

декларується на рівні 10%.

Додаткові доходи за рахунок 15% зростання тарифних ставок за оцінками складе близько 4,1 млрд. грн. Вважаємо, що не менше 40% цієї суми необхідно направити на оновлення рухомого складу – вантажних вагонів і локомотивів (знос вантажних вагонів перевізника на сьогодні досяг 91%, локомотивного парку – 95,7%). До цього плани оновлення вантажного рухомого складу хоча і декларувалися, проте не виконувались. Для модернізації рухомого складу необхідна відповідна програма та стратегічний інвестор, який сумісно з ПАТ «Укрзалізниця» у вигляді сумісного підприємства буде випускати вагони та локомотиви. Вагонобудівна галузь України переживає тяжкі часи. ПАТ «Дніпровагонмаш» завершив 2015 рік зі збитками майже 100 млн. грн., вагонів реалізовано лише на 53,7 млн. грн., ПАТ «Азовобщемаш» побудовано за 2015 рік лише 48 цистерн. В 2015 році галузь вантажного вагонобудування України знизилася випуск майже в 6 разів – з 6000 до 1054 одиниць.

В сучасних умовах суттєво змінюються підходи до ціноутворення на вантажні залізничні перевезення, оскільки з одного боку вони мають відповідати вимогам чинного антимонопольного законодавства (стосовно внутрішніх та експортно-імпорتنних перевезень) та законодавства щодо захисту економічної конкуренції, вимогам пакету директив ЄС по залізничному транспорту, а з іншого боку – сприяти підвищенню конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень.

Залізничний транспорт як природний монополіст перебуває в нерівних економічних умовах з іншими галузями промисловості, тоді як, ціни на продукцію промислових підприємств формуються, як правило, в умовах ринку, а тарифи на послуги залізничного транспорту є державно-регульованими.

Кошти в сумі близько 7,5 млрд., які отримані від індексації тарифів на перевезення вантажів у межах України з січня 2015 року, було знівельовано додатковими витратами, пов'язаними із зростанням цін виробників промислової продукції, індексу інфляції та девальвацією гривні, з них: збільшення витрат на обслуговування запозичень – 4 млрд. грн., закупівля товарно-

матеріальних цінностей для забезпечення експлуатаційних витрат 1,6 млрд. грн., закупівля електроенергії для здійснення перевезень – 1,4 млрд. грн. та ін.

Тарифи на транзитні перевезення вантажів відображені в «Тарифній політиці залізниць України», мають вищий рівень в порівнянні з внутрішніми і не є державно-регульованими. Конкурентність їх досягається шляхом надання знижок експедиторам, яка ні в якому разі не повинна бути нижчою за собівартість перевезення. При визначенні собівартості таких перевезень необхідно враховувати низку особливостей: більшість транзитних перевезень виконується міжнародними транспортними коридорами, на шляху прямування менша кількість переробок вагонів тощо.

Пропозиції щодо врахування особливостей визначення собівартості конкретного як транзитного так і експортно-імпортного перевезення як станом на сьогодні, так і на перспективу: собівартість вантажного перевезення повинна виділяти інфраструктурну, локомотивну і вагонну складову; номенклатура витрат повинна відповідати змінам у структурі ПАТ «Укрзалізниця» та вимогам директив ЄС по залізничному транспорту; при встановленні рівня тарифів повинна враховуватись конкурентоспроможність тарифів за видами сполучення.

УДК 656.23:656.224

ВПРОВАДЖЕННЯ АУТСОРСИНГА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Котик В.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В сучасних умовах, коли Україна все більше впливається в світову економіку, для успішного розвитку компанії, зростання її конкурентоспроможності та привабливості для інвесторів необхідно підвищення ефективності роботи і зниження витрат. Одним із способів вирішення цих завдань є аутсорсинг, тобто передача окремих функцій, технологічних операцій або бізнес-процесів зовнішнім виконавцям.

Основний ефект аутсорсингу повинен

створюватися за рахунок того, що спеціалізована організація забезпечує більш ефективно і якісно виконання переданих їй процесів або функцій. Незаперечною перевагою аутсорсингу є відсутність об'ємних довгострокових інвестицій.

Аутсорсинг застосовується в більшості філій залізниці, але його напрямки не скрізь можна вважати оптимальними, оскільки в ряді випадків на аутсорсинг виводяться види діяльності та роботи, передача яких призводить до збільшення витрат ПАТ «Українська залізниця». В даний час існує рекомендований перелік професій, а також робіт і послуг для зовнішнього виконання, однак реалізація цього переліку повинна бути організована системно, в масштабах цілої залізниці, а не довільно на кожному підприємстві, оскільки ефективність аутсорсингу істотно залежить від масштабів впровадження.

При розгляді можливості передачі окремих видів, виконуваних у «Укрзалізниця» робіт на аутсорсинг, варто враховувати особливості організації діяльності компанії:

- у перевізному процесі задіяні основні господарства «Укрзалізниця» кожне з яких має свої основні й допоміжні технологічні процеси;

- окремі допоміжні процеси по своєму втримуванню однакові для всіх господарств;

- структурні підрозділи основних господарств територіально розосереджені, що в окремих випадках утрудняє застосування існуючих форм аутсорсинга.

Напрямок розвитку й форми застосування аутсорсинга.

Для досягнення переваг і виконання умов застосування аутсорсинга необхідно зосередитися на наступних напрямках його розвитку:

- перехід від передачі зовнішнім організаціям окремих технологічних операцій до передачі аутсорсерам виробничих циклів, пов'язаних з наданням закінчених видів робіт і послуг;

- збільшення географічних масштабів застосування аутсорсинга.

Форми застосування аутсорсинга можуть бути найрізноманітнішими. Вони залежать як від характеру діяльності працівників, так і від організаційної структури, що забезпечує раціоналізацію

витрат залізниці. З урахуванням сформованої практики оренди послуг на умовах аутсорсинга можливі наступні форми:

- організація на рівні філій - залізниць окремих підрозділів-фірм, що здійснюють інші види діяльності;

- передача персоналу на аутсорсинг одній зовнішній структурі-фірмі (агентству) по керуванню персоналом, що з урахуванням конкретних видів діяльності й умов експлуатації організує діяльність переданого персоналу. У цю фірму персонал приймається на постійну роботу зі збереженням соціальних пільг;

- створення центрального кадрового агентства з філіями на залізницях по керуванню й організації іншими видами діяльності.

Висновок: Використання вказаних методів інноваційного зростання повинно збільшити конкурентоспроможність залізничного транспорту та сприятиме збільшенню бази отримання прибутку, а також залучення спеціалізованих компаній-аутсорсерів для організації обслуговування пасажирів може підвищити якість і збільшить асортименти надаваних послуг, знизити витрати та ліквідувати збитковість окремих видів діяльності, не вимагаючи залучення значних інвестицій.

УДК 656.073.436

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

*Котик В.В., к.э.н., доцент,
Ворожеина В.С., магистр (УкрГУЖТ)*

Железнодорожный транспорт выполняет значительные объемы перевозки грузов относящихся к категории опасных. Данные грузы выполняют: кислоты, щелочи, взрывные вещества, радиоактивные компоненты и некоторые другие.

В силу того, что перевозки отмеченных грузов на средние и дальние расстояния наиболее эффективны на железнодорожном транспорте, а так же