

Прогноз зміни показників кадрового потенціалу дирекції після оптимізації

Показник	До оптимізації	Після оптимізації	Абс. зміна	Відн. зміна, %
Середньоспиксова чисельність персоналу, прац.	2873	2741	-132	95,41
Інтегральний показник структури, творчої активності, руху персоналу та використання робочого часу	0,8220	0,8306	+0,0086	101,05
Продуктивність праці, тис. прив. ткм /люд.	8480	8887,9	+407,9	104,8
Фонд оплати праці, тис. грн	123948,6	118799,9	-5148,7	95,85

За результатами розрахунків, середньоспиксова чисельність працівників дирекції зменшиться на 132 прац. або на 4,59%, економія фонду оплати праці складе 5148,7 тис. грн або 4,15%, узагальнюючий показник структури, творчої активності, руху персоналу та використання робочого часу незначно зросте (з 0,8220 до 0,8306, за рахунок покращення показників віку, освіти, кваліфікації), а показник продуктивності праці зросте на 4,8%.

Висновки і перспективи подальших досліджень. В статті розроблено методика оцінки кадрового потенціалу дирекції, яка дозволяє при оптимізації персоналу визначити вплив зміни його чисельності на структурні, якісні та інші характеристики кадрового потенціалу (вимірюються за допомогою запропонованого інтегрального показника, який базується на існуючій статистичній звітності і позбавлений суб'єктивізму).

Ця методика може бути використана також на рівні лінійних підприємств залізничного транспорту і на рівні залізниць, що сприятиме прийняттю більш обґрунтованих рішень в процесі оптимізації чисельності персоналу й недопущенню погіршення якісних, структурних та інших характеристик кадрового потенціалу.

Перспективами подальших досліджень є визначення ступенів значущості кожного з 10-ти показників запропонованого інтегрального показника

для різних підприємств залізничного транспорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Авдеенко В.Н. Производственный потенциал промышленного предприятия [Текст]. / В.Н. Авдеенко, В.А. Котлов. – М.: Экономика, 1988. – 240 с.
2. Джаин И.О. Оценка трудового потенциала [Текст]: монография. / И.О. Джаин. – Сумы: ИТД «Университетская книга», 2002. – 250 с.
3. Методические рекомендации по оценке сложности и качества работы специалистов [Текст]. – М.: Экономика, 1989. – 125 с.
4. Плетникова І.Л. Удосконалення методики оцінки кадрового потенціалу підприємств залізничного транспорту [Текст] / І.Л. Плетникова // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2008. - №4, т. 2. - С. 52 – 56.
5. Білорус Т. В. Стратегічне управління кадровим потенціалом підприємства [Текст]: монографія / Т. В. Білорус; Держ. податк. адмін. України, Нац. акад. держ. податк. служби України. – Ірпінь, 2007.–172 с.
6. Новікова М.М. Методологічне забезпечення системи управління трудовим потенціалом промислових підприємств [Текст]: автореф. дис ... д-ра екон. наук / М. М. Новікова. – Харків, 2010. – 36 с.
7. Укрзалізниця гарантує: скорочень працівників не буде. – [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.ukrinform.ua/ukr/news/ukrzaliznitsya_garantue_sk_orochen_pratsivnikiv_ne_bude_1787360.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Компанієць В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 355.58:656.2(477)

ЩОДО ПРОБЛЕМНИХ ПИТАНЬ ФУНКЦІОНУВАННЯ ОБ'ЄКТІВ ЦИВІЛЬНОГО ЗАХИСТУ (НА ПРИКЛАДІ ДП «ПІВДЕННА ЗАЛІЗНИЦЯ») ПІСЛЯ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

*Чередніченко О. Ю., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ),
Чередніченко А. О., аспірант (ХНУМГ)*

В статті розглядається сутність, роль та місце об'єктів цивільного захисту залізничної галузі (на прикладі ДП «Південна залізниця») після реформування залізничної галузі. Аналізується історичний та світовий досвід в цьому напрямку. Надаються рекомендації щодо доцільності функціонування об'єктів цивільного захисту

залізничної галузі в період реформування залізничної галузі.

Ключові слова: залізничний транспорт, реформування залізничної галузі, об'єкти цивільного захисту, функціонування об'єктів цивільного захисту, залізнична галузь.

ОТНОСИТЕЛЬНО ПРОБЛЕМНЫХ ВОПРОСОВ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ОБЪЕКТОВ ГРАЖДАНСКОЙ ЗАЩИТЫ (НА ПРИМЕРЕ ГП «ЮЖНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА») ПОСЛЕ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

*Чередниченко А. Ю., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ),
Чередниченко А. А., аспирант (ХНУГХ)*

В статье рассматриваются сущность, роль и место объектов гражданской обороны (защиты) железнодорожного транспорта (на примере ГП «Южная железная дорога») после реформирования железнодорожного транспорта. Анализируется исторический и мировой опыт. Даются рекомендации функционирования гражданской обороны (защиты) на этапе реформирования транспортной отрасли.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, реформирование железнодорожной отрасли, объекты гражданской защиты, функционирование объектов гражданской защиты, железнодорожная отрасль.

ON THE PROBLEMATIC ISSUES OF FUNCTIONING OF OBJECTS OF CIVIL PROTECTION (ON THE EXAMPLE OF THE SE «SOUTH RAILWAYS») AFTER THE REFORM OF THE RAILWAY INDUSTRY

*Cherednichenko A., Cand.Econ.Sci., associate Professor (USA of RT)?
Cherednichenko A., post-graduate student (KhNU of ME)*

The paper considers the nature, role and place of объектов civil defense (defense) of railway transport (by the example of SE «South Railways») after the reform of railway transport. Analyzes the historical and international experience. Give recommendations functioning of civil defense (defense) on stage of the reform of the transport sector.

Key words: railway transportation, reform of the railway industry, objects of civil protection, functioning of objects of civil protection, the railway industry.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт України – одна з важливих базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки [1]. Пріоритетним напрямом його розвитку на сучасному етапі стали інтеграційні процеси, що передбачають створення сприятливих умов для безпечного перевезення товарів і пасажирів, надання транспортних послуг суб'єктам господарювання, розбудову транспортної інфраструктури європейського рівня.

Залізнична транспортна система загального користування сягає 30,3 тис. км колій. Обслуговування пасажирів здійснюється на 126 вокзалах, 1684 станціях, 4749 платформах маршрутів приміського сполучення.

Державне підприємство «Південна залізниця» (ПЗ) має розгорнуту довжину колій загальною кількістю 4084 км. Кількість працюючих, за станом на 01.12.2013р., сягає 44 тис. осіб. За географічним положенням є транзитною магістраллю, що з'єднує схід з центром, північчю і півднем країни, межує із залізничною мережею РФ та територіально проходить через сім областей України з населенням близько 20 млн. осіб (Харківська, Сумська та

Полтавська області покриваються залізницею повністю). В пасажирському сполученні здійснюються перевезення на південь, центр, північ та транзитні міжнародні перевезення (в літній період перевезення пасажирів сягають 3,4 млн. чоловік). Південною залізницею здійснюється основні (до 60%) транзитні пасажироперевезення в міжнародному (міждержавному) сполученні з РФ у напрямку Півдня, АР Крим, країн Кавказу. Територією залізниці здійснюються перевезення спеціальних, небезпечних, розрядних, військових вантажів. На залізниці налічується значна кількість об'єктів де в технологічному процесі використовуються небезпечні, отруйні на вибухонебезпечні речовини. Таким чином, Південна залізниця є не тільки одним із найбільших державних транспортних об'єктів, а і підприємством підвищеної небезпеки.

Серед великої кількості завдань, які необхідно розв'язувати транспортникам в сучасних умовах – є проблема модернізація об'єктів транспортної інфраструктури, забезпечення умов безпеки пасажирів та працівників залізничників відповідно до світових стандартів. В той же час, науково-технічний прогрес значно збільшив

можливості виробництва, але приніс із собою техногенну та екологічну небезпеки для людини і навколишнього середовища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питання щодо створення та функціонування об'єктів цивільного захисту на залізничному транспорті у більшості випадків розглянуті на законодавчому рівні [1-7]. Серед вчених, що займалися вирішення проблем функціонування об'єктів цивільного захисту на залізничному транспорті, слід виокремити І. Юрпольський, Г. Льїн, Н. Янченков [8] та ін.

Формування цілей статті. Визначити роль та місце об'єктів цивільного захисту залізничної галузі (на прикладі ДП «Південна залізниця») після реформування залізничної галузі, узагальнити історичний досвід, напрацювати рекомендації щодо функціонування об'єктів цивільного захисту залізничної галузі після реформування залізничної галузі.

Виклад основного матеріалу. З початком експлуатації перших залізничних ліній з'явилася необхідність мати відповідну інфраструктуру, в тому числі, для забезпечення безперебійного керування залізницею в особливих умовах (військові дії, техногенні аварії та катастрофи тощо), тісно співпрацювати з державними органами виконавчої влади та її інститутами. Вперше можливість дезорганізації тилу з'явилася в роки світової війни 1914-1918 рр., коли в ході воєнних дій знайшла застосування бойова авіація, здатна наносити удари по населених пунктах у тилу противника. Ця обставина викликала необхідність організації захисту великих міст від ударів з повітря. Поряд з активними заходами протиповітряної оборони, здійснюваної військами, до участі в заходах, покликаних забезпечити захист населення, промислових підприємств та об'єктів транспортної інфраструктури від нападу з повітря і швидку ліквідацію наслідків авіаційних нальотів, почали залучати населення.

Цивільна оборона СРСР почала активно розбудовувалася у 1961-1991 рр. минулого сторіччя та представляла собою систему загальнодержавних оборонних заходів, здійснюваних з метою захисту населення і народного господарства в надзвичайних ситуаціях (НС) мирного і воєнного часу, підвищення стійкості функціонування об'єктів народного господарства, а також проведення рятувальних та інших невідкладних робіт (РіНР) при ліквідації наслідків стихійних лих, аварій (катастроф).

Для організації робіт з ліквідації наслідків стихійних, лих, аварій (катастроф), забезпечення постійної готовності органів управління і сил для ведення цих робіт, а також для здійснення контролю за розробкою і реалізацією заходів для попередження НС у мирний час створюються Державна комісія Кабінету Міністрів СРСР з НС, комісії з надзвичайних ситуацій (КНС) при радніах союзних

республік, виконкомах крайових, обласних і міських Рад народних депутатів. Вони працюють під керівництвом відповідних радянських органів, вищестоящих КНС, а також урядових (державних) комісій, створюваних для розслідування причин і ліквідації наслідків особливо великих аварій (катастроф) або стихійних лих. Робота КНС організується у взаємодії з органами ЦО, МВС, КДБ, військового командування й організаціями державного нагляду і контролю. При них створюється постійний робочий орган на базі штабів і служб ЦО. Рішення КНС під час НС є обов'язковими для виконання всіма організаціями і підприємствами, розташованими на відповідній території. Міністерство сполучень СРСР (до складу якого входили і залізниці на території України) побудувало потужну систему об'єктів цивільного захисту, яка дозволяла повністю забезпечити керованість залізничного транспорту в умовах надзвичайного (собливого) періоду.

В 1992 р. Радянський Союз розпався і Українська республіка стала незалежною державою. 3 лютого 1993 р. було прийнято Закон України № 2974-12 «Про цивільну оборону України», згідно з яким у країні створювалася державна система органів управління і засобів захисту населення від наслідків НС техногенного, природного й воєнного характеру. В 1996 р. Указом Президента України було утворено Міністерство України з питань НС і у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи. В 1998 р. постановою Кабінету Міністрів України № 1198 затверджено Положення про Єдину державну систему запобігання і реагування на НС техногенного й природного характеру (ЄДС НС), яка мала завдання щодо запобігання і реагування НС мирного часу.

Структура єдиної державної системи (ЄДС НС) попередження і реагування на надзвичайні ситуації техногенного і природного характеру виглядає наступним чином:

- на регіональному рівні – Рада міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації, уповноважені органи з питань надзвичайних ситуацій та цивільного захисту населення Ради міністрів Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій;

- на місцевому рівні – районні державні адміністрації і виконавчі органи рад, уповноважені органи з питань надзвичайних ситуацій та цивільного захисту населення;

- на об'єктовому рівні – структурні підрозділи підприємств, установ та організацій або спеціально призначені особи з питань надзвичайних ситуацій [4].

До вказаного, третього рівня ЄДС НС належать і підприємства 6-ти залізниць України.

Організаційні та правові основи захисту

громадян, об'єктів виробничого і соціального призначення, довкілля від надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру викладені у Законі України «Про захист населення і територій від надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру» та Кодексі цивільного захисту України.

Головною метою захисту населення і територій під час надзвичайних ситуацій є забезпечення реалізації державної політики у сфері запобігання і ліквідації їх наслідків, зменшення руйнівних наслідків терористичних актів та воєнних дій.

Основними завданнями у сфері захисту населення і територій від надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру є:

- здійснення комплексу заходів щодо запобігання та реагування на надзвичайні ситуації техногенного та природного характеру;

- забезпечення готовності та контролю за станом готовності до дій і взаємодії органів управління у цій сфері, сил та засобів, призначених для запобігання надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру і реагування на них [4].

Одним з основних способів захисту на випадок надзвичайних ситуацій є укриття населення в захисних спорудах.

Захисні споруди (ЗС) призначені для захисту людей від наслідків аварій (катастроф), стихійних лих, а також від уражаючих факторів зброї масового знищення та звичайних засобів нападу, дії вторинних уражаючих факторів.

Сховища забезпечують найбільш надійний захист людей від уражаючих факторів (високих температур, шкідливих газів у зонах пожеж, вибухонебезпечних, радіоактивних і сильнодіючих отруйних речовин, обвалів та уламків зруйнованих будівель і споруд та інше), а також зброї масового знищення і звичайних засобів нападу.

Протирадіаційні укриття, в основному, забезпечують захист людей від радіоактивного зараження, світлового опромінення, а також зменшують дію ударної хвилі і проникної радіації. Крім того, вони захищають від крапельно-рідинних отруйних речовин і частково від хімічних та біологічних аерозолів.

На залізницях України роботу щодо захисту в захисних спорудах на випадок надзвичайних ситуацій в укриттях працівників та населення організовує Спеціальна служба, а самі і об'єкти вказаної категорії знаходяться на балансі структурних підприємств та установ залізниці (станції, депо, структурних одиниць служби цивільних споруд).

Так, за станом на 11.11.2013р. на балансі Південної залізниці (ПЗ) утримуються 66 захисних споруд (51 сховище та 15 протирадіаційних укриттів), більшість з яких, відповідно до Кодексу

цивільного захисту України, передбачено для укриття працюючої зміни підприємств і підрозділів залізниці. Відповідно до закону України «Про мобілізаційну готовність» №3543-ХІІ для забезпечення безперервного процесу перевезень в особливий період на ПЗ утримується захищений заміський пункт управління залізницею [2]. Питання їх подальше функціонування та відповідного статусу набуло актуальності в результаті активізації процесу реформування залізничного транспорту, а саме в ході формування статутного капіталу акціонерного товариства, що буде створено на базі «Укрзалізниці» [5].

Так, враховуючи призначення вказаних споруд, вимоги законодавчих і нормативних актів, ці об'єкти не можна вносити до статутного капіталу акціонерного товариства. Відповідно до протоколів засідань Робочої комісії з реформування залізничного транспорту України передбачається, що об'єкти цивільного захисту буде включено до III-ої категорії активів транспортної інфраструктури, що унеможливає їх передачу приватному інвестору. На теперішній час, остаточного рішення щодо подальшого функціонування вказаних об'єктів не прийнято. Більшість таких об'єктів в теперішній час знаходиться на балансі служби будівельно-експлуатаційних споруд, вагонної, локомотивної служб залізниці, які в першу чергу будуть акціоновані та запропоновані приватним інвесторам. На вимогу положень «Інструкції щодо утримання захисних споруд цивільної оборони в мирний час» №653 від 09.10.2006р. споруди повинні утримуватися на балансі підприємств, зберігатися та підтримуватися в робочому стані [7]. В той же час, приватному інвестору є економічно не доцільним утримування вказаної категорії об'єктів.

Ще одним проблемним питанням є збереження системі режимних заходів на вказаних об'єктах та захисту службової інформації щодо порядку і організації їх функціонування. Вказане питання є досить актуальним також саме після проведення заходів з реорганізації галузі, коли до службової інформації щодо функціонування вищенаведеної категорії об'єктів зможуть мати доступ особи, що не входять до кола працівників залізниці.

На думку фахівців, для вирішення вказаної проблеми, в ході реорганізації галузі об'єкти цивільного захисту залізниць треба буде передати до системи об'єктів інфраструктури, що залишаться в державній власності та передбачити кошти на їх утримання в робочому стані. Крім того, вирішити питання доступу до них для обслуговування та використання за призначенням згідно з вимогами діючих нормативів (як правило вказані об'єкти розташовані під виробничими приміщеннями, які перейдуть до компаній інвесторів). Також, треба вирішити і питання постіно діючої, так званої, ситеми

захисту від інсайдерів.

Висновки. Реформування залізничного транспорту передбачає розподіл функцій державного управління, що передаються Міністерству транспорту та зв'язку України, і господарського управління залізничним транспортом, що передаються господарюючому суб'єктові – Державній акціонерній компанії «Українські залізниці», збереження державного контролю за діяльністю залізничного транспорту, відокремлення у системі залізничного транспорту природно-монопольного і конкурентного секторів, здійснення повного розмежування управління інфраструктурою і перевезеннями, створення конкурентного середовища на ринку перевезень, ремонтних та інших послуг. Водночас вимагає розробки система заходів з профілактики, попередження та забезпечення захисту працівників, населення і територій у разі загрози та виникненні надзвичайних ситуацій як одне з найважливіших завдань держави.

З метою недопущення руйнування системи цивільного захисту працівників та пасажирів на залізничному транспорті, втрати керованості залізницею в надзвичайних ситуаціях, на думку фахівців, доцільно більш ретельно опрацювати вказане питання на засіданнях Робочої комісії з реформування залізничного транспорту за участю спеціалістів Головного управління реформування і корпоративного розвитку, Спеціального Управління «Укрзалізниці», Державної служби з надзвичайних ситуацій України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Про залізничний транспорт [Електронний ресурс]: закон України: офіц. текст станом на 17 серп. 2012 р. – Режим доступу: zakon1.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр
2. Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію транспорт [Електронний ресурс]: закон України: офіц. текст станом на 01 лип. 2013 р. – Режим доступу: zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3543-12
3. Про об'єкти підвищеної небезпеки [Електронний ресурс]: закон України: офіц. текст станом на 18 лист. 2012 р. – Режим доступу: zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2245-14
4. Цивільний кодекс України [Електронний ресурс]: офіц. текст станом на 11 жовт. 2013 р. – Режим доступу: zakon4.rada.gov.ua/laws/show/435-15
5. Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках [Електронний ресурс]: закон України: офіц. текст станом на 07 лют. 2002 р. – Режим доступу: zakon1.rada.gov.ua/laws/show/3022-14
6. Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту [Електронний ресурс]: розпорядження Кабінету Міністрів України: офіц. текст станом на 27 груд. 2006 р. – Режим доступу: zakon1.rada.gov.ua/laws/show/651-2006-р
7. Інструкція щодо утримання захисних споруд цивільної оборони у мирний час [Електронний ресурс]: наказ Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій: офіц. текст станом на 30 січ. 2012 р. – Режим доступу: zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1180-06
8. Гражданская оборона на железнодорожном транспорте: учеб. для вузов ж.-д. трансп. [Текст] / И.И. Юрпольский, Г.Т. Ильин, Н.Н. Янченков и др.; Под ред. И.И. Юрпольского. – М.: Транспорт, 1987. – 272 с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Компанієць В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткіна Ю.М.*

УДК 656.2

ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ БЮДЖЕТНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Чеховська М. М., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

У статті, посилаючись на досвід авіакомпаній, аргументується впровадження на залізничному транспорті бюджетних пасажирських перевезень. Автор, зважаючи на діяльність іноземних залізничних компаній, досліджує перспективи реалізації в Україні запропонованої бізнес-моделі, адже конкуренція у сфері пасажирських перевезень вимагає від перевізників застосування більш гнучких тарифних планів. Наголошується, що першочерговою метою у впровадженні бюджетних тарифних планів було намагання зменшити збитки від пасажирських перевезень. Серед напрямків зниження вартості пасажирських залізничних перевезень виокремлено введення в експлуатацію більш дешевого рухомого складу, зменшення рівню комфорту, продаж квитків через мережу Інтернет, відсутність непрофільних активів, мінімальний штат співробітників тощо. Наголошується, що за рахунок зменшення операційних витрат зменшується собівартість перевезень при одночасному збільшенні кількості перевезених пасажирів. Реалізація запропонованої бізнес-моделі у здійсненні пасажирських залізничних перевезень дозволить підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту, створить додаткові стимули для підвищення ефективності