

взятими в оренду, а також високу ступінь значущості рівня технологічності та застосування інновацій на таких підприємствах вважаємо за доцільне при виявленні факторів, які погрожують їх ЕБ, розділити техніко-технологічну складову на дві основні функціональні частини: матеріально-технічну та інноваційно-технологічну.

Таке перетворення складу функціональних складових ЕБ портового оператора надасть можливість окремо оцінювати рівень використання переважувальних механізмів та рівень застосування інновацій у технології виконання портових робіт. В свою чергу при оцінюванні ступеню провадження інновацій в технологію надання послуг портовим оператором велике значення має забезпечення безперервності технологічного процесу.

Необхідний рівень матеріально-технічної складової можна забезпечити лише при наявності Програми розвитку техніко-технологічної складової ЕБ, яка відповідатиме Стратегії розвитку порту. Вона також повинна скорегувати необхідний рівень організації науково-дослідної діяльності, відповідний стратегічним цілям функціонування для кожного конкретного портового оператора.

УДК 657.92:624.04.69

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ СОСТАВЛЯЮЩИХ ТРУДОЕМКОСТИ ПРОЕКТНЫХ РАБОТ

Машошина Т.В., ст. преподаватель (УкрГАЗТ)

Одним из направлений системного анализа являются сметные цены, которые принадлежат не только истории развития народного хозяйства в целом, но и его отдельной отрасли, в том числе железнодорожного строительства, а также предусматривают анализ уровня ценообразования.

Железнодорожное строительство играет важную роль в усовершенствовании и модернизации работы железнодорожного транспорта и дальнейшем его развитии.

В нашем случае системный анализ используется для исследования экономического механизма разработки проектно-сметной документации.

Поскольку рассматривается развитие систем во времени, то этот метод может быть эффективно использован при планировании и организации деятельности проектных организаций.

Системному анализу подвергнуты

направления, которые составляют процесс эффективной разработки проектной продукции и включают в себя:

- сметные цены строительно-монтажных и проектно-изыскательских работ;
- методы определения стоимости проектных работ;
- факторы, влияющие на стоимость проектных работ.

Теория - совокупность закономерностей в конкретном направлении исследования, в нашем случае - трудоемкость проектных работ. Теоретическими наработками в данном направлении является методика неучтенных затрат труда, которые не подлежат прямому количественному учету, на основе фактических показателей работы проектных организаций.

Невозможно рассматривать затраты труда на проектные работы, как и смету на проектирование в отрыве от всего комплекса затрат на производство конкретной проектной продукции и строительной продукции в целом.

Трудоемкость проектной продукции предлагается рассматривать таким образом:

$$T_{пр.р.} = \sum_1^n T_{np} + \sum_1^n T_{д.н.}$$

где, $T_{пр.р.}$ - трудоемкость проектных работ;

$T_{пр}$ - трудоемкость работ проектировщиков на n -й стадии разработки проектно-сметной документации;

$T_{д.п.}$ - трудоемкость работ вспомогательных подразделений на n -й стадии разработки проектно-сметной документации.

Трудоемкость стадии проектирования состоит из частей затрат труда участников инвестиционного процесса.

$$T_n = T_z + T_{вр} + T_{пр.р} + T_{сн} + T_e$$

где, T_n - трудоемкость стадии проектирования;

T_z - трудоемкость работ заказчика;

$T_{вр}$ - трудоемкость изыскательских работ;

$T_{пр.р}$ - трудоемкость проектных работ;

$T_{с.н.}$ - трудоемкость работ по стандартизации;

T_e - трудоемкость работ экспертизы.

Таким образом, рассмотренный состав трудоемкости проектных работ представлен не вообще, а конкретизирован на предмет их составляющих факторов и проанализирован для определения действующего механизма ценообразования.