

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Зглой, Т.В. Модернизация налогообложения как направление повышения его конкурентоспособности / Т.В. Зглой // Модернизация экономики, экономических институтов и системы государственного регулирования: монография / под ред. А. А. Быкова и М. И. Ноздрина-Плотникова – Минск: Мисанта, 2012. – С.109-117.
2. О государственном прогнозировании и программах социально-экономического развития Республики Беларусь: Закон Респ. Беларусь, 05 мая 1998 г., № 157-3 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь – 20 марта 2001 г. – №2/689.
3. Гельман, М. Налогообложение, которое спровоцирует модернизацию экономики, энергосбережение, снижение цен... / М. Гельман // Сайт газеты «Промышленные ведомости» [Электронный ресурс]. – 2011. – «ПВ» № 7-9 июль, сентябрь 2010. – Режим доступа: <http://www.promved.ru/articles/article.phtml?id=1963&nomer=66> – Дата доступа: 12.12.2011.
4. Об утверждении мероприятий по выполнению Программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2011 - 2015 годы: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 11 июля 2011 г., № 942 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2011 г. – № 5/34153.
5. О развитии предпринимательской инициативы и стимулировании деловой активности в Республике Беларусь: директива Президента Респ. Беларусь, 31 дек. 2010 г., № 4 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2011 г. – № 1/12259.
6. Зглой, Т.В. Оценка эффективности функционирования налоговой системы Республики Беларусь / Т.В. Зглой // Эффективное управление предприятием и регионом: сб. науч. ст. В 2 ч. Ч. 2 / ГрГУ им. Я. Купалы; редкол.: Ли Чон Ку (гл.ред.), Н.В. Марковская (гл.ред.) [и др.]. – Гродно: ГрГУ, 2011. – С.42-48.
7. Атабиева, Е.Л. Налоговое стимулирование инновационной деятельности / Е.Л. Атабиева, О.И. Боровская // Актуальные проблемы реформирования экономики: Материалы докл. Междунар. науч.-практич. Интернет-конференции. – Белгород: Изд-во БГТУ им. В.Г. Шухова – 2005.
8. Яремчук, А.С. Налоговые льготы как инструмент стимулирования инвестиционной деятельности предприятий / А.С. Яремчук // Горный информационно-аналитический бюллетень. – 2008. – №3. – С.178-181.
9. О совершенствовании контрольной (надзорной) деятельности в Республике Беларусь: Указ Президента Респ. Беларусь, 16 окт. 2009 г., № 510 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2009 г. – № 1/11062.
10. Оптимизация налогообложения // Сайт юридического агентства «Защита Плюс» [Электронный ресурс]. – 2011. – Режим доступа: <http://www.uazashitaplus.ru/optimizac.htm>. – Дата доступа: 07.11.2011.

РЕЗЮМЕ

У статті розглядається необхідність модернізації оподаткування, розробки оптимальних податкових стимулів, що сприяють підвищенню фінансових результатів діяльності, поліпшення економічного стану та інвестиційного потенціалу.

Ключові слова: модернізація, оподаткування, оптимізація податків, фінансові результати, інвестиційний потенціал

РЕЗЮМЕ

В статье рассматривается необходимость модернизации налогообложения, разработки оптимальных налоговых стимулов, способствующих повышению финансовых результатов деятельности, улучшению экономического состояния и инвестиционного потенциала.

Ключевые слова: модернизация, налогообложение, оптимизация налогов, финансовые результаты, инвестиционный потенциал

SUMMARY

The article discusses the need for modernization of the taxation, development of optimal tax incentives, improving the financial results of the activities to improve the economic condition and investment potential.

Keywords: modernization, tax, tax optimization, financial results, investment potential

ТЕОРЕТИЧНІ І ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ПРОВЕДЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНО-ТЕХНІЧНОЇ РЕФОРМИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Зова В. А., доцент, к.е.н. Донецького інституту залізничного транспорту¹

Вступ До загальних передумов розвитку сучасної світової транспортної системи віднесемо: по-перше, науково-технічний прогрес, по-друге, розвиток конкурентної боротьби між окремими видами транспорту і, по-третє, монополізацію транспортних засобів. Науково-технічний прогрес вносить істотні зміни до характеру світової торгівлі, що викликає поряд зі структурними зрушеннями у товарних потоках зміну схем транспортного забезпечення. Термінова зміна структури виробничих потужностей на транспорті відбувається у зв'язку з розширенням попиту на перевізну роботу на світових ринках, а головне, це сприяє формуванню нових вимог до якості транспортних послуг. Відповідної ролі набула необхідність оновлення основного капіталу в умовах загострення конкурентної боротьби. Характерним результатом науково-технічної революції на світових транспортних ринках є постійне зростання конкурентоспроможності різних видів транспорту, посилення потенційної можливості їх взаємозамінності, розвиток інтермодальних перевезень. Найбільша конкуренція на транспортних ринках стосується сухопутних видів транспорту: залізничного, автомобільного, трубопровідного, а також річкового, особливо у випадках, коли вони забезпечують доставку вантажів до морських портів. Монополізація транспортних засобів, що відбувається паралельно з науково-технічною революцією, тільки загострює конкуренцію. Транспортні системи за своїм технічним рівнем, масштабами, організаційними формами і якості транспортного освоєння міжнародних пасажирських і вантажних потоків адаптуються до нових вимог клієнтури. Серед вимог клієнтури на перший план виступає фактор якості транспортного обслуговування.

Адаптація транспортного виробництва до ринкових відносин обумовлює необхідність переходу до нової базової концепції управління - концепції менеджменту, яка передбачає визначення нових підходів до управління процесами, що відбувається в системі залізничного транспорту та його підсистемах і елементах. У сучасних умовах управління транспортно-технологічним процесом може здійснюватися не тільки за допомогою адміністративного апарату, тобто традиційними засобами, але і за допомогою інформаційних технологій. За визначенням В.І.Сергєєва кібернетичний підхід до удосконалення управління в транспортних системах, як раз і заключаються в тому, щоб автоматизувати тривіальні задачі та використати інформаційно-комп'ютерну підтримку для вирішення більш складних задач управління [5].

Список використаних джерел Даною проблематикою займаються такі вчені, як: Гриценко Н, [1] Якименко О.,Гудков О.[2], Бараш Ю.С. [3],Котенко А.М., Кулешов В.В., Кулешов А.В. [4], І. Семененко, В. І. Сергєєв [5], та інші, які приділяють багато уваги питанням удосконалення управління в транспортних системах за рахунок впровадження інформаційних технологій.

Однак визначення результатів впровадження саме інформаційно-технічної реформи на підприємствах залізничного транспорту є не достатньо вивчені. Тому метою даної статті є визначення теоретичних та практичних аспектів проведення інформаційно-технічної реформи на залізничному транспорті.

Виклад основного матеріалу Як відомо, в управлінні виділяють суб'єкт - активну частину (управляючу підсистему), яка

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ:
РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ**

виробляє управляючі дії, та об'єкт управління (управляему підсистему) - частину, на яку направлені дії і управлінські команди. До об'єктів управління можуть бути віднесені процеси, явища, системи і їх елементи [1]. Технологією управління можна вважати сукупність найкращих способів обміну інформацією між елементами системи, обробки інформації і розробки керуючих впливів на об'єкт управління.

Якщо адаптувати її до залізничного транспорту то слід визначити, що, функціонує залізничний транспорт в умовах різного роду обурень, причиною яких є вплив факторів зовнішнього та внутрішнього середовища, насамперед - вимоги клієнтури, зміни, що відбуваються на ринку енергоносіїв, матеріальних ресурсів, вихід із дії технічних пристроїв, неузгодженість дій окремих ланок та вірогідний характер транспортного процесу. Для компенсації цих обурень необхідно приймати управлінські рішення, націлені на оперативну оптимізацію транспортного процесу і режиму взаємодії усіх учасників перевезення, оптимізацію параметрів підсистем і елементів в процесі їх експлуатації.

Далі представлений розрахунок економічної ефективності впровадження автоматизованої системи управління пасажирськими перевезеннями.

Розглянемо приклад одержання економічного ефекту від впровадження автоматизованої системи управління пасажирськими перевезеннями (АСУ ПП УЗ) на підставі експертних розрахунків служби перевезень Донецької залізниці [2].

Джерелами одержання економічного ефекту від впровадження автоматизованої системи є зниження чисельності працівників, пов'язаних з квитково-касовими операціями за рахунок підвищення продуктивності їх праці, зниження експлуатаційних витрат, підвищення населеності пасажирських потягів, скорочення втрат особистого часу пасажира на придбання проїзних документів, зниження витрат на будівництво і устаткування приміщень квиткових кас, поліпшення оперативного планування тощо.

У прикладі, що розглядається далі, надано розрахунок економічної ефективності АСУ ПП УЗ в умовах заміни раніше існуючої технології на нову.

Полігон залізниці, що обслуговується впроваджуваною АСУ ПП УЗ включає 1620 квиткових кас. Явочне число квиткових касирів, старших квиткових касирів, диспетчерів і працівників інших професій і фонд їх заробітної платні до впровадження АСУ ПП УЗ наданий в таблиці 1.

Таблиця 1 - Чисельність працівників і річний фонд заробітної платні служби перевезень до впровадження АСУ ПП УЗ

Найменування професії	Явочна чисельність працівників, чол.	Місячний оклад, грн.	Річний фонд зар.платні, тис. грн.
Квиткові касири	2706	920,5	29890,5
Ст. квиткові касири	159	1050,0	2003,4
Ст. квиткові касири по розподілу місць (диспетчери)	541	1050,0	6816,6
Ст. диспетчери	54	1200,0	777,6
Працівники по підготовці план-карт, обліку і передачі відомостей	71	920,5	784,3
Таксировщики ГУО, інкасатори, ст. квиткові касири по зберіганню і обліку бланків квитків	176	920,5	1944,1
Фінансові ревізори	21	1200,0	302,4
Механіки по обслуговуванню квиткопечатаючих і рахункових машин	273	1400,0	4586,4
Разом	4001	-	47105,3

Експлуатаційні витрати служби перевезень до впровадження АСУ ПП УЗ складають 118962,0 тис. грн. (таблиця 2)

Таблиця 2 - Експлуатаційні витрати до впровадження АСУ ПП УЗ

Показники	Тисяч. грн
Експлуатаційні витрати, в т.ч.:	118962,0
Фонд заробітної платні з урахуванням премій, відрахувань на соц. страхування і виконання суспільних обов'язків	64280,0
Амортизаційні відрахування	33620,7
Витрати на матеріали і запасні частини	8780,6
Витрати на електроенергію	970,0
Інші витрати	11310,0

Капітальні вкладення до впровадження АСУ ПП УЗ, які включають вартість устаткування квиткових кас, вартість приміщень, вартість устаткування приміщень ГУО, пристроїв диспетчерського зв'язку, представлені в таблиці 3. [3]

Таблиця 3 - Потрібні капітальні вкладення до впровадження АСУ ПП УЗ

Найменування пристроїв і устаткування	Кількість, одиниць	Вартість одиниці, грн.	Загальна вартість, тис.грн.
1 Будівництво будівель для квиткових кас	1620	-	204120,0
2 Оснащення кас машинами	1620	160200	259524,0
3 Оснащення робочих місць квиткових кас	1620	1257	2036,3
4 Устаткування приміщень ГУО	260	10326	2684,8
5 Пристрій диспетчерського зв'язку	54	340000	18360,0
Разом	-	-	486725,1

При визначенні вартості приміщень квиткових кас прийнята площа каси, рівної 6м (норми технічного проектування залізничних вокзалів) і вартість ї м , рівної 700 грн. Крім того, об'єм кас складає 20% від всього обсягу приміщення пункту продажу.

Розрахуємо річний фонд заробітної платні з урахуванням премій у розмірі 20%, фонду на заміщення осіб, що знаходяться у відпустці і виконують суспільні обов'язки (6%) і відрахувань на соціальне страхування (10%) за формулою:

$$\Phi ЗП_{заг} = \Phi ЗП_{тариф} + D_1 + D_2 + D_3, \quad (1)$$

де $\Phi ЗП_{тариф}$ - річний фонд заробітної платні, тис.грн.;

D_1 - витрати на премії, тис.грн;

D_2 - фонд на заміщення осіб, що знаходяться у відпустці і виконують суспільні обов'язки, тис.грн;

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ:
РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ**

D_3 - відрахування на соціальне страхування, тис.грн.

$$\Phi ЗП_{заг} = 25394,3 + 25394,3 * 0,2 + 25394,3 * 0,06 + 25394,3 * 0,1 = 34536,2 \text{ тис. грн}$$

При впровадженні АСУ ППУЗ явочне число працівників і дані про їх фактичний фонд заробітної платні характеризується даними таблиці 4.

Таблиця 4 - Чисельність працівників і річний фонд заробітної платні при впровадженні АСУ ППУЗ [7]

Найменування професії	Явочна чисельність працівників, чо л.	Місячний оклад, грн.	Річний фонд заробітної платні, тис.грн.
Штат ОЦ	630	-	11020,0
Квиткові касири	1176	920,5	12990,1
Ст. квиткові касири	69	1050,0	869,4
Таксировщики ГУО, інкасатори, фінансові ревізори	39	1100,0	514,8
Разом	1914	-	25394,3

Амортизаційні відрахування і поточні витрати на утримання пристроїв устаткування надані в таблиці 5.

Таблиця 5 - Амортизаційні відрахування і поточні витрати на утримання і ремонт пристроїв та устаткування при впровадженні АСУ ППУЗ, тисяч гривень [8].

Найменування устаткування	Вартість устаткування	Амортизаційні відрахування	Витрати на матеріали експлуатації ЕОМ	Вартість зап. частин і матеріалів для ремонту
ЕОМОК	70080,57	8410,03	1400,17	2100,26
Будівля для розміщення устаткування ОК	92000,00	2200,80	-	-
Приміщення квиткових кас	88700,40	2120,89	-	-
Устаткування квиткових кас	177710,20	12430,98	-	3550,42
Додаткове устаткування робочих місць касирів	3710,01	250,97	-	-
Разом	432201,18	25413,67	1400,17	5650,68

Витрати на електроенергію, при вартості 1 кВт-години, рівної 30 коп., складають 1800 тис.грн, інші витрати - 10% від всіх витрат.

В цілому експлуатаційні витрати, пов'язані з діяльністю АСУ ППУЗ складають 75861,1 тис.грн. (таблиця 6) [8].

Таблиця 6 - Експлуатаційні витрати, пов'язані з діяльністю АСУ ППУЗ

Показники	Тисяч грн.
Експлуатаційні витрати, в т.ч.:	75861,1
Загальний річний фонд заробітної платні з обліком відрахувань на соцстрах	34536,2
Сума річних амортизаційних відрахувань	25413,7
Витрати на матеріали, запасні частини, ремонт і експлуатацію устаткування	6025,1
Витрати на електроенергію	1800,0
Витрати на оренду каналів зв'язку	400,0
Інші витрати	7686,1

Капітальні вкладення на розроблення і впровадження автоматизованої системи з урахуванням витрат на наукові розробки, витрати на придбання, доставку, монтаж, технічну підготовку і наладку виробництва, а також вартості виробничих площ представлені в таблиці 7.

Ефект від впровадження системи виражається: у скороченні чисельності працівників, економії експлуатаційних витрат, позатранспортному ефекті. [4]

Розрахуємо ефект від скорочення чисельності працівників. Впровадження АСУ ППУЗ дозволяє підвищити продуктивність праці працівників, пов'язаних з квитково-касовими операціями в 2,5 рази за рахунок скорочення використання часу на обслуговування пасажирів і забезпечити економію часу пасажирів за рахунок включення додаткових квиткових кас (10% резерв квиткових кас) [8].

Таблиця 7 - Капітальні вкладення на створення автоматизованої системи управління, тисяч гривень

Витрати	Кіл. од.	Вартість одиниці	Загальна вартість
Перед виробничі витрати з урахуванням розробки 16 типових систем	-	-	2000,0
Будівництво будівлі	-	-	92000,0
ВК-2М-45, комплект	2	30000,0	60000,0
МПД, комплект	4	2520,1	10080,4
Модем ТАМ-603, шт.	184	60,5	11132,0
Модель Г, шт.	48	130,9	6283,2
Квитково-касова апаратура (модель А), шт.	704	180,3	133214,4
Друкуючий пристрій «Ромашка», шт.	704	40,3	28371,2
Будівельно-монтажні роботи по переобладнанню кас, шт.	704	1,0	3520,0
Установка, монтаж ЕОМ і устаткування	-	-	3680,2
Разом	-	-	350281,4

Значно також скорочується чисельність старших квиткових касирів, диспетчерів, старших диспетчерів, працівників по підготовці план-карт, обліку і передачі відомостей, інкасаторів, механіків по обслуговуванню квиткопечатних і рахункових машин.

У свою чергу для обслуговування устаткування обчислювального комплексу АСУ ППУЗ, телеобробки даних і терміналів касира потрібен додатковий штат працівників обчислювального комплексу залізниці.

В цілому, загальне вивільнення контингенту складає:

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ:
РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ**

$$\Delta \mathcal{C} = \mathcal{C}_1 + \mathcal{C}_2, \quad (2)$$

\mathcal{C}_1 - чисельність працівників до впровадження АСУ ПП УЗ, чол.;

\mathcal{C}_2 - чисельність працівників після впровадження АСУ ПП УЗ, чол.

$$\Delta \mathcal{C} = 4001 + 1914 = 2087 \text{ чоловік.}$$

Скорочення фонду заробітної платні за рахунок цього складає 21711,0 тис.грн.

Розрахуємо економію експлуатаційних витрат. Впровадження АСУ ПП УЗ дозволило збільшити населеність пасажирських потягів на 2,7% за рахунок кращого обліку всіх наявних місць.

До впровадження системи для перевезення пасажирів, потрібно було б додатково призначити 1051 потягів (для формування потягів дальнього слідкування, з числа передбачених графіком додаткових потягів).

З урахуванням того, що додаткові потяги призначаються епізодично на короткий термін за рахунок використання резерву парку, економія капітальних вкладень не розраховується. [5]

Скорочення пробігу додаткових потягів при середній відстані пробігу потягу в 3,6 тис. км (туди і назад) і витратної норми 6,07 грн. за 1 поїздо-км забезпечує зниження експлуатаційних витрат в розмірі:

$$\Delta E_M = e_n * M_D * \Delta MS_{\text{доп}}, \quad (3)$$

де e_n - витратна норма, грн.;

M_D - кількість додаткових потягів, од.;

$\Delta MS_{\text{доп}}$ - середня відстань пробігу, км.

$$\Delta E_M = 6,07 * 1051 * 3,6 * 10^3 = 22966,5 \text{ тис. грн.}$$

Економія витрат від своєчасної відміни і призначення пасажирських потягів на полігоні, обслуговуваному системою складає 43,0 млн.грн. У результаті річні експлуатаційні витрати при впровадженні АСУ ПП УЗ з урахуванням зниження експлуатаційних витрат складуть:

$$\Delta E_{\text{3AE}}^{\text{АСУ}} = E_{\text{3AE}}^{\text{АСУ}} - (\Delta E_{M1} + \Delta E_{M2}), \quad (4)$$

де $E_{\text{3AE}}^{\text{АСУ}}$ - експлуатаційні витрати, пов'язані з діяльністю АСУ ПП УЗ, тис.грн;

ΔE_{M1} - економія експлуатаційних витрат за рахунок скорочення пробігу додаткових потягів, тис.грн.;

ΔE_{M2} - економія витрат від відміни і призначення пасажирських потягів, тис.грн.

$$\begin{aligned} \Delta E_{\text{3AE}}^{\text{АСУ}} &= 75861,1 * 10^3 - (22966,5 * 10^3 + 43000,0 * 10^3) \\ &= 9894,6 \text{ тис. грн} \end{aligned}$$

У результаті сумарна економія експлуатаційних витрат від впровадження АСУ складе:

$$\Delta E_{\text{3AE}} = E_1 - \Delta E_{\text{3AE}}^{\text{АСУ}}, \quad (5)$$

де E_1 - експлуатаційні витрати до впровадження АСУ ПП УЗ, тис. грн.;

$\Delta E_{\text{3AE}}^{\text{АСУ}}$ - економія експлуатаційних витрат від впровадження АСУ ПП УЗ, тис.грн.

$$\Delta E_{\text{3AE}} = 118962,0 * 10^3 - 9894,610^3 = 109067,4 \text{ тис. грн.}$$

Позатранспортний ефект утворюється за рахунок економії пасажиро-годин, що витрачаються на придбання проїзних документів. Впровадження АСУ ПП УЗ дозволяє скоротити в середньому на 35 хвилин час перебування в черзі одного пасажера. Згідно показника динамічної рухомості населення пасажир купує 1,7 проїзних документів. Тоді економія пасажиро-годин за рік складе:

$$\Delta H_t = \frac{\sum B}{B_n} * \frac{\Delta t}{60}, \quad (6)$$

де $\sum B$ - число проданих і закомпостованих за рік квитків;

B_n - кількість проїзних документів, од.;

Δt - час перебування в черзі одного пасажера, хвилина.

$$\Delta H_t = \frac{37200000}{1,7} * \frac{35}{60} = 13129,4 \text{ тис. пасажиро-годин.}$$

При вартості 1 пасажиро-години, рівної 5,0 грн позатранспортний ефект складе:

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ:
РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ**

$$R_{зм} = U_{Ht} * \Delta H_t, \quad (7)$$

де U_{Ht} - вартість 1 пасажиро-години, тис.грн.;

ΔH_t - економія пасажиро-годин за рік, тис. пас-год.

$$R_{зм} = 5.0 * 13129.4 * 10^3 = 65647.0 \text{ тис.грн.}$$

Зведемо результати розрахунку економічної ефективності автоматизованої системи управління резервування місць і управління пасажирськими перевезеннями в таблицю 8 [8].

Таблиця 8 - Зведена таблиця оцінки економічної ефективності впровадження

Найменування показників	Алгоритм	Вісина розрахунку показника
Економічний ефект (тис.грн)		
1 Економія річних поточних витрат у сфері експлуатації	$E = \Delta E_{заг} + E_{заг}^{АСУ}$	184928,5
2 Зміна річних поточних витрат, пов'язаних з обробкою інформації: скорочення (-), збільшення (+)	$E_{заг}^{АСУ}$ (табл. 3.6)	-75861,1
3 Економія капітальних вкладень у сфері експлуатації	Табл.3.3	486725,1
4 Капітальні вкладення, пов'язані з впровадженням АСУ ПП УЗ задач або комплексів задач з використанням ЕОМ)	Табл. 3.7	348281,4
5 Приведені капітальні вкладення	(ряд.3 -ряд.4)*0,15	20766,6
6 Річний позатранспортний ефект		65647,0
7 Сума річного ефекту	рядки 1+2+5+6	195481,0
Річний приріст прибутку (тис.грн) і розрахунковий коефіцієнт ефективності або термін окупності		
1 Приріст річного прибутку від додаткових перевезень, пов'язаних з економією вагоно-годин		-
2 Річна економія поточних витрат у сфері експлуатації за вирахуванням витрат, пов'язаних з скороченням вагоно-годин	$E_{заг}$	109067,4
3 Зміна річних поточних витрат, пов'язаних з обробкою інформації за вирахуванням умовної економії витрат на її обробку: скорочення (-), збільшення (+)		-
4 Капітальні вкладення, пов'язані з впровадженням АСУ ПП УЗ (задач або комплексів задач з використанням ЕОМ)	табл. 3.7	348281,4
5 Сума річного приросту прибутку	Рядки 1+2+3	109067,4
6 Розрахунковий коефіцієнт ефективності	рядок 5 / рядок 4	0,3
7 Розрахунковий термін окупності, років	рядок 4/рядок 5	3,2
Натуральні показники		
1 Скорочення чисельності контингенту (умовне)	1	2087

Висновки та пропозиції Оцінювання ефекту від проведення інформаційно - технологічних реформ, зокрема впровадження безпаперових технологій при перевезенні вантажів на Донецькій залізниці, дає підстави визначити позитивні і негативні ознаки.

1. Позитивним є те, що:

- істотно прискорюються технологічні процеси та процеси інформаційного обміну;
- підвищується надійності, оперативності та ефективності залізничних перевезень;
- зростає якість обслуговування вантажовідправників та вантажоодержувачів по усьому регіону обслуговування залізниці;
- зростає достовірність аналітично обробленої інформації;
- підвищується рівень захисту інформації від перекручення з урахуванням масштабів, технологічного різноманіття і складності діяльності залізниці;
- забезпечуються умови для повного, точного і своєчасного інформаційного зображення технологічних і управлінських процесів, які відбуваються в реальному часі.

2. Негативним є те, що:

- застосування інформаційних систем для автоматизації експлуатаційної роботи на сьогоднішній день практично не змінили технологію управління;
- більшість операцій виконуються на основі паперових документів, які є єдиною юридично значимою основою для роботи, а технологічно електронний документообіг повторний у відношенні до паперового;
- здійснення операцій експлуатаційної роботи відображаються в інформаційних системах після заповнення паперових документів і на їх основі, що призводить до значних розбіжностей часу виконання операцій, формування паперового документу і реєстрації його в системі;
- є можливість здійснювати операції без відображення їх в інформаційної системі або не відображати фактично здійсненні операції;
- інформаційні системи в основному використовуються не для управління, а для збору інформації;
- для отримання даних більш високого рівня використовується не первісна інформація про виконання операцій, а проміжні данні, що не дозволяє в повній мірі забезпечити якість інформації і відповідність звітності, що отримується з різних джерел;
- анонімність інформаційних повідомлень, що наповнюють сьогоднішні база даних, дає можливість маніпулювати інформацією автоматизованої звітності, передаючи повідомлення без оформлення відповідних облікових документів.

3. Разом з тим, проведені розрахунки показали, що застосування комплексної системи електронного обміну даними дозволить:

- скоротити обсяги внутрішнього паперового діловодства; - прискорити проведення розрахунків і оформлення необхідної документації.

4. За розрахованими показниками період повернення капітальних вкладень складає півтора роки, внутрішній коефіцієнт ефективності - 0,35, що не нижче вихідного граничного значення коефіцієнта.

5. Була розглянута економічна доцільність впровадження підсистеми обробки перевізної документації товарної контори в умовах ЮЦ Донецької залізниці.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Гриценко Н. Загальні підходи до реформування на залізничному транспорті / Н.Гриценко //Збірник наукових праць ДЕТУТ.- Серія «Економіка і управління»,2012.-Вип.19.-с.73-77.
2. Якименко О., Гудков О. Вдосконалення інформаційних систем фінансово-економічного управління підприємств залізничного транспорту/ О. Якименко, О. Гудков // Збірник наукових праць ДЕТУТ.- Серія «Економіка і управління»,2012.-Вип.19.-с.102-106.
3. Бараш Ю.С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом/ Ю.С. Бараш //Залізничний транспорт України,2005.-Вип.9.-с.208-213.
4. Котенко А.М. Удосконалення інформаційної технології роботи з вагонами власності підприємств у автоматизованій системі управління вагонним парком на залізничному транспорті України / А.М.Котенко, В.В. Кулешов, А.В. Кулешов //Збірник наукових праць УкрДАЗТ,2010.- Вип.113.- с.38-46.
5. Семененко А. И., Сергеев В. И. Кибернетический подход в логистике. Основы теории: учебник для вузов / А.И.Семененко, В.И. Сергеев // СПб.: Издательство «Союз», 2003. — С. 259 (544 с.)
6. Концепція інформатизації на залізничному транспорті на 1996-2005 рр». - [Електронний ресурс].- Режим доступу: [http:// www. zdt-magazine.ru/publik/date/2010/06-10.htm](http://www.zdt-magazine.ru/publik/date/2010/06-10.htm)
7. Пояснювальна записка та Форма № 5 «Додаток до річного звіту за 2011 р. - Звітність пасажирської служби 2011 року.-15 с.
8. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок» - [Електронний ресурс].- Режим доступу: [http:// www. marketingbase.com.ua/report.php?issue=674](http://www.marketingbase.com.ua/report.php?issue=674)

РЕЗЮМЕ

В даній статті представлені теоретичні та практичні аспекти проведення інформаційно-технічної реформи на залізничному транспорті. Доведено, що у сучасних умовах управління транспортно-технологічним процесом може здійснюватися не тільки за допомогою адміністративного апарату, тобто традиційними засобами, але і за допомогою інформаційних технологій. Представлений розрахунок економічної ефективності впровадження автоматизованої системи управління пасажирськими перевезеннями з отриманням позитивного сальдо.

Ключові слова: транспорт, інформаційно-технічна реформа, інформаційні технології

РЕЗЮМЕ

В данной статье представлены теоретические и практические аспекты проведения информационно-технической реформы на железнодорожном транспорте. Доказано, что в современных условиях управление транспортно-технологическим процессом может осуществляться не только с помощью административного аппарата, то есть традиционными средствами, но и с помощью информационных технологий. Представлен расчет экономической эффективности внедрения автоматизированной системы управления пассажирскими перевозками с получением положительного сальдо.

Ключевые слова: транспорт, информационно-техническая реформа, информационные технологии

SUMMARY

In this article the theoretical and practical aspects of leadthrough are presented informatively technical reforms on a railway transport. It is well-proven that in the modern terms of management transport technological can be carried out a process not only by an administrative vehicle, that by traditional facilities but also by information technologies.

The presented calculation of economic efficiency of introduction of CAS of management passenger transportations is with the receipt of positive balance.

Keywords: transport, informatively technical reform, information technologies

СТАН ТА ПРІОРИТЕТИ ЗМІЦНЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ РЕАЛЬНОГО СЕКТОРА В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ

Ляш Н.І., ст. науковий співробітник Регіонального філіалу НІСД у м. Львові ¹

Сучасний інвестиційний процес передбачає перехід до якісно нової системи регулювання, яка має функціонувати на основі принципів та критеріїв економічної безпеки. Держава об'єктивно змушена активніше впроваджувати механізм інвестиційного гарантування економічної безпеки, спрямовувати його на взаємоузгоджену реалізацію національних економічних інтересів, формувати необхідні, в тому числі ринкові, умови саморозвитку інвестиційних процесів відповідно до внутрішніх та міжнародних викликів. Дослідження інвестиційного розвитку реального сектора економіки регіонів України, обумовлена необхідністю формування такої інноваційно-конкуренцеспроможної моделі його розвитку, яка б оптимально поєднала наявні внутрішні ресурси економічної системи та переваги міжнародного співробітництва в інвестиційній сфері, нівелювала ризики розвитку системи регіональної економічної безпеки в умовах глобалізації.

Проблемам економічної та безпосередньо інвестиційної безпеки на регіональному рівні ієрархії управління економікою присвячені дослідження Л. Абалкіна, О. Барановського, О. Власюка, А. Гальчинського, В. Гесця, В. Горбуліна, Я. Жаліла, А. Качинського, В. Мунтіяна, В. Предборського, З. Варналія, В. Сенчагова, А. Сухорукова, інших вітчизняних і зарубіжних вчених.

Проблематику інвестування в умовах глобалізації досліджували В. Галайда, О. Ватаманюк, В. Федоренко, Л. Борщ, А. Гайдуцький, Б. Губський, А. Дука, Т. Орскова, А. Пересада, А. Кредісов, М. Цебенко, Д. Лім, П. Варр та ін.

Попри вагомий доробок названих вчених існує об'єктивна необхідність встановлення взаємозв'язків інвестиційної безпеки та розвитку реального сектора економіки регіону, що потребує визначення стану та пріоритетів її зміцнення. В умовах діючої глобальної фінансової кризи пошук шляхів інвестиційного забезпечення є найбільш актуальним, оскільки від його ефективності залежить те, чи зможе регіональна економіка вийти на новий рівень розвитку після завершення низхідної фази глобального економічного циклу і започаткування його висхідної фази, чи продовжуватиме розвиватися в рамках інфляційних і девальваційних чинників [5, с. 53].

Метою наукової статті є обґрунтування основ зміцнення інвестиційної безпеки реального сектора в регіонах України, а також розробки стратегічних і операційних засобів формування ефективних механізмів інституційного громадського та державно-правового регулювання його розвитку.

Сучасний рівень усвідомлення державою необхідності цілеспрямованої діяльності щодо забезпечення економічної безпеки вимагає системної побудови заходів забезпечення інвестиційної складової економічної безпеки в рамках економічної політики. Важливим моментом ефективного функціонування механізму інвестиційної безпеки реального сектора економіки є впровадження конкретних аспектів комплексної політики економічної безпеки в сучасне економічне життя. Постановка і визначення стратегічної мети посилення інвестиційної складової економічної безпеки будуть утруднені без конкретизації відповідних завдань і заходів по її забезпеченню. У зв'язку з цим правомірним вважаємо констатувати важливість комплексного інформаційного і наукового забезпечення як необхідних елементів механізму інвестиційного забезпечення економічної безпеки реального сектора економіки. В цьому контексті має посилюватись зв'язок економічної теорії і економічної політики держави, формуватись комплекс ідеологічного забезпечення вирішення важливих національних і