

приросту виробничої потужності або продукції) — капіталомісткість;

- поодинокі — продуктивність праці, фондівіддача, матеріаломісткість, собівартість, якість, тривалість інвестиційного циклу тощо.

4. При визначенні ефективності капіталовкладень слід виключити вплив на сумарний економічний ефект так званих неінвестиційних чинників, тобто дію заходів, здійснення яких не потребує капіталовкладень.

Абсолютна ефективність капіталовкладень відбиває загальну величину їх віддачі на підприємстві. Її розрахунки потрібні для оцінки очікуваного або фактичного ефекту від реальних інвестицій за певний період.

УДК 332.72:656.2

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ТА ДОСВІД ЗАРУБІЖНИХ КОМПАНІЙ З ЕФЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ НЕРУХОМИМ МАЙНОМ ЗАЛІЗНИЦЬ

Масалигіна В.В., ст. викладач (УкрДУЗТ)

Масштаби нерухомого майна залізничного транспорту та його багатофункціональність потребують здійснення конкретних управлінських рішень щодо раціонального розпорядження ним і забезпечення його ефективного використання.

Вирішення проблем ефективного управління та використання нерухомого майна постійно викликають інтерес у вітчизняних та зарубіжних науковців, що пов'язано з ринковими перетвореннями та реформуванням галузей економіки.

Аналіз виконаних наукових досліджень за напрямом «нерухомість та ефективність управління нерухомістю» показав, що ключовими задачами, які вирішуються в них, є удосконалення оцінки майна (О.М.Гненний, В.В.Галасюк, О.Т.Євтух, О.О.Євтух), механізму управління об'єктами нерухомості різних форм власності (О.С.Нема, М.М.Шкільняк, Г.О.Ткачук, А.В.Гречко) та підвищенню його ефективності на основі вартісно-орієнтованого підходу, управління майновими ризиками (І.В.Колос, І.Г.Аберніхіна), в цілому удосконаленню механізму управління підприємств залізничного транспорту при реформуванні галузі (Ю.С.

Бараш, Н.В. Чебанова, Г.Д.Ейтутіс, Ю.П.Труханов).

Незважаючи на те, що дані дослідження дали змістовне підґрунтя для подальших наукових розробок, у вітчизняній науці не вирішеними залишились такі важливі питання, що пов'язані з розробкою теоретико-методичних підходів до утворення ефективної системи управління об'єктами нерухомого майна залізничного транспорту в умовах корпоратизації.

В останні роки в зарубіжних виданнях почали з'являтися статті, що висвітлюють різні аспекти використання об'єктів нерухомого майна залізниць. Так, у журналі SBB MAG була опублікована стаття "Eine ganze welt einfaltet sich am tor zur welt" (Вокзал Швейцарських Федеральних залізниць), у якій приводяться відомості про політику Швейцарських федеральних залізниць в області використання нерухомості, зокрема, вокзалів і вокзальних комплексів. Розглядаються функції вокзалів і сучасні вимоги до них. Показано, як збільшити дохід від використання вокзалів, але питання розглянуто з точки зору маркетингових заходів щодо організації суспільних і торгових центрів і задоволення потреб споживача.

Надалі, Schneebeli W. у своїй роботі "Bewirtschaftungs- und Betriebsorganisation des Zurcher hauptbahnhofes" (Організація управління господарством вокзалу Цюрих-головний) розглядає питання управління вокзальним господарством. Зокрема, ним у комплексі управління вокзальним господарством виділено чотири групи об'єктів - нерухомість, техніка, служба будинку, безпека. У групі "Нерухомість" створено відділ з управління нерухомим майном і комерційному її використанню, з питань будівництва та з питань експлуатації. Даний відділ розглядає питання про комерційне використання нерухомого майна з точки зору маркетингових заходів, але не визначається ефективність від використання його за різними варіантами.

Слід відзначити, що Jung H. своїй роботі "Die sanierung fahrt bahn" (Взаємодія видів транспорту й контейнерні перевезення) коротко викладає програму санації залізниць транспорту Італії шляхом акціонування. Контрольний пакет в 51% акцій залишається в руках держави, а 49% акцій належать заново створюваному акціонерному товариству Ferrovie S. У програмі пропонується спосіб ліквідації збитковості залізниць за рахунок розпродажу її нерухомого

майна. У роботі не аналізуються можливі види використання нерухомості для отримання прибутку, а обрано, найпростіший спосіб його отримання – продаж. Однак при цьому залишається відкритим питання - як компанія в майбутньому буде покривати свою збитковість.

У Франції Національне товариство французьких залізниць в 1991 р. мало прибуток 6 млн. фр., в основному за рахунок продажу нерухомості, але в 1992 р. знову було поставлене питання яким чином отримати прибуток, тому що фінансовий рік завершився з дефіцитом в 2,96 млрд фр.

Наведені приклади дають можливість проаналізувати та перейняти досвід зарубіжних компаній з прийняття обґрунтованих управлінських рішень щодо забезпечення ефективного управління та використання різноманітних об'єктів нерухомого майна.

УДК 656.13.072/073; 656.2.072/073

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОМБИНИРОВАННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО- АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

*Нефедов Н.А., к.т.н., доцент,
Пономарева Н.В., к.т.н., доцент (ХНАДУ)*

В настоящее время за рубежом много внимания уделяется прогрессивным технологиям перевозочного процесса – комбинированным перевозкам грузов. Цель такой политики – сокращение «узких» мест на основных автомобильных магистралях, вызываемых увеличением интенсивности движения, снижения числа дорожно-транспортных происшествий и вредного влияния автомобильного транспорта на окружающую среду. Особую актуальность использование комбинированных железнодорожно-автомобильных перевозок приобретает при международных перевозках грузов, так как для проезда транзитом, а также въезда на территорию иностранного государства необходимо наличие разрешений, количество которых ограничено. Кроме того,

использование контрейлерной отправки позволяет сократить общие затраты на перевозку за счет сокращения затрат на топливо, оплаты разрешений, дорожных сборов, устранения затрат на конвой для дорогостоящих грузов.

В странах с развитой рыночной экономикой комбинированная перевозка считается эффективным, основанным на современных достижениях науки и техники, видом перевозок. Для развития комбинированных перевозок в странах Европейского союза разработано множество концепций, программ и организаций, составляющих основу стратегий развития транспортных систем. Важную роль для развития данной схемы доставки грузов играет также финансовая поддержка железных дорог государственными органами, которые выделяют средства на строительство новых и реконструкцию существующих перегрузочных комплексов, поощряют введение по некоторым направлениям таможенных тарифов на перевозку полуприцепов, компенсируют снижение доходов на автомобильном транспорте. При этом данная схема перевозки построена на преимуществах железнодорожной поставки груза по сравнению с автомобильной, а именно: низкий тариф, высокая средняя скорость, круглосуточное движение и позволяет не только логически использовать разветвленную систему железных дорог страны, но и значительно разгрузить автобаны, уменьшить риск аварийных ситуаций, особенно в ночное время.

УДК 658.7.011.1

ПОКРАЩЕННЯ МАТЕРІАЛЬНО- ТЕХНІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗАПАСНИМИ ЧАСТИНАМИ ПРИ ТО ТА ПР ЛОКОМОТИВІВ

*Ольховська Т.О., інженер (Регіональна
філія "Південна залізниця")*

Процес відмов деталей тепловозів в експлуатації є випадковим, тобто не можна достатньо точно прогнозувати, яка деталь і в який час вона відмовить. Для цього створюється спеціальний запас.