

УДК 330.322:656.2

АНАЛІЗ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЕКТІВ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ПРОМИСЛОВОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор (УкрДАЗТ),
Сучкова О.О., начальник юридичного управління
(ВАТ "Київ-Дніпровське міжгалузеве
підприємство промислового залізничного
транспорту»)*

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 ВАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» 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.

Інвестиційна політика ППЗТ та рівень їх доходності істотно залежать від методів формування тарифів на послуги.

Тарифи на послуги формуються з урахуванням Закону України „Про ціни і ціноутворення” (надалі - Закон). Статтею 7 Закону передбачено, що вільні ціни і тарифи встановлюються на всі види продукції, товарів і послуг, за винятком тих, по яких здійснюється державне регулювання цін і тарифів.

З втратою чинності наказу Укрпромзалізтрансу від 05.11.2002 р. № 194 державне регулювання не здійснюється на послуги з перевезення вантажів залізничними під'їзними коліями, вантажно-розвантажувальні

роботи та інші послуги, що надаються підприємствами промислового залізничного транспорту.

У зв'язку з відсутністю державного регулювання на послуги, що надаються ВАТ "Київ-Дніпровське МППЗТ", наказом Міністерства транспорту та зв'язку України було затверджено „Методичні рекомендації щодо формування тарифів на перевезення вантажів та інші послуги, що надаються ВАТ "Київ-Дніпровське МППЗТ"” від 30.11.07 р. № 1094.

Методичні рекомендації розроблено з метою удосконалення механізму формування тарифів та впровадження єдиних засад визначення собівартості на комплекс послуг ВАТ "Київ-Дніпровське МППЗТ" (далі ППЗТ), що відноситься до сфери управління Мінтрансзв'язку, відповідно до статті 11 Закону України "Про управління об'єктами державної власності".

Основне призначення механізму формування вільних тарифів сприяти вирішенню наступних завдань:

- створенню для ППЗТ економічних умов для простого і розширеного відтворення на принципах самоокупності;
- узгодженню інтересів ППЗТ та споживачів транспортних послуг;
- висвітленню об'єктивних умов роботи ППЗТ по рівню трудомісткості, матеріаломісткості і якості виконання різних видів послуг;
- забезпеченню високої ефективності виробництва і конкурентоспроможності ППЗТ на ринку транспортних послуг.

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 ВАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» повинні бути закладені наступні базові принципи:

- комплексність та етапність розвитку інфраструктури ВАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» і 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 656.615.003:330.131.

УДК 338.5:656.2

ОПТИМІЗАЦІЯ РЕЖИМІВ РОБОТИ ВАНТАЖНИХ ФРОНТІВ В УМОВАХ ПІДПРИЄМСТВ ПРОМИСЛОВОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор (УкрДАЗТ),
Шавловський М.М., заступник голови*

Правління,

*Категоренко І.І., заступник голови Правління,
Хмара Р.С., директор філії (ВАТ "Київ-
Дніпровське міжгалузеве підприємство
промислового залізничного транспорту»)*

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-годиниами 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.

Визначення раціонального варіанту технічного оснащення вантажного фронту на підприємствах промислового залізничного транспорту запропоновано здійснити за удосконаленою методикою розрахунків оптимальних параметрів роботи складів вантажного району. На відміну від відомої, у даному випадку враховано витрати, що пов'язані із утриманням власних локомотивів, та включено до цільової функції амортизаційні витрати та витрати на ремонт власних під'їзних колій.

ТЕХНІКО-ТЕХНОЛОГІЧНА СКЛАДОВА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПОРТОВИХ ОПЕРАТОРІВ

Маляр С.Б., аспірант (ОНМУ)

Існує багато підходів до організації діяльності та управління на підприємстві, але в умовах світової економічної кризи, в тому числі і на ринку морських перевезень, особливої актуальності набуває необхідність забезпечення захисту економічної безпеки суб'єктів підприємницької діяльності. Система економічної безпеки підприємства служить інструментом мінімізації негативних наслідків в умовах економічної кризи, а також враховує взаємоузгодженість інтересів суб'єкту підприємницької діяльності з зовнішнім середовищем.

В сфері портової діяльності функціонує багато різних підприємств: агентські, експедиторські, сюрвейерські, фрахтові, стивідорні, складські, постачальні та ремонтні компанії, але визначальну роль грають портові оператори, адже на них покладено виконання виробничих функцій, які визначають основне призначення морського торговельного порту – перевантаження вантажів. Для надання своїх послуг вони застосовують високотехнологічну портову техніку, а її склад та сучасність багато у чому впливають на конкурентоспроможність самого порту. Тому оцінка техніко-технологічної безпеки портових операторів грає велику роль при забезпеченні економічної безпеки всього портового господарства країни.

Сучасне розуміння змісту техніко-технологічної складової полягає у забезпеченні відповідності рівня техніки та технологій на підприємстві сучасним світовим аналогам з точки зору оптимізації витрат ресурсів порту.

Поняття економічної безпеки на підприємстві в цілому відображає взаємозв'язок ресурсного потенціалу та ступеню захищеності його від негативної дії зовнішнього середовища. В свою чергу її оцінка повинна поєднувати розрахунок показників поточного стану підприємства та прогнозування можливих майбутніх втрат від впливу деструктивних факторів на нього. Досить складно звести такі розрахунки до єдиного кількісного показника, тому першочерговим у вирішенні цієї задачі являється визначення дія яких деструктивних факторів погрожує кожній із складових ЕБ підприємства та як вони впливають на його функціонування.

Враховуючи те, що засоби праці портових операторів можуть бути як власними, так і