

якісно нової стратегії інформатизації українських залізниць.

Основними особливостями сьогочасного стану автоматизації процесу управління транспортними перевезеннями на залізничному транспорті є їх моральна застарілість та низький рівень ефективності. Більша частина автоматизованих інформаційних систем не дозволяє управляти транспортним процесом в режимі реального часу, планувати роботу залізниці, моделювати і прогнозувати роботу залізничного транспорту в цілому, організувати його роботу в єдиному технологічному ланцюжку. В сфері автоматизованого управління процесом перевезень мають місце такі проблеми, як слабка технічна оснащеність інформаційно-управляючих систем, недостатній розвиток мережі передачі даних, велика різноманітність інформаційних систем, застарівши програмне забезпечення, відсутність баз для зберігання даних та високий рівень ручного введення даних. Все це негативно впливає на реалізацію технологічного процесу транспортування вантажів, обумовлюючи як необхідність передачі даних, так уповільнення процесів обслуговування вантажовідправників.

Прийнята ще у 2002 році Стратегія інформатизації залізничного транспорту України так і не забезпечила досягнення істотних змін в сфері автоматизованого управління залізничним транспортом. Сьогодні ж галузі конче потребує створення потужного інформаційного середовища на базі єдиного центру обробки даних, що дозволить об'єднати інформаційні потоки всіх структурних підрозділів залізниць та забезпечити інформаційну підтримку основних бізнес процесів всіх рівня управління залізничним транспортом. Створення такого роду інформаційного середовища на базі впровадження інформаційних технологій потребує формування корпоративної інформаційної системи залізничного транспорту, яка забезпечуватиме створення єдиної вертикальної інтегрованої інформаційної бази для всіх комплексів інформаційних технологій і сприятиме інформаційні взаємодії між учасниками процесу перевезень на шляху його прямування «від дверей до дверей».

Корпоративна інформаційна система залізничного транспорту має виступати інтегрованою системою управління територіально розрізненими підрозділами залізничного транспорту, яка включає сукупність технічних і програмних засобів інформаційної підтримки прийняття управлінських рішень та реалізації ефективних методів управління матеріально-технічними, фінансовими, технологічним й інтелектуальними ресурсами залізниць. Відповідно до цього та враховуючи специфіку діяльності залізничного транспорту, його позиції на ринку вантажних перевезень, корпоративна інформаційна система залізничного транспорту повинна забезпечувати не тільки своєчасність передачі даних та надійність системи захисту інформації, моніторинг виконання вантажних операцій та місця знаходження вантажу в режимі реального часу, але й сприяти розробці і прийняттю оперативних і стратегічних рішень на основі моделювання та оцінки впливу змін на ринку транспортних послуг.

УДК656.2:658.152(043.2)

ОЦІНКА ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Васильєв О.Л., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В економічній літературі до теперішнього часу не вироблений єдиний підхід до визначення вмісту поняття «інвестиційна привабливість». Найбільш часто поняття «інвестиційна привабливість» використовується для оцінки доцільності вкладення засобів в той або інший проект, вибору альтернативних варіантів здійснення інвестицій і визначення ефективності розміщення ресурсів.

Основними цілями оцінки інвестиційної привабливості є:

- визначення поточного стану підприємства та перспектив його розвитку;
- розробка заходів підвищення інвестиційної привабливості;

- залучення інвестицій у відповідних до інвестиційної привабливості обсягах та отримання комплексного позитивного ефекту від освоєння залученого капіталу.

Підвищення інвестиційної привабливості залізничного транспорту входить до числа найактуальніших задач, від вирішення яких залежить позиціонування України на світовому ринку транспортних послуг.

Характерними рисами сучасного стану діяльності залізничного транспорту є високий рівень зношення рухомого складу і матеріально-технічної бази, критичний рівень фінансового стану галузі, а також відкриті питання щодо приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій і технологічної модернізації в галузі.

Практично єдиним джерелом фінансування транспорту є власні засоби галузі (прибуток, амортизація). Однак сьогодні, з об'єктивних причин, Українська залізниця не має достатніх власних джерел інвестицій, оскільки продовжує перебувати в межах між верхнім рівнем тарифів, які держава індексує відповідно до темпів інфляції і зростанням цінового тиску з боку постачальників і підрядників, що набагато вище від інфляції. У результаті спостерігається відставання темпів зростання інвестицій в основний капітал на залізничному транспорті від темпів зростання інвестицій по промисловості, загалом. У той же час, за оцінками фахівців, інвестиції в галузь повинні бути, як мінімум, не нижче від середнього рівня по промисловості, а для стійкого розвитку потрібне інвестування випереджальними темпами.

Крім зазначених проблем діяльності залізничного транспорту необхідно виділити також не вирішені питання щодо задоволення потреб економіки, таких як: невідповідність якості обслуговування вантажовласників та пасажирів європейським вимогам, низька швидкість перевезень, постійне збільшення частки транспортної складової у собівартості продукції, значний ступінь державного регулювання залізничного сектору економіки, тощо.

Результатом зазначених процесів є, в першу чергу, зниження економічних вигід діяльності транспорту як з боку власних інтересів, так і інтересів держави. Це

спричиняє не тільки уповільнення темпів економічного розвитку держави, але й унеможлиблює на сучасному етапі присутність України на світовому ринку транспортних послуг.

Всебічне вивчення стану залізничного транспорту дозволяє виділити наступний комплекс заходів, щодо підвищення його інвестиційної привабливості:

- проведення організаційно-управлінських заходів: впровадження ефективної системи управління, поліпшення якісного складу керівництва, розробка інвестиційної стратегії, орієнтованої на потенційних інвесторів;

- поліпшення фінансового стану: робота по залученню довгострокових позикових джерел, розвиток лізингових операцій, зниження короткострокової кредиторської заборгованості, збільшення коштів;

- збільшення прибутковості: удосконалення тарифної політики, зниження умовно-постійних витрат, збільшення рентабельності власного капіталу;

- підвищення ефективності використання ресурсів: зниження рівня зносу основних фондів, зниження енергоємності продукції, зростання продуктивності праці;

- проведення організаційно-технічних заходів: удосконалення технології перевезень, підвищення рівня технічної озброєності, а також інформатизації та автоматизації, удосконалення мотивації праці, спрямованої на участь працівників у результатах діяльності, проведення заходів з охорони праці й охорони навколишнього середовища.

УДК 67.9

ДО ПИТАННЯ ПРО ЗАЛІЗНИЧНЕ ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО УКРАЇНИ

*Гайворонська Т.М., к.ю.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

1. Під системою права розуміють інтегровану принципами права, зумовлену сполученням приватних і публічних інтересів сукупність правових норм, внутрішня організація якої характеризується їх єдністю,