

з боку сторонніх осіб. Упродовж 4 місяців 2015 року зареєстровано 15 випадків несанкціонованого втручання в діяльність Південної магістралі (це вдвічі більше, ніж за аналогічний період 2014 року). Загалом унаслідок дій сторонніх осіб було затримано 24 поїзди на 41 годину, що створило загрозу безпеці руху та здоров'ю й життю пасажирів і залізничників.

На Львівській залізниці у першому кварталі 2015 року суттєво збільшилась кількість крадіжок елементів колії, кабелів, трансформаторів та технічних засобів. Лише за три місяці залізничники та правоохоронці зафіксували 85 випадків злочинного втручання у господарства магістралі. Кожен такий випадок – пряма загроза безпеці перевезень пасажирів та вантажів.

Воєнізована охорона залізниць вживає всіх заходів щодо недопущення крадіжок майна і вантажів. Наприклад, з 14 по 19 квітня 2015 року працівники воєнізованої охорони Придніпровської залізниці запобігли 11 спробам розкрадання вантажів та майна підприємства на суму близько 12,6 тис. гривень. За підозрою у скоєнні цих злочинів затримано вісьмох зловмисників.

Як позитивний факт треба відмітити, що 27 лютого 2015 року Українською федерацією професіоналів безпеки було організовано та проведено захід з практичного навчання співробітників підрозділів охорони із забезпечення безпеки на залізничному транспорті та співробітників спецпідрозділів правоохоронних органів.

Але аналіз ситуації показує, що діюча система забезпечення силової безпеки на залізничному транспорті є недостатньо ефективною і потребує удосконалення. Для цього необхідні відповідні наукові дослідження та розроблення практичних рекомендацій, що може стати напрямком подальших досліджень.

УДК 615.01:15

НОВІ ПІДХОДИ ДО КОНЦЕПЦІЇ АДАПТАЦІЇ ЩОДО ЄВРОПЕЙСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

*Позднякова Л.О., д.е.н., професор,
Дейнека О.Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)*

Вибір України на користь ринкової економіки і перше десятиліття просування на цьому непростому шляху істотно змінили умови роботи транспорту, характер попиту на його послуги. Разом з тим у цей період, як це було не раз за 165 років роботи залізниць, підтвердилося фундаментальне значення для України залізничного транспорту, що, зберігши єдність технологічної бази й ефективну систему управління перевезеннями, став опорою держави в

подоланні економічних проблем перехідного періоду, збереженні соціальної стабільності в суспільстві і прискоренні переходу країни у фазу стійкого росту. Метою фахівців залізничного транспорту є не тільки збереження унікального залізничного транспорту для майбутніх поколінь, але і його випереджальний розвиток. Ефективне використання і розвиток транспортного потенціалу буде в значній мірі впливати на темпи економічного росту в державі.

Собівартість – важливий якісний показник, в котрому у концентрованому вигляді знаходять відображення результати господарської діяльності підприємств, їх досягнення, невикористані резерви і недоліки. Собівартість дає можливість міркувати про те, наскільки результативно ведеться на підприємстві боротьба за підвищення ефективності суспільного виробництва, за раціональне використання матеріальних, трудових і грошових ресурсів, яка якість роботи і господарювання, як дотримується режим економії. Зниження собівартості – шлях до збільшення прибутку, підвищення рентабельності і ефективності суспільного виробництва. Собівартість – джерело росту нагромадження, примноження суспільного багатства і на цій основі підвищення народного добробуту.

Зараз залізниці переживають надзвичайно важливий момент – і не тільки в Європі, а й практично на всіх континентах. Ніколи ще не було таких високих вимог до надійності, ефективності систем залізничного транспорту і їх здатності засвоїти небачені досі обсяги перевезень.

Залізничний транспорт має подвійну перевагу. З одного боку, залізниці довели безперечну ефективність своєї системи (і можливості її оптимізації) з точки зору споживання енергії, продуктивності, вартості послуг і водночас дуже помірний вплив на навколишнє середовище. З іншого боку, залізниці – це єдиний вид транспорту, який має значний потенціал для дальшого розвитку шляхом удосконалення стандартів залізничних послуг та поєднання їх з низкою нових технологій.

У зв'язку з падінням пасажирських перевезень, фінансовими боргами доріг, гострою конкурентною боротьбою з іншими видами транспорту за рубежом приступили до реформування управління залізничним транспортом. Держави в Європі, в Азії, в Америці виявляють прагнення реорганізувати структуру управління транспортом, змінити його форми власності і взаємин з державою, використовувати нові технології обслуговування клієнтів, підвищити ефективність інвестицій.

У результаті була розроблена концепція адаптації європейських залізниць до умов ринкової економіки, що одержала назву «лібералізації залізничного транспорту». В основу концепції було покладено два принципи.

Перший принцип: розмежування функцій держави і залізниць.

Держава здійснює наступні функції: - фінансує розвиток транспортної інфраструктури; - списує заборгованість залізниць державі; - забезпечує рівний доступ незалежних компаній операторів до залізничної інфраструктури; - встановлює пільгові тарифи і компенсує залізницям можливі збитки; - сприяє організації самостійних залізничних компаній операторів і тим самим сприяє розвитку як внутрішньої, так і міжгалузевої конкуренції.

Залізниці організовують перевезення вантажів, пасажирів, пошти; містять інфраструктуру; здійснюють допоміжну діяльність.

Другий принцип: переклад залізничних підприємств на комерційний розрахунок. Це означає наступне: - відмовлення від адміністративних і перехід до економічних методів управління на основі тарифної волі і самофінансування; - використання маркетингових підходів у взаєминах із клієнтурою і підвищення на цій основі прибутковості і конкурентноздатності транспортного обслуговування Уряд країн Європейського Союзу, використовуючи зазначені принципи, почали в 90-х роках перетворення в галузі управління залізничним транспортом. Далі усіх у цьому напрямку просунулися Франція і Німеччина. Залізниці були звільнені від довгострокової заборгованості, проводилася поступова передача регіонам країни відповідальності за виконання місцевих пасажирських перевезень.

Реформування на залізничному транспорті Німеччини здійснюється в напрямку повної комерціалізації його діяльності і передбачає ряд заходів, метою яких є наступне: - орієнтація на задоволення потреб клієнтів; - розширення асортименту послуг і підвищення їхньої якості; - розробка простої і прозорої системи цін; - оптимізація складу партнерів по кооперації; - спрощення експлуатаційного процесу і зниження на цій основі витрат; - удосконалювання методів управління шляхом використання високопродуктивної техніки й інформаційних систем.

В даний час швидкісні та високошвидкісні поїзди вже використовують у таких країнах як Швейцарія, Нідерланди, Фінляндія, Бельгія, Данія, Норвегія, Швеція, США, Канада. Прийнято рішення про створення високошвидкісних магістралей (ВСМ) у Нідерландах, Бельгії, Норвегії, КНР, Південній Кореї, Австралії. Ринок швидкісних перевезень поки що не дуже великий, але для нього вже розроблено чимало конкурентоспроможних проектів.

Залізничний транспорт Швейцарії, стурбований гострою конкурентною боротьбою з автомобільним транспортом, приступив до реформ

на принципах вільного доступу до національної мережі залізниць на концесійній або конкурентній основі. Прийнята організаційна концепція підозрює відмовлення від середніх рівнів управління на користь невеликих управлінських структур. У рамках програми реформ виконуються 10 інвестиційних проектів розвитку інфраструктури. Від реалізації програми в першу чергу виграють міжміські пасажирські повідомлення.

Таким чином, доказано, що використання нових технологій у роботі залізниць значно зменшують витрати щодо експлуатації, зменшується транспортна складова народногосподарської продукції у області вантажних перевезень та собівартість пасажирських перевезень, досягаються конкурентні переваги.

УДК 331.10.65.2

УПРАВЛІННЯ ТРУДОВИМИ РЕСУРСАМИ ПІДПРИЄМСТВА

*Ричкова Л.В. к.п.н., доцент, директор
(СЗОШ № 36)*

Найбільш важливим елементом продуктивних сил і головним джерелом розвитку економіки є люди, тобто їхня майстерність, освіта, підготовка, мотивація діяльності. Існує безпосередня залежність конкурентоспроможності економіки, рівня добробуту населення від якості трудового потенціалу персоналу підприємств та організацій даної країни.

Персонал підприємства формується та змінюється під впливом внутрішніх (характер продукції, технології та організації виробництва) і зовнішніх (демографічні процеси, юридичні та моральні норми суспільства, характер ринку праці тощо) факторів. Вплив останніх конкретизується в таких параметрах макроекономічного характеру: кількість активного (працездатного) населення, загальноосвітній його рівень, пропонування робочої сили, рівень зайнятості, потенційний резерв робочої сили. У свою чергу, ці характеристики зумовлюють кількісні та якісні параметри трудових ресурсів.

Трудові ресурси — це частина працездатного населення, що за своїми віковими, фізичними, освітніми даними відповідає певній сфері діяльності. Слід відрізнити трудові ресурси реальні (ті люди, які вже працюють) та потенційні (ті, що колись можуть бути залучені до конкретної праці).

Для характеристики всієї сукупності працівників підприємства застосовуються терміни — персонал, кадри, трудовий колектив.

Персонал підприємства — це сукупність