

Основним критерієм доцільності виводу процесів на аутсорсинг є зниження витрат (за рахунок більш високої ефективності роботи компанії-аутсорсера) і підвищення якості надаваних послуг.

До переваг, які може одержати залізничний транспорт при передачі непрофільних функцій стороннім організаціям, варто віднести наступні:

- фокусування власних ресурсів на основних видах діяльності. Функції, що забезпечують бізнес, делегуються стороннім компаніям, що надають послуги аутсорсингу в конкретній області. Аналогічно при використанні аутсорсингу може відбутися перерозподіл ресурсів, раніше задіяних на другорядних напрямках;

- зниження собівартості функцій, переданих аутсорсеру. Це може відбуватися за рахунок вузької спеціалізації фірми-аутсорсера, що, з одного боку, знижує вартість за рахунок "оптового" продажу знань і вмінь, а з іншої, забезпечує якість функцій за ту ж ціну через конкуренцію;

- доступ до новітніх технологій. Фірми-аутсорсер завдяки ефекту "оптових" продажів своїх послуг має більше стимулів і можливостей для придбання й освоєння нових технологій роботи, що в рамках окремого підприємства можуть бути нерентабельними;

- надійність. Аутсорсинг припускає виконання фірмою-аутсорсером численних однотипних завдань клієнтів, що забезпечує нагромадження практичного досвіду;

- передача відповідальності за виконання конкретної функції - це стратегія диверсифікованості ризику між компанією й аутсорсером.

- можливість спрямування інвестицій в інфраструктуру, оскільки аутсорсинг знижує необхідність інвестування в підтримку другорядних функцій і в розвиток діяльності, що не забезпечує основну частку прибутку галузі.

Таким чином, використання аутсорсингових процедур на залізничному транспорті може підвищити ефективність роботи залізничного транспорту. Однак вимагають додаткових досліджень питання, пов'язані з негативним впливом застосування розглянутого процесу на комплексні показники якості функціонування галузі, а також у цілому з оцінкою доцільності застосування аутсорсингу на залізничному транспорті.

УДК 338.47:656.001.76

КОМПЛЕКСНИЙ ПІДХІД ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ ІНТЕГРАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Шраменко О.В., к.е.н. доцент,
Корінь М.В., студентка магістратури
(УкрДАЗТ)*

Сьогодні весь світ говорить про створення єдиного економічного простору шляхом інтеграції окремих підприємств, галузей і навіть держав. Не проходять осторонь ці процеси і Україну, яка вимушена залучатися до тісної співпраці з усім розвинутим світом, намагаючись подолати свою технологічну відсталість, зумовлену тривалим кризовим станом економіки.

За роки своєї незалежності наша держава втратила той виробничий потенціал, яким раніше володіла. Більшість галузей народного господарства не набули попередньої інвестиційної привабливості, а їх продукція стала не конкурентоспроможною. Такі ж тенденції характерні і для транспортної системи держави, яка на сьогоднішній день в зв'язку з падінням обсягів виробництва промислової продукції втратила величезні обсяги перевезень.

Проблемам інтеграції України приділяється велика увага з боку держави, однак осторонь залишаються інтеграційні процеси в середині країни, які, як свідчить досвід розвинутих країн, відіграють провідну роль в їх прискоренні.

В основу проведення державою політики інтеграції може бути покладено політику розвитку транспортної системи України. Адже транспорт як головна артерія держави в усі часи забезпечував стрімкий розвиток економіки.

З метою підвищення конкурентоспроможності та привабливості транспортної галузі автором запропонований комплексний підхід до проведення інтеграційної політики на залізничному транспорті. Сутність даного комплексного підходу полягає в трьох векторах інтеграції залізничного транспорту, а саме: з іншими видами транспорту, з промисловими підприємствами та з залізницями інших країн.

Проведені дослідження, які базувалися на аналізі особливостей функціонування транспортної системи України та вивченні світового досвіду створення єдиної транспортної мережі, свідчать про доцільність реалізації запропонованого комплексного підходу до проведення інтеграційної політики на залізничному транспорті України. Сукупна реалізація трьох запропонованих напрямків

інтеграції забезпечить:

інтеграція з іншими видами транспорту дозволить подолати недоліки, характерні кожному з них, спільними зусиллями реалізувати ефект масштабу, досягти значних конкурентних переваг та створити сприятливі умови для взаємовигідної співпраці в сфері єдиної транспортної системи України;

інтеграція залізничного транспорту з промисловими підприємствами дасть можливість підняти престиж вітчизняного виробника, забезпечить залізницю вантажами та всім необхідним обладнанням, а разом з тим, така політика захисту вітчизняного виробника дозволить зменшити витрати Укрзалізниці на придбання необхідних засобів за рахунок відсутності такої статті витрат як сплата митних тарифів;

інтеграції залізничного транспорту в Європейську транспортну систему дозволить залучити додаткові обсяги транзитних перевезень і валютних надходжень, скоротити транспортні витрати, наблизить перевезення пасажирів і вантажів до міжнародних стандартів, поліпшити енергетичні та екологічні показники роботи транспорту, збільшити частку українського експортного потенціалу на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоздатності вітчизняних перевізників.

Таким чином, запропонований комплексний підхід до проведення політики інтеграції на залізничному транспорті являється важливим стратегічним напрямком розвитку транзитного потенціалу, а впровадження цих заходів сприятиме покращенню економічних показників діяльності всієї транспортної галузі, дозволить створити сприятливі умови для взаємовигідної співпраці та спільними зусиллями прискорити процес євроінтеграції.

УДК 657.471:656.2

ПРОЦЕСНИЙ ПІДХІД ДО УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Шраменко О.В., к.е.н., доцент,
Яцухно Н.С., студентка магістратури
(УкрДАЗТ)*

Управління витратами залишається актуальною проблемою у всіх галузях народного господарства, особливо в умовах ринкової економіки.

Високий ступінь фондомісткості, трудомісткості, матеріаломісткості, енерговитратності виробництва та висока

капіталомісткість на залізничному транспорті призводить до зростання витрат та обумовлює пошук найбільш ефективних підходів до їх управління.

Управління витратами — це процес цілеспрямованого формування витрат щодо їхніх видів, місць та носіїв при постійному контролі рівня витрат і стимулювання їхнього зниження. Цей процес є важливою функцією економічного механізму будь-якого підприємства.

На сьогоднішній день управління витратами зводиться, як правило, до їх обліку та оптимізації. Однак такий підхід є обмеженим і пов'язаний лише з контролюючою функцією управління. При цьому організаційна функція залишається не врахованою. Наявна функціонально-територіальна система управління на залізничному транспорті, а також оптимізація витрат за функціональним принципом часто визначає деяку розрізненість у діях різних служб та керівників підприємств і створює перехресну відповідальність між ними. Це унеможливує ефективну реалізацію поставлених планів, проекти виконуються нескоординовано і безсистемно, що може закінчитися їх невиконанням і втратою коштів.

До найбільш передових методів побудови систем ефективного управління належить процесний підхід. Він полягає у виділенні на підприємстві мережі процесів і управлінні цими процесами для досягнення максимальної ефективності його діяльності.

Основні відмінності процесного підходу до управління підприємством полягають в наступному:

діяльність підприємства організується навколо процесів;

успіх підприємства обумовлений процесами створення цінностей, а не безпосередньо виробленими цінностями;

управління процесами спрямоване на задоволення клієнта;

резерви підприємства знаходяться у вдосконаленні процесів;

автоматизуються тільки оптимізовані процеси.

Доцільність використання такого підходу обумовлена тим, що він, по-перше, орієнтований на кінцевий результат; по-друге, забезпечує безперервність управління на стиках окремих процесів з урахуванням їхньої взаємодії; по-третє, модель системи, за одиницю управління якою приймається процес, характеризується динамічною поведінкою і більш гнучким реагуванням на внутрішні і зовнішні зміни.

Саме на основі цього підходу пропонується здійснювати управління витратами. Крім того, функціонування залізниці в умовах дефіциту грошових надходжень вимагає виокремлення при цьому найбільш значущих проектів. Цей підхід має