

забезпечує видозміну виробничої функції.

За визначенням, інновація є способом якісно більш ефективного використання ресурсів, в тому числі різних елементів матеріально-технічної бази портового підприємства. Навіть за збереження наявної структури факторів виробництва збільшується обсяг портового виробництва.

Таким чином, підтримка портового виробництва на рівні, що забезпечує потреби країни, вимагає постійного оновлення матеріально-технічної бази на основі цілеспрямованої і обґрунтованої інвестиційної діяльності портових підприємств, державних органів та інших (зацікавлених) суб'єктів ринкової економіки. Інвестиції мають бути основою розширеного відтворення матеріально-технічного потенціалу портової системи України.

УДК 629.4.083

ЗНИЖЕННЯ РЕМОНТОЄМНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ВИРОБНИЦТВА

Маслова В.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Сьогодні, в умовах реформування залізничної галузі, головним завданням Укрзалізниця визначила оптимізацію експлуатаційних витрат та підвищення доходності діяльності. Суттєвий резерв у виконанні поставленого завдання криється у зниженні ремонтосамоності транспортного виробництва.

Як відомо, на залізничному транспорті для проведення робіт з технічного обслуговування та ремонту рухомого складу використовується система планово-попереджувальних ремонтів (ППР), де міжремонтні терміни його роботи встановлюються в залежності від інтенсивності використання за часом і потужністю.

Система планово-попереджувального ремонту являє собою сукупність організаційно-технічних заходів щодо догляду, нагляду, обслуговування та ремонту обладнання, профілактичних заходів, що проводяться, по заздалегідь складеному плану в певних обсягах і в певні терміни з метою запобігання прогресивно нарастаючого зносу, попередження аварій і підтримки обладнання в постійній технічній готовності. Застосування системи ППР рухомого складу на залізничному транспорті безсумнівно дозволяє забезпечувати на високому рівні безпеку руху поїздів. Однак, з плином часу дана система виявляє певні недоліки.

Основний недолік системи ППР з позиції оптимізації експлуатаційних витрат полягає в тому, що в ній закладений значний «запас

міцності». Дуже часто виникають відхилення фактичних показників по періодичності та за обсягом робіт від значень, визначених у системі ППР. Такі відхилення є ще більш критичними в умовах дефіциту коштів на технічне обслуговування та ремонт обладнання, оскільки не дозволяють коректно визначати пріоритети при виборі об'єктів та обсягів робіт.

Крім того за останні 10-15 років відбулися суттєві зміни в обсягах роботи залізниць, умовах експлуатації та ремонту рухомого складу, технологіях проведення технічного обслуговування та поточного ремонту, що дозволило істотно підвищити надійність окремих вузлів і агрегатів та відповідно збільшити міжремонтний пробіг, але нормативи системи ППР рухомого складу суттєвих змін не зазнали.

У зв'язку з цим обґрунтовується необхідність переходу до системи ремонту за технічним станом. Перевага системи ремонту за технічним станом якраз і полягає в зниженні обсягів ремонтних робіт (за потребою) та оптимізації витрат. Однак дана система не забезпечує високу надійність і не дає гарантію безаварійної роботи. Таку систему доцільно застосовувати там, де закладена висока конструктивна надійність і гарантія безаварійної роботи, а вихід з ладу не спричинить за собою катастрофічних наслідків для всієї технічної системи. Враховуючи сучасний стан основних фондів на залізничному транспорті, застосування даної системи в технічному обслуговуванні та ремонті рухомого складу вкрай небезпечно.

Щоб максимально використовувати основні переваги двох систем ремонту і знизити негативні наслідки, сьогодні багатьма фахівцями пропонується використовувати поєднання системи ППР та планування за технічним станом, що можливо здійснити на основі впровадження сучасних діагностичних комплексів.

При такій системі організації ремонтних робіт планується тільки те, що можна запланувати. Тобто на кожному часовому горизонті визначаються показники з високою достовірністю планування, які розраховуються прямим методом. Показники з невисоким рівнем достовірності визначаються на підставі статистичних даних. Із скороченням горизонту планування здійснюється послідовне уточнення планових показників. Основа для такого уточнення – діагностичні дані про фактичний стан рухомого складу, а також виконання планів з технічного обслуговування і ремонту в попередніх періодах.

Застосування системи планово-діагностичних ремонтів дозволить забезпечити безаварійну роботу рухомого складу з одночасним збільшенням його міжремонтного пробігу, знизити за рахунок цього ремонтосамоність транспортного виробництва, оптимізувати експлуатаційні витрати

та в цілому підвищити ефективність діяльності підприємств залізничного транспорту.

УДК 338.124.4

ШЛЯХИ ВИХОДУ ПІДПРИЄМСТВА З КРИЗОВОГО СТАНУ

Морозова Л.В., ст. викладач (АВВ МВС України)

Для формування стратегії антикризового управління підприємством необхідно визначити його здатність до адаптації, тобто, чи досягнуто стан, при якому стратегічний потенціал підприємства знаходиться поблизу кордонів адаптивності. У цьому випадку мова йде про перший рівень кризового стану - критичну ситуацію, що склалася на підприємстві. Її можна подолати за рахунок підвищення зовнішньої і внутрішньої гнучкості підприємства.

Коли, стратегічний потенціал підприємства в існуючому вигляді вичерпав можливості пристосовуватися до зростаючої нестабільності зовнішнього середовища настає другий рівень кризових явищ - власне криза. При цьому стратегічний потенціал підприємства знаходиться досить далеко від кордонів адаптивності, і може наступити фінансова неспроможність підприємства, яка найчастіше завершується банкрутством.

Катастрофічний стан підприємства настає, коли ризик втрати активів майна власників наблизився впритул до свого граничного значення.

Різні рівні кризових станів підприємства вимагають різних заходів антикризового управління. При критичному стані необхідно здійснювати зміни в сфері менеджменту, кризовий стан вимагає внесення кардинальних змін у стратегічний потенціал, катастрофічний стан - повного припинення функціонування підприємства в даній сфері економічної діяльності, зміна парадигми цієї діяльності.

Антикризове управління спрямоване на недопущення, запобігання критичним, кризовим і катастрофічним станам підприємства. Тому таке управління пропонується починати з моменту прийняття рішення про парадигму бізнесу і вибору місії підприємства з усіма подальшими діями, пов'язаними зі стратегічним і тактичним управлінням підприємством. Воно включає в себе, зокрема, заходи щодо санації підприємства, виведення його з кризових ситуацій, тобто робиться акцент на збереження підприємства, його майнового комплексу як діючого. Це стає можливим, коли на підприємстві будуть налагоджені грошові потоки, пов'язані з стабільним випуском і продажами

конкурентоспроможної продукції при зниженні постійних і змінних операційних витрат. Таке твердження припускає на практиці необхідність складання та реалізації бізнес-плану фінансового оздоровлення підприємства, який базувався би на освоєнні відповідних товарних і процесових новацій та здійснення комплексу фінансування антикризових інвестиційних проектів.

Таким чином, шляхами виходу підприємства з кризового стану є необхідність пропозиції теоретичних основ обґрунтування інвестиційних та фінансових проектів в умовах ризику, що дозволить з'ясувати особливості ситуацій ризику, які виникають при обґрунтуванні різних видів інвестиційних проектів, зрозуміти специфіку основних факторів ризику, що визначають можливі відхилення майбутніх результатів інвестиційних дій інвесторів та основні шляхи управління ризиком в економічних умовах.

УДК 330.341.1:656.2

ВПЛИВ АКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ЙОГО ІННОВАЦІЙНУ ДІЯЛЬНІСТЬ

Назаренко І.Л., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Україна активно включається у світові суспільно-економічні процеси: приєдналася до Світової організації торгівлі, стратегічною метою визнано отримання асоційованого членства у Європейському Союзі. Як зазначено у Транспортній стратегії України на період до 2020 року, транспорт має розвиватися випереджаючими темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці.

Згідно з Концепцією стратегічного розвитку залізничного транспорту держав-учасників СНГ до 2020 року, основними напрямками співробітництва є розвиток МТК; розвиток швидкісного та організація високошвидкісного пасажирського сполучення на залізницях Співтовариства; удосконалення системи управління перевізним процесом; розвиток інформаційних технологій тощо.

Необхідно відмітити, що в діючій Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. N 1555-р, вказані певні напрямки розвитку, які неможливо реалізувати без впровадження інновацій: технічне переоснащення об'єктів інфраструктури залізниць, забезпечення залізниць рухомим складом вітчизняного виробництва, здатним істотно підвищити техніко-технологічні показники; удосконалення технології організації