

УДК 656.2(477)

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ З ТОЧКИ ЗОРУ ТЕОРІЇ СИСТЕМ

Ходаківський О.М., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)

Пріоритетне завдання Українських залізниць – реалізація свого вигідного географічного положення й транзитного потенціалу транспортної системи як сухопутного моста між Європою і Азією. Враховуючи велике значення міжнародних транспортних коридорів (МТК) у розвитку вітчизняної економіки, Україна послідовно впроваджує транспортну політику, спрямовану на створення сприятливих умов для транснаціональних перевезень по своїй території. Зазначені дії потребують від усіх залізниць України синергетичного функціонування, тобто злагодженої дії усіх ланок перевізного процесу.

Ідея наявності загальних закономірностей при взаємодії великого, але не нескінченного числа фізичних, біологічних і соціальних об'єктів була вперше висловлена Берталанфі у 1937 році на семінарі по філософії у Чиказькому університеті. Однак перші його публікації на цю тему з'явилися тільки після війни. У 70-і роки ХХ-го століття був запропонований ряд нових підходів до побудови Загальної теорії систем такими вченими як, М. Месарович, Л. Заде, Р. Акофф, Дж. Клір, А.І. Уемов, Ю.А. Урманцев, Р. Калман, С. Бир, Э.Ласло і ін. Слід зазначити, що Загальна теорія систем оформилась у системологію — науку про системи лише приблизно у 70-их роках минулого сторіччя, а залізничний транспорт має дещо більшу історію. Таким чином, існує науковий інтерес до вирішення проблеми удосконалення залізничного транспорту з точки зору теорії систем, оскільки поступове формування залізничного транспорту колишнього СРСР було кероване, більшою мірою, об'єктивними чинниками – місце розташування основних басейнів корисних копалин, теплових електростанцій, металургійних комбінатів, хімічних і машинобудівних заводів, підприємств будівельної індустрії і т. ін. Тобто формування системи залізничного транспорту не було підпорядковане загальносистемним закономірностям і у цьому, на наш погляд, полягає вагомий резерв підвищення ефективності залізничного транспорту, у тому числі і транзитного потенціалу України.

Опрацювання даного наукового напрямку, деякою мірою, започатковано вченими УкрДАЗТ (проф. Данько М.І, Буцько Т.В. і ін.). Особливий інтерес представляє сучасна структура залізничного транспорту України, оскільки будь-яка досить складна система, будь то природна або

штучна, характеризується ієрархічною структурою. Тому ієрархічні структури є предметом досліджень у самих різноманітних галузях науки - біології, економіці, техніці і ін. Проблема її оптимізації являє, на наш погляд, інтерес у зв'язку з тим, що організаційні системи підпорядковані, з одного боку, відомій людській сваволі, з іншого боку - об'єктивним загальносистемним закономірностям. Звичайно моделі організаційних систем містять у собі "поведінку" окремих елементів, підсистем і системи в цілому, яка пов'язана з деякою цілеспрямованістю, математично сформульованою як задача оптимізації деякої цільової функції. У зв'язку із цим, ієрархічність структури, тобто визначена співпорядкованість елементів і підсистем, є найважливішою властивістю організаційної системи. При цьому вітчизняна практика останнього десятиліття особливо наочно показує вплив структури на ефективність організації: при одній і тій же технологічній базі і ринкових умовах результат діяльності різних систем з ієрархічною структурою є різним.

УДК 658.713:629.4.083

ФІНАНСОВИЙ ЛІЗИНГ, ЯК ОДНА З МОЖЛИВОСТЕЙ ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ

Чердніченко О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Залізничний транспорт України має стратегічне значення для держави та зберігає провідну роль у перевезеннях пасажирів та вантажів. Щорічно спостерігається зростання обсягів перевезення залізничним транспортом, однак не вирішеними залишаються проблеми, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги, головними серед яких є недостатнє оновлення основних фондів, невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам, повільне вдосконалення транспортних технологій.

Однією з можливостей відновлення основних фондів є подальший розвиток інвестиційної діяльності на залізничному транспорті. Однак в умовах втрачання інвестиційної привабливості, відсутності необхідного бюджетного фінансування, реальних ліквідних застав та гарантій з боку держави для залучення кредитів «Укрзалізниця» обрала приваюливу для інвесторів форму – фінансовий лізинг.

Фінансовий лізинг (як і оперативний) – це господарська операція, що здійснюється відповідно до договору, яким лізингоотримувач отримує у використання від лізингодавця майно і

здійснює періодичні платежі, як правило в період всієї дії договору.

Слід зауважити, що фінансовий лізинг на відміну від оперативного – це продаж, а не оренда майна. Надане в лізинг майно наприкінці строку діє договору має незначну залишкову вартість і лізингоутримувач може отримати об'єкт лізингу у власність в період діє договору лізингу чи в момент його закінчення за ціною нижче ринкової. Ще важлива деталь – надане у фінансовий лізинг майно є спеціально виготовленим на замовлення лізингоодержувача і після закінчення діє не може бути використане іншими особами, окрім лізингоодержувача.

Таким чином, фінансовий лізинг надає можливість застосування нових видів техніки, так як для залізниці вигідніше віддавати гроші поступово, частками, а прибуток спрямовувати на вирішення інших питань.

УДК 338.98

СПІВСТАВЛЕННЯ ТЕРМІНІВ ВТРАТИ ТА РЕЗЕРВИ РОБОЧОГО ЧАСУ

Чупир В.Є., асистент (УкрДАЗТ)

Втрати робочого часу зменшують інтенсивність праці, обсяг робіт, продукції, впливають на перерахування фонду заробітної плати. Вони знижують ефективність використання основних виробничих засобів, особливо обладнання, транспортних засобів. Все це призводить до зниження продуктивності праці. Втрати робочого часу впливають на стан понаднормового часу, знижують працездатність, погіршують якість продукції, робіт, збільшують витрати праці.

Поняття «втрати» тісно пов'язано з поняттям «резерви». Невикористані резерви призводять до потенційних втрат та невикористаних можливостей. Питанням удосконалення методології вивчення втрат та резервів у матеріальному виробництві були присвячені роботи О.Ю Єганова, В. Стеценков, В.Г. Сумцов [Ошибка! Источник ссылки не найден., Ошибка! Источник ссылки не найден., Ошибка! Источник ссылки не найден., Ошибка! Источник ссылки не найден., Ошибка! Источник ссылки не найден.]. При всій важливості цих робіт і них, на наш погляд, недостатньо висвітлено деякі методологічні питання даної проблеми. Насамперед виникає необхідність у визначенні сутності витрат та резервів.

Резерви виробництва (діяльності) — це можливість поліпшення використання ресурсів підприємств внаслідок удосконалення техніки або технології, організації праці і виробництва, позбавлення вузьких місць.

Відносно робочого часу резерви це:

— по-перше, зменшення трудомісткості робіт (виробів) за рахунок більш вдосконаленої технології, організації виробництва, ефективного управління;

— по-друге, поліпшення використання фонду робочого часу, тобто зменшення будь-яких витрат або ущільнення робочого дня.

Таким чином, резерв — це кожна можливість, яка впливає на збільшення темпів росту виробництва відносно до витрат; чинники, зміна яких призводить до зростання результатів виробництва без будь-яких витрат, при незмінній якості робіт (продукції).

Втрати та резерви вартості в деяких випадках можуть співпадати, але їх матеріальна основа, економічний зміст є різними.

Наприклад, прогул — це явні втрати робочого часу, які можна виміряти в годинах або вартості невиконаної роботи. Прогул у вартісному вимірі — це й є резерв. На наш погляд, резерв, крім фіксації факту, має можливість змінити ситуацію в майбутньому, а втрати — це назавжди втрачені можливості, тобто минулий час. Це слід особливо пам'ятати при створенні системи управління будь-яким процесом, в нашому випадку робочим часом. Процес управління робочим часом можна поділити на реєстрацію факту втрат, визначення їхнього розмірів та механізму уникнення в майбутньому, а також наслідків таких дій.

В економічній літературі наводяться різні тлумачення сутності втрат. Наприклад, Г.А. Пруденський відносить до втрат тільки зростання і праці, при цьому заперечує наявність втрат у таких випадках, які саме в нормах допускають надлишкові витрати або незадовільне використання можливостей підприємства. Г.А. Пруденський протиставляє поняття «втрати» та «резерви», до перших відносить тільки поточні втрати робочого часу, до других — втрати, які можливі в майбутньому, пов'язані з використанням та освоєнням більш прогресивної техніки і технології, організації та управління виробництвом [Ошибка! Источник ссылки не найден.].

В радянській економіці втрати визначали як невикористані, неповністю або неналежним чином використані можливості виробництва.

В сучасних законодавчих документах в Україні відсутні визначення втрат, їх економічного змісту.

Втрати часу проявляються не тільки в неповному або нерациональному використанні робочого часу, але й в нерациональному використанні позаробочого часу, що призводить до підвищення втомлюваності робітників і як наслідок — до зменшення продуктивності праці.

Втрати часу виробників — це зменшення економічної стійкості виробництва за рахунок неповного або неоптимального використання виробничого ресурсу — праці. Завдання управління виробництвом — мінімізувати втрати робочого часу, а мінімізація втрат позаробочого часу — завдання