуренція вимагає постійного пошуку підприємствами транспорту більш привабливих для пасажирів послуг, що супроводжують процес перевезення чи не пов'язані безпосередньо з ним. Тому перед ПАТ «Українські залізниці» 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 залізницям отримувати прибуток і не будуть підпадати під поточну тарифікацію основних послуг залізничного транспорту. Реалізація на залізничному транспорті у сфері пасажирських перевезень як стратегії розвитку, комплексних комерційних послуг – послуг на замовлення несоціального характеру, які є поєднанням основної послуги – перевезень, та послуг у потязі та на станціях, що надаються на комерційній основі, сприятиме отриманню додаткового доходу залізницями та привабливості пасажирів до залізничного транспорту.

УДК 331.107.5:656.078.8

О.П. Чебанова
O.P. Chebanova

РОЗВИТОК СТРАТЕГІЧНОГО ПАРТНЕРСТВА ЯК ФАКТОРА ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

DEVELOPMENT OF STRATEGIC PARTNERSHIP AS FACTOR OF RISE OF COMPETITIVENESS OF ENTERPRISE

Різні форми бізнес – кооперації набули широкого поширення в діяльності українських і зарубіжних компаній. Усе частіше вони розглядаються в контексті конкурентних стратегій, надаючи значний вплив на виживання та процвітання організацій. Разом з тим стратегічні партнерства в українській практиці знаходять своє застосування і на тактичному рівні конкурентної взаємодії компаній. Висвітлені такі моменти:

- різні форми стратегічного партнерства організацій;
- місце в економічному житті країни;
- основні переваги стратегічних партнерств;
- цілі та завдання створення стратегічних партнерств;

- стратегічні партнерства в зарубіжній практиці;
- причини стрімкого утворення стратегічних партнерств;
- конкурентні переваги і комерційні цілі партнерства.

Таким чином, більшість компаній об'єднуються з метою досягнення певних позитивних економічних ефектів, які виникають в результаті об'єднання фінансових, виробничих, управлінських і наукових ресурсів. Поєднання даних ресурсів визначає потенціал організації. Стратегічні партнерства між незалежними організаціями для досягнення різних цілей є дуже важливою стратегією організацій, як у світі, так і в Україні.

УДК 339.138:656.2

О.І. Антонова
A.I. Antonova

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ЗАСТОСУВАННЯ МАРКЕТИНГОВОЇ КОНЦЕПЦІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

SOME ASPECTS OF MARKETING CONCEPT APPLICATION IN UKRAINE'S RAILWAYS

Розвиток економіки України та її інтеграція у світову економічну систему вимагають впровадження та активного використання вітчизняними суб'єктами господарювання маркетингової концепції управління. Особливо актуальною стає проблема застосування маркетингу на підприємствах залізничного транспорту, що

обумовлено передусім загостренням конкуренції як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринках перевезень та зростанням вимог споживачів до якості транспортних послуг.

Ідеї щодо застосування концепції маркетингу є надійною гарантією ринкового успіху підприємства, визначення

незадоволених потреб та бажань певної групи споживачів і задоволення цих потреб ефективнішими, ніж у конкурентів, методами. Дана концепція по відношенню до залізничного транспорту передбачає:

- визначення і детальний аналіз ринку;
- пошук цільових сегментів;
- застосування комплексу дослідження ринкового середовища і конкуренції;
- визначення потреб споживачів.

Концепція маркетингу реалізується в умовах високого рівня життя і купівельної спроможності населення та передбачає досконале володіння інструментами маркетингу, що дає можливість вирішувати практичні проблеми відносно пасажирських перевезень. При реалізації маркетингової концепції зростає роль і маркетингових підрозділів залізниць, основною метою діяльності яких є розробка заходів щодо формування маркетингової політики залізничного підприємства, спрямованої на забезпечення

конкурентоспроможності залізничного транспорту і зміцнення його ринкових позицій.

Слід зазначити, що рішення, які впливають на ринкову орієнтацію підприємства, усі підрозділи повинні приймати на основі рекомендацій і за узгодженням з відділом маркетингу. У свою чергу, відділ маркетингу зобов'язаний надавати усім іншим підрозділам інформацію, необхідну для ринкової орієнтації їх діяльності.

Все це свідчить про те, що є необхідність в застосуванні маркетингової концепції на залізничному транспорті. Адже її застосування може призвести до розширення частки на даному ринку та оволодіння новими сегментами і нішами. Крім того, застосування маркетингової концепції в цілому підвищує роль відділів маркетингу на транспортному підприємстві.

УДК 656.07

В.О. Шведун
V.O. Shedun

ІНТЕГРАЦІЯ МЕТОДУ ЕКСПЕРТНИХ ОЦІНОК В ЗБАЛАНСОВАНУ СИСТЕМУ ПОКАЗНИКІВ ДЛЯ ОЦІНКИ РІВНЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

INTEGRATION OF EXPERTS' ESTIMATION METHOD TO THE BALANCED INDICATORS SYSTEM FOR TRANSPORT SERVICES' LEVEL ESTIMATION

На сучасному етапі в рамках управління якістю транспортних послуг використовуються як класичні, так і інноваційні підходи. Серед класичних методів найбільшого розповсюдження набули статистичні, зокрема: діаграма Парето, причинно-наслідкова діаграма Ісікаві, метод контрольних карт, діаграми розсіювання та розшарування, контрольний лист дефектів.

Серед інноваційних технологій оцінки якості, які можуть використовуватися для сфери транспортних послуг, доцільно

виділити такі, як інтегральний показник конкурентоспроможності, ABC-аналіз, системи витягування та виштовхування в логістичному менеджменті, системи загального управління якістю (TQM) та загального обслуговування устаткування (TPM), системи менеджменту якості KAIRYO та KAIZE, система "Упорядкування" (5S), концепція "Шість сигм" на основі циклу DMAIC, бенчмаркетинг, реінжиніринг, модульний підхід оцінки відповідності (МІОВ).

Крім того, використовуються специфічні моделі загальної якості або ділової досконалості EFQM, в основі яких лежить логіка постійного поліпшення RADAR.

Серед показників, що можуть впливати на якість послуг з перевезення пасажирів, традиційно виділяють такі: безпека, комфортність, швидкість, комплексність обслуговування, інформативність та вартість.

Проте вказаний перелік чинників не є вичерпним. Для того, щоб здійснити більш розгорнуту оцінку якості транспортних послуг, доцільно обирати індикатори якості стосовно таких напрямків: фактори макро-, мікро- та внутрішнього середовища

транспортного підприємства, а також перспективи його розвитку.

Кількість параметрів повинна бути близько 20–25, при цьому 20 % від них повинні належати до фінансових результатів діяльності підприємства, інші 20 % – до управління персоналом, решта 60 % – повинні бути пов'язані з маркетингом. Вагомість кожного з критеріїв пропонується визначати за допомогою методу експертних оцінок. В результаті буде отримано збалансовану систему показників (The Balanced Scorecard – BSC), яка дозволить в остаточному підсумку комплексно оцінити рівень якості транспортних послуг і підвищити сукупну ефективність функціонування транспортних підприємств.

УДК 330.322:656.2

О.Л. Васильєв, О.М. Лук'янова
O. Vasiliev, E. Lukyanova

МЕТОДИ ФІНАНСУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

METHODS OF FINANCING INVESTMENTS IN RAILWAYS

На залізничному транспорті можуть бути використані наступні методи фінансування інвестицій: самофінансування; державне фінансування; емісійне фінансування; позикове фінансування; лізинг; змішане фінансування.

Перераховані методи найбільш доцільно використовувати у наступних інвестиційних напрямках:

- відновлення та модернізація матеріально-технічної бази інфраструктури залізничного транспорту за рахунок самофінансування;

- здійснення простого й розширеного відтворення парку рухомого складу за рахунок інших методів фінансування.

Використання саме цих напрямків обумовлено тим, що залізничний транспорт не є досить привабливим для інвесторів через невисоку норму прибутку, інвестиційні проекти пов'язані з основною діяльністю залізниць мають тривалий період окупності, а також внаслідок державної приналежності магістральної залізничної мережі.

65.014:656.2.07

О.М. Мкртчян
O. Mkrtchyan

**ФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
УКРАЇНИ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ**

**FORMATION OF THE ORGANIZATIONAL STRUCTURE OF RAILWAY TRANSPORT
OF UKRAINE IN REFORMING**

Організаційна структура управління, включає в себе систему цілей та їх розподіл між різними ланками, оскільки весь механізм управління повинен орієнтуватись на досягнення стратегічних цілей. Від організаційної структури управління залежить ефективність функціонування всієї системи управління і виробництва.

Структура залізничного транспорту України має вигляд єдиного виробничо-технологічного комплексу, проте основні види діяльності виконують 6 залізниць України, які мають статус окремих суб'єктів господарювання. В ході реформування усі залізниці, а також підприємства, установи та організації залізничного транспорту загального користування увійдуть до складу єдиного суб'єкта господарювання, яким буде новоутворене АТ «Укрзалізниця».

Перетворення, які відбудуться у галузі, спрямовані на створення нової, більш ефективної організаційної структури залізничного транспорту, яка відповідатиме умовам розвитку ринкової економіки держави та вимогам законодавства

Європейського Союзу, що допоможе удосконалити систему управління залізничним транспортом, розмежувати функції державного та господарського управління галуззю.

Після утворення АТ «Укрзалізниця» залізничний транспорт, як і тепер, буде загального користування, тобто буде призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни у перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності.

Проте, важливою проблемою на сьогодні є те що, інколи вимагається не лише удосконалювати організаційну структуру, а, передусім, формувати її відповідно до умов зовнішнього середовища. В умовах швидkozмінюючого середовища здатність суб'єкта господарської діяльності вчасно змінюватися не тільки функціонально, але й структурно, набуває першочергового значення.

658(477)

У.Л. Сторожилова
U.L. Storozhylova

ФОРМИРОВАНИЕ СОВРЕМЕННОГО МЕНЕДЖМЕНТА В УКРАИНЕ

FORMATION SOVREMENNOHO MANAGEMENT IN UKRAINE

В настоящее время в мировом сообществе продолжает развиваться как практика, так и теория менеджмента. Так, к

современному развитию теории приводит современное развитие практики менеджмента. Основными факторами,

влияющими на изменение практики менеджмента, стали:

- устойчивая глобализация;
- высокие темпы роста IT-технологий.

Глобализация – процесс всемирной экономической, политической и культурной интеграции и унификации. Процесс глобализации есть следствием эволюции государственно оформленных рыночных отношений. Мировой рынок информационных технологий – это стремительно развивающиеся автоматизированные способы обработки информации. Под ними также понимается совокупность методов, производственных и программно-технологических средств, объединенных в технологическую цепочку, обеспечивающих сбор, хранение, обработку, вывод и распределение информации.

Традиционный менеджмент основан на разделении процесса управления по функциям: планирование, контроль, координация, мотивация.

Эти функции иногда расширяют и дополнительно включают такие, как:

- организация (как функция управления) – определение того, как должны быть достигнуты цели, кем и когда, распределение работ между исполнителями;
- лидерство – руководство и мотивация персонала, разрешение конфликтных ситуаций;
- подбор и расстановка кадров персонала – выработка и проведение кадровой политики организации в области приема на работу, расстановка по рабочим местам, а также методы оценки кадров.

Современный менеджмент на сегодняшний момент сопровождается рядом важных новых функций, которые во многом отличаются, а в некотором своем проявлении дополняют функции традиционного менеджмента, а именно:

- интеллектуальный характер процессов принятия решения;

- разветвление некогда единой системы общего менеджмента с появлением новых видов менеджмента, таких как инвестиционный менеджмент, маркетинговый, инновационный и другие;

- использование информационных технологий в менеджменте.

Таким образом, следует выделить главные составляющие современного менеджмента в Украине, которые напрямую влияют не только на успех компаний, но и на экономику в целом:

- культура организации должна рассматриваться как важный фактор прибыли и конкурентоспособности коммерческой организации, как фактор успеха, эффективности деятельности, а подчас и выживаемости некоммерческих организаций;

- культура организации становится все в большей степени предметом заботы менеджеров всего мира;

- стратегическое управление и стратегическое планирование находят свое применение во все большем числе конкурентных управленческих ситуаций;

- распространение концепций, методов и моделей управления, доказавших свою эффективность в коммерческих организациях, на некоммерческие организации.

Так, украинская модель менеджмента находится в стадии формирования. Для большинства компаний развитие такого видения современного менеджмента является сопоставлением конгломерата из различных зарубежных методов на базе сохранившихся старых административно бюрократических систем. Методы управления культурой организации, отработанные в коммерческих фирмах, постоянно находят свое применение в некоммерческих организациях. Поэтому развитие современного менеджмента в Украине вносит собой непрерывный поиск все более новых способов сделать свою компанию более конкурентоспособной на мировом рынке управления.

330.341.1:656.2.001.73

Н.М. Лумар
N. Lumar

**ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ
ОБМЕЖЕНИХ ДЖЕРЕЛ ФІНАНСУВАННЯ**

**INNOVATIVE DEVELOPMENT OF THE RAILWAY SECTOR IN TERMS
OF LIMITED FUNDING**

Економічний розвиток залізничного транспорту та його конкурентоспроможність значною мірою залежить від ефективного управління інвестиційними ресурсами, вкладеними в інноваційні розробки.

За оцінками фахівців залізничної справи, впродовж 2005–2012 рр. інноваційно-інвестиційні потреби вітчизняних залізниць задовольнялися лише на 30–35%. За рахунок власних коштів забезпечувалося 20–28% цих потреб і ще 10–18% становили залучені кошти. Обмеженість джерел фінансування зумовлена недоступністю більшості з них для залізничного транспорту через імовірнісний характер очікуваного результату й відсутність задовільної для фінансово-кредитних установ застави. Необхідно враховувати той факт, що найбільш активним в отриманні наукових результатів є бізнес. Як правило, тут переваги надаються науковим дослідженням, які забезпечують високу ефективність вкладень. І відповідно, чим вище рівень розвитку економіки країни,

тим активніше в інноваційному процесі бере участь приватний бізнес. Сприяюню зацікавленості вітчизняних підприємств залізничного транспорту можуть слугувати спеціальні умови – чітке законодавче регулювання діяльності, надання «податкових канікул» для підприємств. Також необхідно збільшення фінансування інноваційних проектів за рахунок державного бюджету. Державне фінансування розвитку залізничного транспорту потребує затвердження плану фінансування інноваційного сектору економіки з чітким розписом обсягів фінансування та видів інноваційної діяльності, на які буде спрямовано відповідне фінансування.

Потреби інноваційного розвитку галузі обумовлюють необхідність прийняття стратегічного рішення про збільшення коштів, які виділяються на підтримання інноваційного потенціалу залізниць. Необхідно більш активно використовувати сучасні ринкові джерела та форми приваблення фінансових ресурсів для підвищення інноваційної активності галузі.

658.5:656.2.001.73

Т.М. Глушенко
T. Glushenko

**ДОЦІЛЬНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ АУТСОРСИНГУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ
ТРАНСПОРТІ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ**

THE FEASIBILITY OF OUTSOURCING THE RAILWAYS IN RESTRUCTURING THE

На даному етапі підприємствам необхідно постійно удосконалювати процеси виробництва, збуту продукції та

надання послуг, зменшувати витрати не тільки на основний вид діяльності, а й на управління непрофільними активами,

впроваджувати зміни принципів управління, аби не втратити завойованих позицій у порівнянні з конкурентами. Одним з найкращих напрямів для підприємства, щоб зняти з себе тягар цих проблем, є виведення непрофільних сфер діяльності на аутсорсинг (від англ. Outsourcing) - залучення, коли це вигідно, до виконання контрактної роботи зовнішніх співвиконавців.

Керівництво підприємств звертається до моделі аутсорсингу, коли гостро постає необхідність збереження своєї конкурентоспроможності, і в цьому сенсі аутсорсинг має ряд істотних переваг. Важлива стратегічна перевага аутсорсингу - це можливість сконцентруватися на ключовому бізнесі. З приходом підрядника підвищується і рівень якості надаваних компанією послуг завдяки привнесеним технологіям, автоматизації бізнес-процесів, більш ефективній системі контролю якості та ін.

Основним ризиком аутсорсингу є більш висока вартість послуг компанії-аутсорсера. До менших ризиків аутсорсингу відноситься неможливість давати прямі вказівки, як у випадку з власним підрозділом, компанії-аутсорсеру та вірогідність порушення конфіденційності при передачі ряду послуг на аутсорсинг.

На окрему увагу заслуговує застосування аутсорсингу як механізму підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту. Для всіх розвинених країн характерним для останніх років є розвиток логістичного аутсорингу. Логістичні функції, які найчастіше передаються в аутсоринг у міжнародній практиці, – складування, зовнішнє транспортування, оформлення вантажів/платежів, внутрішнє транспортування, консолідація вантажів/дистрибуції, пряме транспортування.

Механізм дії аутсорсингу відрізняється від звичайної розподільної логістики тим, що замовник формулює завдання, які стоять перед постачальником послуг, не конкретизуючи спосіб вирішення цих завдань, так що вибір раціонального способу дій цілком і повністю лежить на виконавцеві (як, втім, і відповідальність за досягнення необхідного результату).

Отже, потенціал розвитку аутсорсингу на залізничному транспорті високий, але передача допоміжних функцій на аутсорсинг повинна відповідати вимогам загальної для залізничної галузі стратегії підвищення ефективності функціонування інфраструктури і перевізних господарств у цілому.

65.018:656.2

I.B. Маркова
I. Markova

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

THE MAIN DIRECTIONS OF IMPROVING THE QUALITY OF TRANSPORT SERVICES

В умовах загострення конкурентної боротьби на ринку України перед підприємствами постають завдання, пов'язані зі збільшенням обсягів

виробництва і підвищенням його ефективності. У досягненні цієї мети значна роль відводиться транспортному обслуговуванню, адже ефективне

функціонування транспортної системи забезпечить своєчасну доставку сировини для проходження виробничого процесу та доставку продукції підприємства до пунктів призначення.

Зважаючи на важливу роль організації транспортного обслуговування у підвищенні ефективності функціонування економіки та якості роботи підприємств, слід зосередити увагу на таких питаннях: забезпечення своєчасного, якісного та повного задовільнення потреб вантажовласників та населення в перевезеннях; широкий розвиток послуг, що надаються; покращення використання існуючих виробничих потужностей залізниць; вибір найбільш ефективних шляхів та способів впровадження нової техніки і прогресивних технологій в усіх господарствах залізничного транспорту;

раціоналізація вантажопотоків, забезпечення збереженості і своєчасності доставки вантажів; удосконалення системи планування перевезень і управління залізничного транспорту; здійснення організаційних, технічних та економічних заходів, спрямованих на 100-відсоткове виконання графіка руху пасажирських потягів та безумовне забезпечення безпеки їх руху; здійснення заходів з підвищення культури обслуговування пасажирів на вокзалах і в потягах, зокрема, в організації продажу квитків, довідково-інформаційній роботі та ефективному використанні місць у потягах, а також наведенню порядку та дисципліни в організації перевезень пасажирів; подальше удосконалення господарського механізму і структури управління перевізним процесом.

УДК 621:330.34 (477)

В.В. Дикань

V. Dykan

РОЗВИТОК ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ

DEVELOPMENT OF THE ECONOMIC POTENTIAL OF ENTERPRISE TRANSPORTATION ENGINEERING UKRAINE

У сучасних умовах машинобудування є однією з найважливіших галузей, що забезпечує економічне зростання, соціальний розвиток, науково-технічний прогрес країни. Україна здатна виробляти майже всю номенклатуру машинобудівної продукції, нині частка машинобудування в українській промисловості перевищує 15 %, у ВВП складає близько 12 %.

За останні роки машинобудівний комплекс країни зазнав тривалої руйнівної кризи, реформування відносин власності, структурних деформацій, що негативно відбилося на його економічному потенціалі. Переважна більшість підприємств потребує масштабної

реконструкції і суттєвого технічного переоснащення. Отже, вирішення їх проблем можливо на основі формування та поетапної реалізації національної стратегії розвитку галузі.

Поряд з цим необхідно терміново вживати заходи щодо недопущення втрати економічного потенціалу підприємств галузі. Існуючі пропозиції в даному напрямку щодо активізації діяльності машинобудівних підприємств залишаються нереалізованими у зв'язку з браком власних коштів, низькою інвестиційною привабливістю, відсутністю державної підтримки.

В ситуації, що склалася, доцільно врахувати тенденції, які пов'язані з

реорганізацією діяльності на основі формування міжфірмових інтегрованих технологічних ланцюгів, які з ланцюжків поставки перетворилися на глобальні ланцюжки створення вартості.

Головна зміна полягає в тому, що в результаті еволюції приватної праці до цілісної діяльності зі створення кінцевого продукту сучасне виробництво представлено не ізольованими товаровиробниками як проміжними ланками товарообміну, а технологічними ланцюжками, що створюють кінцевий продукт, призначений для задоволення суспільних і особистих потреб. Цей продукт створюється сумісною працею всіх учасників виробництва. Інтегрований

технологічний ланцюг організовується на основі довгострокових контрактів підприємств і організацій щодо здійснення комплексу операцій з розробки, виробництва, реалізації, післяпродажного обслуговування, а також утилізації кінцевої продукції.

Зазначене обумовлює розвиток економічних відносин в машинобудівному комплексі України на основі диверсифікації його господарських структур, переходу від технологічно замкнутих підприємств до інтегрованих компаній з гнучкою спеціалізацією і розвинутою кооперацією, що бере участь в глобальних ланцюжках створення вартості.

УДК 338.47

О.В Громова, М.В. Найдьонова
E. Gromova, M. Naidenova

ВПЛИВ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ФАКТОРІВ НА ТРАНСПОРТНУ СТРАТЕГІЮ УКРАЇНИ

FOREIGN INFLUENCE FACTORS IN UKRAINE TRANSPORT STRATEGY

Процес модернізації в сучасних умовах нестабільного розвитку світової економіки повинен набути визначальної характеристики розвитку всього національного господарства України і транспортного комплексу зокрема. Поступовий перехід світового господарства в економічному розвитку до моделі більш виваженого ставлення до використання інструментів державного і ринкового регулювання, до оптимізації співвідношення у ВВП часток секторів послуг і власне виробництва ставить країну перед необхідністю розв'язання задачі оптимізації розвитку національного транспортного потенціалу. Це повинно знайти застосування у сфері формування економічно обґрунтованої та ефективної транспортної стратегії країни.

У цих умовах забезпечення сталого динамічного розвитку України в

глобалізованому світовому господарстві має базуватися на формуванні умов інноваційного прориву, коли інновації «де факто» будуть матеріалізацією нових ідей і знань, відкриттів, винаходів і розробок у відтворювальному ланцюжку з метою їх комерційної реалізації для задоволення певних запитів споживачів. Особливу роль в модернізаційному процесі української економіки відіграє зовнішньоекономічна діяльність. Це пояснюється, по-перше, тим, що Україна – невід'ємна частина світового господарства, достатньо глибоко інтегрована в його відтворювальний ланцюжок. По-друге, зовнішньоекономічна діяльність займає досить високу питому вагу в формуванні доходної частини національного бюджету. І по-третє, зовнішньоекономічна діяльність в умовах ринкового господарства є прерогативою господарюючих суб'єктів. Реалізація її

потенціалу для забезпечення процесу модернізації - це реальна діяльність компаній, фірм та корпорацій, яка здійснюється ними, в першу чергу, виходячи з комерційного інтересу та досягнення максимально високої прибутковості.

Серед зовнішньоекономічних факторів, що впливають на модернізацію транспортної галузі, особливе місце займають не тільки шляхи і методи залучення іноземних інвестицій, але й пошук нових джерел фінансування інноваційного розвитку, створення умов

для припливу вітчизняних та іноземних інвестицій. Тому до числа першочергових завдань можна віднести створення сприятливого інвестиційного клімату, що включає стабільність курсу національної валюти, низький рівень інфляції, підтримання вигідного рівня процентних ставок для суб'єктів інноваційної діяльності. Прямі іноземні інвестиції – це найбільш показовий фактор, який відноситься до зовнішньоекономічної діяльності, що характеризує потенціал національної економіки.

УДК: 338.47

І.Ю. Зайцева

I.Y. Zayceva

**УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВОЮ СКЛАДОВОЮ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКИ
ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**MANAGEMENT OF ECONOMIC SECURITY OF ENTERPRISES OF RAILWAY
TRANSPORT A FINANCIAL CONSTITUENT**

В умовах постійного прагнення України до євроінтеграції та на шляху післякризового відновлення економіки українські підприємства залізничного транспорту потребують розроблення концептуальних основ та нових принципів управління фінансовою складовою економічної безпеки (ФСЕБ). Ефективність діяльності суб'єктів господарювання зумовлюється переважно станом їх фінансів, що призводить до необхідності розгляду проблеми управління ФСЕБ підприємств залізничного транспорту. Саме тому для створення ефективної системи управління фінансовою складовою економічної безпеки підприємств залізничного транспорту необхідно розробити концептуальний підхід, який дозволить розробляти та приймати адекватні своєчасні управлінські рішення. Від цього залежить те, які рішення будуть прийняті та яким чином буде сформовано

механізм управління фінансовою складовою економічної безпеки, оскільки концепція управління фінансовою складовою економічної безпеки має включати систему поглядів та цільових настанов, пронизаних єдиним задумом, на проблему безпеки основних об'єктів безпеки підприємств залізничного транспорту.

Важливою перешкодою на шляху комплексного управління фінансовою складовою економічної безпеки будь-якого підприємства є відсутність єдиного, науковообґрунтованого концептуального підходу до управління фінансовою безпекою підприємств.

Отже, управління підприємств фінансовою складовою економічної безпеки залізничного транспорту має сприяти своєчасному виявленню відхилень фактичних показників від попередньо запланованих, виявленню причин, які

викликали ці відхилення, для розроблення пропозицій щодо коректування окремих позицій з метою досягнення запланованих цілей. Саме така система управління фінансовою складовою економічної

безпеки дає можливість своєчасно виявити негативні аспекти та запровадити необхідні коригувальні заходи з метою дотримання її запланованого рівня.

УДК: 656.256.3:625.162.4.3

*О.М. Тройнікова
Н. Troinikova*

ІНВЕСТИЦІЇ В ТЕХНОЛОГІЧНУ БЕЗПЕКУ АВАРІЙНИХ ЕЛЕМЕНТІВ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

INVESTMENTS IN TECHNOLOGY EMERGENCY SAFETY ELEMENTS RAIL INFRASTRUCTURE

Технологічна безпека виробничого процесу – різновид категорії «безпека», безпосередньо пов'язана з виконанням конкретних технологічних процесів на залізницях. На рівень технологічної безпеки впливають багато об'єктивних чинників, в наукових дослідженнях склалася концепція, суть якої полягає в тому, що рівень безпеки залежить від: кваліфікації та рівня підготовки персоналу; нормативних документів, які регламентують відповідний рівень безпеки; технічних засобів автоматизації, телемеханіки та зв'язку.

На елементах залізничної інфраструктури підвищеної аварійності, де рівень впливу людського фактора у технологічному процесі зведений до мінімуму, на перше місце виходять технічні пристрої, які виконують, крім основного призначення, функції, пов'язані з безпекою транспортного процесу Обслуговування та утримання цих пристроїв покладається на відповідні господарства залізничного транспорту. Найбільша питома вага припадає на господарство автоматизації, телемеханіки та зв'язку.

Абсолютну безпеку гарантувати неможливо, тому необхідно враховувати ступінь ризику, який виражається ймовірністю збитку в грошовому еквіваленті. Забезпечення безпеки пов'язано з додатковими витратами ресурсів, і чим вище вимоги до безпеки, тим більше таких витрат необхідно.

Для аналізу ефективності інвестицій в технологічну безпеку на елементах залізничної інфраструктури підвищеної аварійності в економічних обґрунтуваннях використовують індекси, що виражають співвідношення витрат на безпеку і шкоди (збитків) від аварій в натуральному або грошовому вираженні.

Аналіз статистичних даних дозволяє зробити висновок, що залежність технологічної безпеки від справності пристроїв автоматизації, телемеханіки та зв'язку на елементах розглянутої категорії значно вище (86%), ніж на решті залізничної інфраструктури. Питома вага витрат на безпеку у складі експлуатаційних на таких елементах складає до 50%.

СИСТЕМНИЙ ПІДХІД ДО ВИЗНАЧЕННЯ МЕТОДУ «ДИРЕКТ-КОСТ»

APPROACH OF THE SYSTEMS IS TO DETERMINATION OF METHOD OF DIRECT-COSTING

Пропонується новий науковий підхід до визначення прибутковості або збитковості підприємств залізничного транспорту типу «Вокзал-Пасажирський» за допомогою методу «директ-кост». Для

цього насамперед доцільно систематизувати науковий досвід з приводу визначення поняття самого методу, що й наведено в таблиці.

Таблиця

Підходи до визначення методу «директ-кост» [1-3]

Автор	Визначення методу «директ-кост»
Партин Г.О., Голов С.Ф., Бутинець Ф.Ф., Лень В.С., Лукашова І.О., Головащенко О.М.	Метод калькулювання, що передбачає включення у собівартість продукції лише змінних виробничих витрат. При застосуванні системи обліку змінних витрат не включаються до собівартості, а розглядаються як витрати періоду не тільки операційні витрати (на управління і збут тощо), але й постійні загальновиробничі витрати. Постійні витрати списуються з отриманого прибутку.
Маляревський Ю.Д., Лабунська С.В.	Система управління витратами за змінними витратами, що відносяться на одиницю калькуляційного об'єкта.
Бернер Д.	Система обліку собівартості, що базується на розподілі загальних витрат підприємства на постійні і змінні.
Гасенко Л.В., Грановський С.С., Атамас П.Й.	Система калькулювання змінних витрат, у якій постійні витрати не підлягають розподілу, а списуються на фінансові результати.
Добровський В.М., Гнилицька Л.В., Коршикова Р.С.	Система управлінського обліку, яка базується на класифікації витрат на змінні та постійні і включає в себе облік витрат за їх видами, місцями виникнення й носіями, облік результатів виробничої діяльності, а також аналіз витрат і результатів для прийняття управлінських рішень.

На нашу думку, директ-кост, як метод калькулювання собівартості продукції, на основі виділення змінних та постійних витрат, їх обліку та зарахування змінних витрат на собівартість продукції, а постійних – на фінансові результати з метою оперативного управління витратами,

може вдало застосовуватись на підприємствах залізничного транспорту для своєчасного реагування на зміну собівартості продукції та виділення напрямків, в нашому випадку, перевезень з найбільшою рентабельністю. Що й буде нами доведено в наступних дослідженнях.

УДК 656.2:338.47

I.B. Ломинога
I.V. Lominoga

**МОДЕЛЮВАННЯ ТЕХНОЛОГІЧНОГО ПРОЦЕСУ СОРТУВАЛЬНОЇ ГІРКИ
З МЕТОЮ ВИЯВЛЕННЯ РЕЗЕРВІВ ЗМЕНШЕННЯ ВИТРАТ**

**MODELING OF TECHNOLOGICAL PROCESSES OF SORTING HILL TO IDENTIFY
RESERVES TO REDUCE COSTS**

Використання моделювання під час проведення досліджень суттєво полегшує та прискорює процес отримання інформації про предмети та явища, що цікавлять науковців.

Сортувальні гірки є об'єктами підвищеної аварійності і, по суті, повинні бути зараховані до елементів залізничної інфраструктури, в які необхідно вкладати грошові кошти для забезпечення безпеки. Але з іншого боку, так як з виробничого процесу практично виключений ризик загибелі людини, то сортувальні гірки не є об'єктами підвищеної небезпеки, отже, безумовного вкладення грошових коштів у безпеку не відбувається (витрати обумовлені рівнем припустимого ризику для вантажів (псування, загибель)).

Для визначення необхідних обсягів витрат на підвищення безпеки на сортувальній гірці та з метою зменшення витрат від транспортних подій доцільно побудувати глобальну модель технологічного процесу, як комплекс локальних моделей – окремих етапів, для яких притаманні специфічні причини транспортних подій:

1. Процес насування состава на гірку, як правило, не призводить до аварійних ситуацій.

2. Інтервальне гальмування відчепів вагонним сповільнювачем з порушенням необхідної швидкості руху може викликати зіткнення відчепів та їх пошкодження.

3. Переведення стрілки під відчепом призводить до сходу або перевертання відчепа.

4. Прицільне гальмування вагонним сповільнювачем в парковій зоні може спричинити виникнення вікон між відчепами, а значить, будуть потрібні додаткові витрати на їх усунення.

5. Попадання відчепа на чужий маршрут – виникнення «чужака», на усунення якого необхідно затратити ресурси (час, паливо, маневровий локомотив).

Якщо друга і третя причини призводять до виникнення аварійної ситуації і появи збитку, пов'язаного з усуненням наслідків, то четверта і п'ята формують витрати на організацію заходів щодо усунення порушень в технології роботи сортувальної гірки.

Комплексна модель надасть уявлення про розміри витрат та наявність резервів щодо їх зменшення.

УДК 330.101.541:656.2

О.Д. Борович
O.D. Borovich

**ДИНАМІКА ОСНОВНИХ ПОКАЗНИКІВ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
В УМОВАХ МАКРОЕКОНОМІЧНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ**

**CHANGES IN THE MAIN INDICATORS OF RAIL TRANSPORT IN
MACROECONOMIC TRANSFORMATIONS**

За роки незалежного розвитку України в економіці країни відбулися суттєві зміни, причому економічна активність цілком відбивала циклічний характер розвитку, притаманний ринковій економіці. Так, до 1996 р. спостерігалось різке падіння, пов'язане з трансформаційною кризою та перетворене на рецесію; в 1997 р. деяке поживлення, генероване грошовою реформою, введенням гривні, було знищено фінансовою кризою 1998 р., яка в певному сенсі «розчистила путь» для відновлення виробництва в країні. Почалося зростання економіки, яке було перервано глобальним економічним спадом 2008-2009 рр., і, нарешті, поновлення та навіть перевищення до кризового рівня в 2011-2012 рр.

При цьому зростання ВВП супроводжується зменшенням нижче базового рівня промислового виробництва, що свідчить про зміну структури ВВП, пов'язану з суттєвим зростанням питомої ваги послуг.

Варто звернути увагу на негативний розрив між інвестиціями в основний капітал та обсягами ВВП і промислового виробництва. Аналіз дозволяє зробити висновок про наявність запасів виробничих потужностей, з одного боку, та ліквідації малоефективних капіталовкладень при ринковій трансформації. Також потрібно відмітити недостатню інвестиційну активність, потрібну для більш високих темпів економічного зростання в майбутньому.

УДК 656.2.94(477)

Н.М. Каменева
N.M. Kameneva

ЕКОНОМІЧНЕ СТАНОВИЩЕ ХАРКОВА НА ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТТЯ

ECONOMIC SITUATION KHARKIV THE EARLY TWENTIETH CENTURY

В другій половині XIX століття, коли після відміни кріпацтва Росія стала на шлях капіталістичного розвитку, Харків починає розвиватися як крупний промисловий центр країни. В 1869 році залізниця пов'язала його з Москвою, Петербургом і Ростовом, а із спорудженням залізниць Харків-Севастополь, Харків-Миколаїв і Південно-Східної залізниці місто перетворилося на один з найбільших

залізничних вузлів Росії. Близькість до Донбасу і Криворіжжя з їх кам'яновугільною і залізородною промисловістю, підвищення попиту на машини для потреб сільського господарства визначили основний напрям розвитку промисловості Харкова. Ним стало машинобудування і металообробка. В 70—90-х роках минулого століття в місті виникає ряд металообробних і ливарних

заводів, серед яких чавуноливарний завод («Червоний Жовтень»), побудований в 1870 році; завод сільськогосподарських машин Гельферіх-Саде («Серп і молот»), що випустив в 1882 році перші сільськогосподарські машини; паровозобудівний завод (зараз транспортного машинобудування імені В.А. Малишева), заснований в 1895 році, й інші. З 1871 по 1899 рік кількість промислових підприємств збільшилася більш ніж в три рази. На 259 заводах і фабриках було зайнято 11 608 людей.

На початку ХХ століття Харків продовжує рости як крупний промисловий центр півдня Росії. Подальшого розвитку набуває залізничний транспорт. В 1910 році

у склад діючих вступила залізниця Харків — Родзинки — Донбас. Будуються підприємства машинобудування і металообробки. В 1915 році до Харкова із західних районів країни був евакуйований завод «Загальної компанії електрики» (нині ХЕМЗ) і велосипедний майстерний Лейтнера (зараз велосипедний завод). До 1917 року кількість робітників у Харкові збільшилася в порівнянні з 1899 роком більш ніж в три рази і складала понад 35 тисяч людей. В кінці ХІХ – початку ХХ століття в місті відкривається ряд банків, тут влаштувалися контори найбільших в Росії синдикатів «Продамет» і «Продуголь», проходили з'їзди гірничопромисловців.

УДК 17.022.1.003.1

О.І. Фролов, О.О. Фролова
A.I. Frolov, O.A. Frolova

ЛЮДИНА ТА СИСТЕМА ЦІННОСТЕЙ

PERSON AND THE SYSTEMS` VALUES

Існують два принципово протилежні підходи до оцінки економічних явищ і процесів: приватногосподарський і народногосподарський. В їх основі лежать два абсолютно протилежних стилі життєдіяльності, що мають відповідні системи життєвих цінностей і протилежні господарські стереотипи: 1) індивідуалізм – приватногосподарський підхід до економіки і вибудовування національного господарства, виходячи з пріоритету приватних інтересів; 2) колективізм – народногосподарський підхід і вибудовування національного господарства, виходячи з пріоритету суспільних і загальнонаціональних інтересів.

Перший підхід властивий «західному» (європейському і північноамериканському) типу суспільства, а другий – «традиційному».

У традиційному суспільстві, система традиційних устоїв, укладів і цінностей, вкорінена в багатовікових традиціях і морально-етичних нормах. Маються на увазі фундаментальні цінності, що утворюють духовну основу традиційних укладів і стереотипів буття. Товариство тут вибудовується зверху вниз, підкоряючись пріоритету загальнонаціональних інтересів, ієрархії та авторитету верховної влади, розвиваючись на основі принципів колективізму, общинності і солідарності.

До традиційного типу суспільства належать і Україна, і Росія, і інші країни СНД. Тут немає ринкової економіки в тому західному розумінні, яке нам так посилено нав'язується, а ідеологічні цінності, припускають, на відміну від пропонованих ліберальних цінностей, пріоритет духовного багатства над матеріальним.

УДК 334.01282

Л.В. Харитонова
L.V. Kharitonova

ГЛОБАЛІЗАЦІЯ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ ТА ІНТЕГРАЦІЙНІ ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНИ

OF THE WORLD ECONOMY GLOBALIZATION AND THE INTEGRATION PROSPECTIVES OF UKRAINE

Сучасна світова економіка функціонує в умовах глобалізації, яка являє собою новий рівень і тип інтернаціоналізації виробництва. Сьогодні країни і регіони світу тісно пов'язані не тільки широкомасштабними товарними і фінансовими потоками, але й міжнародним виробництвом і бізнесом, інформаційними технологіями, потоками наукових знань, тісними культурними та іншими контактами. Найважливішим проявом глобалізації світової економіки є регіональна міжкраїнова інтеграція, яка в найбільш розвинутій формі проявилася в Європейському Союзі (ЄС), де вільний рух товарів, послуг, капіталу і робочої сили доповнено функціонуванням колективної валюти. Досягнувши настільки глибокого ступеня регіональної інтеграції, ЄС успішно подолав чимало перешкод на шляху глобалізації. Проте останнім часом

виявилися й негативні боки цього процесу. Економіки низки країн ЄС зіткнулися з проблемами деіндустріалізації, високим рівнем безробіття і зниженням якості життя та іншими проблемами, а глибока фінансова криза, що охопила ЄС, загрожує не тільки стабільності, а й самому існуванню колективної валюти.

В цих умовах розширення ЄС не передбачається, а у разі створення Зони Вільної Торгівлі з Євросоюзом Україна ризикує стати його сировинним придатком. Тільки участь України в єдиному економічному просторі з Росією, Білоруссю та Казахстаном гарантує їй відновлення високотехнологічних галузей економіки. Тому з декларуванням свого євроінтеграційного напрямку на Україну чекає нелегкий геостратегічний вибір, який визначить в подальшому її місце і роль у світовій економіці.

УДК 338.244.45

М.В. Косич
M.V. Kosich

ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ МІЖНАРОДНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

THE FEATURES STATE REGULATION OF RAILWAY TRANSPORT UNDER INTERNATIONAL INTEGRATION

Однією з ефективних форм функціонування є здійснення раціональної зовнішньоекономічної діяльності, яка відіграє величезну роль у підвищенні економічного добробуту держави, поліп-

шенні рівня життя населення та зміцненні становища держави на світовій арені.

Завдяки своєму сприятливому географічному положенню Україна є важливим транспортним коридором, своєрідним мостом, який об'єднує

протилежні частини материка та має забезпечувати нормальне функціонування вільного економічного простору держави. Залізничний транспорт є стратегічно важливим з точки зору державної безпеки, що, у свою чергу, зумовлює визначальну роль держави на ринку транспортних послуг. Транспорт забезпечує економічні, соціальні, культурні та оборонні функції держави, є важливим фактором в економічній інтеграції, а також у міжнародній торгівлі. Розвиток транспортної галузі шляхом реформування

залізничного транспорту України (відповідно до директив ЄС) стає нагальною потребою з урахуванням орієнтації України на євроінтеграцію. Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність розгалуженої мережі залізниць створюють усі необхідні передумови конкурентоспроможності національного ринку транспортних послуг, показником якої є зростання обсягів транзиту вантажів та експорту транспортних послуг.

УДК 330.341.1(477)

*О.Ю. Александрова
H.Y. Alexandrova*

ОСНОВНІ ПЕРЕДУМОВИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

THE BASIC PREMISE INNOVATION DEVELOPMENT IN UKRAINE

Успіх інноваційної політики України на глобальному ринку має визначатись обсягами інвестицій, які вона отримує ззовні, а також із внутрішніх джерел для розвитку вітчизняного високотехнологічного виробництва, динамікою зростання частки високотехнологічного експорту, підвищенням зацікавленості зарубіжних компаній і висококваліфікованих спеціалістів співпрацювати з українськими підприємствами.

Визначення і активна реалізація пріоритетів інноваційного розвитку України, які мають сприяти зміцненню на світовому і європейському рівнях іміджу України як держави зі значним науковим і освітнім потенціалом, держави, здатної створювати найсучаснішу високотехнологічну продукцію, повинні базуватися на світових стратегічних критеріях і механізмах підвищення конкурентоспроможності економіки на світовому і внутрішньому ринках.

Іншим важливим завданням інноваційної політики є визначення тих секторів економіки і виробництва, які

мають пом'якшити критичну залежність України від імпорту, надмірні масштаби якого обумовлюють вимивання в теперішній час з економіки країни величезних коштів в інтересах інвестування країн-імпортерів своєї продукції в Україну, унеможливають створення нових робочих місць в Україні, необхідних для забезпечення повної зайнятості робочої сили та сприяння інноваційному розвитку цих секторів.

Інноваційний процес в Україні має отримати сучасний ринковий напрям – від замовника і споживача до виробника і розробника інновації. Тому інноваційна політика має враховувати зазначену зміну в сучасному інноваційному процесі та прискорити її реалізацію в Україні. У цьому руслі має формуватися й інвестиційна політика. Вона повинна концентруватись переважно на інвестиційній підтримці розроблення інноваційної продукції та послуг, що відповідають потребам замовників і споживачів. Лише за таких умов буде забезпечуватися зростання затребуваності економікою результатів наукової діяльності.

УДК378.14 (4)

В.О. Булига
V.A. Bulyga

**ВПРОВАДЖЕННЯ КРЕДИТНО-МОДУЛЬНОЇ СИСТЕМИ ОЦІНЮВАННЯ ЗНАТЬ
ЯК ОДИН ІЗ ЗАСОБІВ ІНТЕГРАЦІЇ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОЇ СИСТЕМИ ОСВІТИ**

**INTRODUCTION OF THE CREDIT-MODULE SYSTEM OF EVALUATION AS ONE OF
THE STAGES OF INTEGRATION IS TO THE EUROPEAN SYSTEM OF EDUCATION**

Впровадження кредитно-модульної системи навчання і оцінювання знань в Українській державній академії залізничного транспорту відбувається упродовж 10 років. В цілому така система навчання та оцінювання характеризується позитивно як викладачами, так і студентами. В той же час хотілось би зауважити, що процес інтеграції до європейської системи освіти є багато-гранним і залежить від багатьох факторів.

По-перше, на рівні держави повинні бути не лише декларації про таку інтеграцію, а реальні програми дій, забезпечені законодавчо. Це новий закон «Про вищу освіту», який забезпечить справжню автономію вищих навчальних закладів, дасть можливість самостійно розвинути в умовах ринкових відносин. Ті напрями освіти, які не є фінансово привабливими, але є важливими для держави, будуть користуватись підтримкою держави, інші повинні самі себе забезпечувати.

Крім того, для того, щоб інтегруватися до європейської системи освіти, необхідно мати чітке уявлення про процес навчання та наукових досліджень, які існують в кращих європейських університетах. Для цього вкрай необхідне проведення стажувань викладачів та студентів в європейських університетах. Фінансування таких стажувань може проводитись за рахунок держави, вишу, грантів недержавних організацій, за власний рахунок викладачів та студентів. Такі стажування дозволять отримати чітке уявлення про організацію навчального процесу в європейських вишах і впровадити в подальшому отримані знання в навчальний процес у власному українському виші.

Забезпечення державою зазначених положень дозволить зробити значний крок до справжньої європейської освіти в Україні, дозволить вийти українським вишам на новий якісний рівень.

УДК 338.246.025.2:656

І.М. Крутько
I.N. Krutko

**УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТА ВІДШКОДУВАННЯ
ЗА НАДАННЯ НЕЯКІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

**LEGAL REGULATION AND REIMBURSEMENT FOR PROVIDING SUBSTANDARD
TRANSPORT SERVICES**

Розвиток інфраструктури транспорту потребує відповідного правового регулювання праввідносин у сфері

надання транспортних послуг. Нерідко на залізничному, автомобільному та авіаційному транспорті відбуваються

затримки відправлення рейсів, неякісне надання послуг у процесі руху та інші порушення прав користувачів цих послуг.

Цивільним законодавством України передбачена можливість відшкодування шкоди, завданої внаслідок надання неякісних транспортних послуг. Але сама процедура встановлення факту порушення прав споживача та судовий механізм розгляду справ щодо стягнення такої шкоди з транспортних установ потребує чимало часу та витрат. Частіше за все

пасажери не звертаються з вимогою стягнення такого відшкодування.

На міжнародному рівні розглядається ціла низка нормативних актів, якими передбачена конкретна відповідальність транспортних компаній за ненадання або неякісне надання послуг.

Прийняття вказаних міжнародних документів безумовно стане підґрунтям удосконалення рівня правового регулювання захисту прав споживачів у національному законодавстві.

УДК 349.6

Т.М. Гайворонська
T.N. Gayvoronska

ЩОДО ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗАХИСНИХ ЛІСОНАСАДЖЕНЬ У СМУГАХ ВІДВОДУ ЗАЛІЗНИЦЬ

REGARDING REGULATION OF PROTECTIVE AFFORESTATION IN THE RAILROAD'S EASEMENT

У 1946 році в Україні відновились роботи із захисного лісорозведення. Загалом на території колишнього СРСР було посаджено і посяно 2,14 млн га захисних лісонасаджень. В тому числі було відтворено тільки 5,9 тис. км державних захисних лісових смуг і була закладена система полезахисних лісосмуг, захисних смуг лісів уздовж залізничних магістралей, автомобільних доріг державного та місцевого значення та ін. Створення захисних насаджень на землях, що не входять в лісовий фонд, має велике значення в поліпшенні навколишнього природного середовища, особливо в безлісних і малолісних районах.

Відповідно до економічного, екологічного, соціального значення, місця розташування і функцій захисні насадження лінійного типу площею не менше 0,1 га відносяться до лісів першої групи. Поділ лісів

на три групи у 1943 р. за народногосподарським призначенням і встановлення специфічного правового регулювання лісокористування, враховуючи цільове призначення лісів, відіграли велику роль в упорядкуванні лісової експлуатації і поліпшенні лісового господарства в цілому. Було збалансовано площі рубок і відтворення лісів.

Піддано аналізу лісове законодавство України, яким закріплюється диференціація лісів за групами, яка визначає порядок використання земель лісового фонду, режим їх правової охорони, види лісокористування. А для лісів, основним призначенням яких є виконання захисних функцій, встановлено більш суворий правовий режим лісокористування, ніж для лісів, що мають переважно експлуатаційне значення.

УДК 336.145:351 72

А.В. Колісников
A.V. Kolisnekov

**ОСОБЛИВОСТІ БЮДЖЕТНИХ ПРАВОВІДНОСИН В УКРАЇНІ
У 2013 РОЦІ**

FEATURES OF BUDGETARY RELATIONS IN UKRAINE IN 2013

Для існування держави, для виконання державою своїх функцій необхідні грошові ресурси.

Держава з допомогою фінансово-правових інструментів, здійснюючи фінансову діяльність, мобілізує грошові кошти та акумулює їх у централізованому фонді як бюджет.

Врегулювання вказаних відносин здійснюється за допомогою права, шляхом прийняття відповідних нормативно-правових актів.

Особливість бюджетних правовідносин в Україні у 2013 році пов'язана з прийняттям Верховною Радою України низки нормативних актів, які базуються на Бюджетному кодексі України, постанові Верховної Ради України "Про

Основні напрями бюджетної політики на 2013 рік" від 22.05.2012 № 4824-VI, а саме:

- Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо подальшого удосконалення адміністрування податків і зборів» від 6 грудня 2012 року № 5518-VI;

- Закону України «Про державний бюджет України на 2013 рік» від 6 грудня 2012 року № 5515-VI.

Необхідність виконання міжнародних зобов'язань Україною, складна економічна ситуація у державі, створення нових органів, що здійснюють фінансову діяльність держави та інше, обумовлює особливість бюджетних правовідносин у 2013 році.