

грузооборота. Антикризисные мероприятия на морском транспорте включают в себя ряд мер. Сюда входят меры по работе по снижению тарифных ставок. Поиск новых клиентов портов на время уменьшения деятельности основных клиентов. Работа с грузовыми экспедиторами по привлечению грузопотока в порты.

Порты должны быть готовы к работе с максимальной сеткой грузов и технически оснащены под эти нужды. На время кризисных периодов деятельность портов должна быть готова к переориентации основной деятельности к работе с новыми грузопотоками. Изменение конъюнктуры спроса на товары порождает подъемы или кризисы транспортной деятельности. Транспорт напрямую зависит от колебаний мировой экономики. Кризис не может не повлиять на ухудшение жизнедеятельности транспорта.

Антикризисные меры должны быть предусмотрены в деятельности портов с целью минимизации последствий кризисов. К спаду грузопереработки порты должны быть готовы заранее. Изменение сетки тарификации грузов должно применяться при первых признаках спада грузопотоков. Порты должны быть приспособлены к моментальной переориентации на грузопотоки которые не пострадали от кризисов. Проведение анализа рынков грузопотоков необходимо еще в докризисный период с целью переориентации в срочном режиме. Менеджмент портов должен проводить тщательный анализ грузопотоков еще в докризисный период.

Цена продукции напрямую зависит от стоимости транспортировки и портовых сборов. Соответственно в период спадов экономики падает спрос на продукцию. В результате более конкурентоспособная цена помогает удержать конкурентоспособность товаров на мировом рынке даже в период стагнации. Поэтому реализаторы продукции стараются минимизировать стоимость продукции в период спада спроса в частности за счет минимизации транспортной цены, которая включает в себя транспортировку через порт. Соответственно выигрывает в конкурентной борьбе за грузопоток тот порт, который сможет снизить тарифные ставки максимально.

УДК 336.144

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД БЮДЖЕТУВАННЯ, ОРІЄНТОВАНОГО НА РЕЗУЛЬТАТ

Лисьонкова Н.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Бюджетування, орієнтоване на результат, досить широко розповсюдилося, у діяльності державних органів багатьох розвинених країн.

Але найбільш багатий досвід з впровадження БОР напрацьовано в США.

Це проявляється в діях, спрямованих на поглиблення інструментарію БОР в бюджетній практиці США, а саме:

- структурування системи оцінки бюджетних програм;
- вдосконалення фінансового управління в державних організаціях;
- розвиток методик, які дозволяють інтегрувати плани і бюджети, ресурси та результати;
- формування наочної, актуальної та обґрунтованої інформації для підвищення ефективності прийняття управлінських рішень з урахуванням стратегічних пріоритетів;
- розвиток аналітичного інструментарію.

Розвиток інструментарію БОР багато в чому залежить від продуктивного діалогу громадськості та державної влади, від підходів, які використовуються в практичній реалізації методології БОР, з точки зору інтеграції ресурсів і результатів. Огляд кращих практик з використання бюджетування, за результатами аналізу відомств США, показав, що вектор розвитку внутрішнього менеджменту державних організацій спрямований на стандартизацію та оптимізацію правил і процедур, інтеграцію інформаційних потоків, розширення аналітичних можливостей систем прийняття рішення. Велике практичне значення в практиці результативного бюджетування в державному секторі має використання сучасних інформаційних технологій, які дозволяють на більш якісному рівні вирішувати багато завдань:

- з'ясування стратегічних і річних планів з бюджетом та його виконанням;
- забезпечення гарантованої якості і точності фінансових даних для прийняття управлінських рішень;
- забезпечення об'єктивної оцінки ефективності досягнення стратегічних цілей, представлення варіативності реалізації прогнозних сценаріїв і підготовки ковзних прогнозів;
- впровадження системи безперервного планування на щомісячній, щотижневій та щоденній основі;
- здійснення прив'язки майбутнього розподілу бюджету до досягнення певних цілей;
- ув'язка мети в рамках програм з бюджетними ресурсами, проведення оцінки бюджету на базі визначених індикаторів;
- моніторинг досягнення цілей у відповідності з заданими ключовими показниками ефективності.

Серед факторів успіху з використання інструментарію БОР домінують підтримка вищого керівництва, формування незалежної

інфраструктури, постійна оцінка співвідношення витрат на їх впровадження та використання з результатами цієї роботи, а також відповідне навчання персоналу. Таким чином, впровадження БОР обумовлює необхідність розвитку кадрового потенціалу, стимулювання співробітників, що в цілому спрямовано на ефективне використання трудових, а як наслідок, і всіх інших ресурсів.

УДК 681.518.52:656.2

РОЗРОБКА КОРПОРАТИВНОЇ ІНФОРМАЦІЙНО-КЕРУЮЧОЇ СИСТЕМИ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор (УкрДАЗТ),
Грудницький Л.О., заступник голови
Правління,
Авраменко В.О., директор філії,
Хорт Ю.Г., директор філії (ВАТ "Київ-
Дніпровське міжгалузеве підприємство
промислового залізничного транспорту)»*

Сучасні умови вимагають від транспортної галузі здійснювати доставку вантажів з урахуванням логістичних технологій, побудованими на базі автоматизованих інформаційно-керуючих систем. Широке впровадження сучасних інформаційних технологій в перевізний процес є інструментом, який може реалізувати принципи безбитковості та конкурентоспроможності.

Існуюча система інформаційного обміну ВАТ "Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту (МППЗТ)" вирішує задачі електронного обміну оперативною інформацією (змінно-добовий звіт експлуатаційної роботи, звіт про вантажну роботу, довідка про оплату послуг вантажовласниками наданих ВАТ "Київ-Дніпровське МППЗТ", довідка про вагони, які перебувають під вивантаженням більше однієї доби, відомості про вагони СНД), автоматизованого складання і друку змінно-добової звітної документації.

Удосконалення існуючої системи повинно бути зосновано на функціонуванні логістичного модуля автоматизованої керуючої системи зі створенням комплексу відповідних моделей. Зокрема, вагонна модель повинна забезпечувати контроль за дислокацією і станом вагонів, що обробляються на філіях підприємств промислового залізничного транспорту (ППЗТ) і на станціях примикання за принципом пономерного обліку. У даному випадку повинні

використовуватись наступні параметри стану вагонів: вагон на станції примикання, вагон під навантаженням на коліях ППЗТ, подавання локомотивом залізниці, подавання локомотивом ППЗТ, прибирання, очікування подавання, очікування прибирання, очікування вивантаження. Визначення місцезнаходження рухомого складу можливе за умови використання GPS- технологій.

Одна з першочергових задач системи – задача прогнозування часу надходження вагонів на філіях МППЗТ. Принцип системності вимагає вирішувати цю задачу одночасно для всіх філій МППЗТ. Вихідними даними для неї можуть бути: час відправлення вагонів в складі поїзду зі станції примикання, тип і кількість вагонів, тип і кількість вантажу, відстань до станції призначення, кількість переформувань на шляху слідування і деякі додаткові фактори.

Регіональні центри – філії повинні функціонувати у середовищі типових програмно-технічних засобів, уніфікованих по рівням ієрархії системи ВАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», які забезпечують впровадження сучасних інформаційних технологій при взаємодії суміжних рівнів корпоративної інформаційно-керуючої системи.

Перспективні напрямки розвитку корпоративної інформаційно-керуючої системи ВАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» пов'язані з інтеграцією інформаційних потоків виробничого призначення та даних про фінансовий стан, матеріальну базу, управління кадрами та інші підсистеми динамічного перерозподілу засобів транспорту.

Розроблений підхід щодо створення технології та організаційної структури корпоративної інформаційно-керуючої системи ВАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» дозволить удосконалити управління транспортними вантажопотоками у взаємодії промислового залізничного транспорту із магістральним залізничним та іншими видами транспорту, портами, промисловими комплексами на базі ефективного використання сучасних інформаційно-керуючих та логістичних технологій. Запропоновані підходи повинні дозволити вирішити основні проблеми, пов'язані переробкою вантажів через промислові транспортні вузли шляхом створення логістичної системи керування вантажо- та вагонопотоками.