

повинна стати переконливістю без обґрунтування і логічних доказів;

- конативний (визначення поведінки).

Мета - направити покупця до покупки за рахунок підказування йому очікуваних від нього дій.

Значення комплексного аналізу поведінки споживачів полягає в тому, що з його допомогою стає можливим визначення особливостей споживчого вибору і ступеня необхідного впливу на нього виробником, так як наявність позитивних установок у споживача допоможе підприємству утриматися на ринку і забезпечити досягнення конкурентних переваг і конкурентоспроможності в цілому.

Список використаних джерел

1 Воловельская, И.В. Инвестиционный аспект стратегического управления финансовым потенциалом предприятия [Текст] / И.В.Воловельская, В.А.Маслова. // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДУЗТ. – 2018. - №61. – С. 117-123.

2 Статт, Д. Психология потребителя [Текст]. – СПб.: Питер, 2003. - 446 с.

3 Панченко, С.В. Управление бизнесом [Текст]: підручник / Дикань, В.Л., Панченко С.В., Маслова В.О., Воловельська І.В.- Х.: УкрДАЗТ, 2017. – 315 с.

УДК 331.101.3:656.2(477)

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РАЦІОНАЛЬНОГО ВИКОРИСТАННЯ ТРУДОВИХ РЕСУРСІВ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Заєць Г.П., аспірант (УкрДУЗТ)

Фінансово-економічна криза вимагає від підприємств залізничного транспорту прийняття жорстких заходів щодо економії всіх видів витрат. Для цього в усіх структурних підрозділах були проведені роботи з пошуку внутрішніх резервів для приведення контингенту відповідно до обсягів виконаних робіт: переведення на жорсткий контроль малопродуктивних виробничих ділянок, ліквідація незавантажених робочих

місць, суміщення професій для скорочення контингенту, розширення зони обслуговування та ін.

Удосконалення техніки, підвищення рівня механізації та автоматизації капіталомістких виробничих процесів залізничного транспорту забезпечує зниження трудових витрат на обслуговування, експлуатацію та ремонт моторного складу та інфраструктури. В зв'язку з цим виникла необхідність переглянути діючу нормативну базу. Було перероблено близько 200 технологічних інструкцій та положень. Реалізація переглянутих нормативних документів дозволила забезпечити зниження потреб у чисельності працівників по всіх господарствах при безумовному дотриманні безпеки руху поїздів [4].

Протягом 2017 р. проведена активна робота з оптимізації робочого часу працівників. В результаті години понаднормової роботи по мережі залізниць знизились порівняно з 2016 роком в 3,2 рази. Використання режиму неповного робочого часу та відпусток без збереження заробітної плати найбільшого показника досягло в 1 кварталі 2017 р. Починаючи з вересня 2017 р. диференційовано, з урахуванням росту обсягів перевезень і доходності, здійснювався перехід структурних підрозділів на роботу в умовах повного робочого часу. В результаті, в грудні застосування режимів неповного робочого часу до початку 2018 року скоротилося в 2,5 рази. В середньому за 2017 р. зниження норми робочого часу застосовується відносно 275 тис. робітників залізничного транспорту, що складає 76% від чисельності працівників [5].

Прийняті в 2017 році антикризові заходи з проведенням великої роз'яснювальної роботи в колективах дозволили забезпечити виконання встановлених параметрів бюджету по фонду оплати праці, чисельності та продуктивності праці та збереження соціальної стабільності в ПАТ «Укрзалізниця»[1].

У цілях об'єднання інтересів компанії та працівників, формування єдиного загально-корпоративного підходу до стимулювання в компанії розроблена нова система матеріальної мотивації праці, яка дозволить:

– в найбільш великій кількості залучати персонал у вирішення

корпоративних задач для досягнення поставлених цілей;

– підвищити матеріальну зацікавленість працівників у ефективному виконанні як індивідуальних, так і загально корпоративних задач;

– встановити єдині принципи в області матеріального стимулювання всіх працівників компанії, порядку розробки та затвердження в філіях ПАТ "Укрзалізниця" положень про виплату працівникам з урахуванням трьох рівневого підходу[4];

– гарантувати виплату частки премії працівнику за виконання його індивідуальних показників при погіршенні загальних виробничо-економічних результатів роботи структурного підрозділу, філій.

Отже беручи до уваги, що витрати на оплату праці та більшість податків з неї складають значну частку у витратах підприємств залізничної галузі, з метою оптимізації забезпечення галузі трудовими ресурсами і підвищення рівня фінансово-господарської діяльності на залізничному транспорті необхідно при плануванні показників праці враховувати співвідношення між продуктивністю праці і середньомісячною заробітною платою, що забезпечить випередження зростання продуктивності праці порівняно із зростанням заробітної плати як на залізницях, так і в інших підприємствах галузі, які приймають участь у формуванні доходів.

Забезпечення раціонального використання трудових ресурсів в практиці економічного аналізу має також стати досконалим засобом пошуку і прийняття оптимальних управлінських рішень, спрямованих на підвищення рентабельності виробництва, його організаційно-технічної перебудови, успішне і мотивоване маневрування робочою силою та підвищення конкурентоспроможності.

Список використаних джерел

1. Дикань В.Л. Дослідження міжнародних стандартів управління ризиками [Текст] / В.Л. Дикань, І.М. Посохов. – Бізнес-інформ. – № 1. – 2014. – С. 314-318.

2. Василенко В. О. Виробничий (операційний) менеджмент : навч. Посіб. / за ред. В. О. Василенка. – К. : ЦУЛ, 2013. – 532 с.

3. Гудкова В. П. Діагностика конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту / В. П. Гудкова, С. М. Одарченко // 36. наук. пр. ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 21–22. – Частина 1. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 133–138.

4. Ейтутіс Г. Д. Реструктуризація залізниць на основі галузеворегіональної моделі реформування / Г. Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2011. – № 2. – С. 41–45.

5. Зведений звіт про основні фінансові показники підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України за 12 місяців 2017 у порівнянні з 2016 роком [Електронний ресурс]. – 2017 – Режим доступу до ресурсу: https://docs.google.com/viewer?embedded=true&url=https://mtu.gov.ua/files/%D0%97%D0%B2%D1%96%D1%82_9_%D0%BC%D1%96%D1%81_2016.xlsm.

УДК 332.1

СПЕЦИФІКА ФІНАНСУВАННЯ ПРОЕКТІВ ПУБЛІЧНО- ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ТРАНСПОРТІ

*Кірдіна О.Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)
Пакуліна А.А., к.е.н., доцент (ХНУБА),
Пакуліна Г.С., магістрант (УкрДУЗТ)*

Рішення про реалізацію будь-якого інвестиційного проекту на транспорті по тій чи іншій схемі – особливо в рамках публічно-приватного партнерства (ППП) – завжди передбачає отримання відповіді на питання, чи є запропонований спосіб найбільш ефективним методом використання конкретного ресурсу, зокрема грошей. Традиційно в світовій практиці для відповіді на це питання проводять розгляд запропонованого методу реалізації проекту за чотирма основними критеріями: доцільності реалізації та економічної обґрунтованості проекту в аспекті соціально-економічної ситуації в країні і наявності планів щодо розвитку промислової або громадської інфраструктури конкретного сектора економіки; життєздатності в аспекті