

Але сучасне значення слова найбільш часте застосування знаходить у Гіппократа і лікарів: і криза означає вирішальну фазу розвитку хвороби. У цьому сенсі мова заходить про "crisis" тоді, коли хворобу підсилює інтенсивність або переходить в іншу хворобу або взагалі закінчується смертю. Наприклад, лаконічне формулювання дане Козеллеком: криза - це "ледве вимірний переломний пункт, при якому рішенням є або смерть, або життя".

Проміжки між початком і завершенням кризи бувають різної тривалості. З одного боку є тривалі кризові процеси, що слабо прискорюються, з іншого боку існують несподівано виникаючі кризові процеси, високої інтенсивності і з коротким терміном розвитку. Криза може абсолютно несподівано виявитися під час гармонійного розвитку підприємства і носити характер непереборної катастрофи або виникнути відповідно до припущень і розрахунків. Але в окремих випадках криза з'являється несподівано, тобто без якого-небудь попередження для фахівців підприємства.

При кризі панує брак часу і рішень. Оцінка обмеженого часу для ухвалення рішень залежить від стану кризи і визначає цим брак часу або терміновість вирішення проблем.

При кризі важливою є проблема управління. Висока комплексність управління в умовах кризи дозволяє з одного боку робити вплив на розвиток автономних процесів і охоплює з іншого боку специфічну проблематику керівництва: необхідність його високої якості і наявність тільки двох варіантів кінцевого результату дій менеджменту, тобто можливо або банкрутство, або успішне подолання кризи.

Ринкові форми господарювання в умовах жорсткої конкуренції приводять до неспроможності окремих суб'єктів господарювання або їх тимчасової неплатоспроможності.

Як показує теорія і підтверджує досвід, порушення платоспроможності в сучасних умовах є наслідком невідповідності стратегії підприємства змінам в зовнішньому середовищі. Ще 30 років тому в практиці управління підприємствами були відсутні стратегічні принципи.

Будь-яку ситуацію, в якій підприємство не встигає підготуватися до змін, можна вважати за кризову.

Щоб цього не відбулося, необхідно вчасно зрозуміти причини, по яких економіка підприємства опинилася в кризі, і прийняти заходи ще до зовнішнього прояву труднощів (фінансових складнощів).

УДК 656.08

ПРОБЛЕМИ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ РУХУ ПОЇЗДІВ ТА ЗАХОДИ ЩОДО ЇХ ВИРІШЕННЯ

Смачило Ю. В., здобувач (УкрДУЗТ)

Основним завданням залізничного транспорту України є задоволення потреб фізичних і юридичних осіб у перевезеннях при безперечному забезпеченні безпеки руху поїздів.

Безпека руху на залізничному транспорті залишається однією із ключових проблем сьогодення, оскільки схоронність життя і здоров'я людей, рухомого складу, вантажів і навколишнього середовища залежить від наявності і функціонування розвинутої і досконалої системи управління безпекою руху.

Існуючі наукові підходи щодо визначення рівня безпеки руху на залізничному транспорті в основному спрямовані на отримання результату за окремою групою показників без комплексного підходу.

В європейських країнах при забезпеченні безпеки руху використовується методологія RAMS, в якій використовуються показники безвідмовності (Reliability), готовності (Availability), ремонтпридатності (Maintainability) та безпеки (Safety) на залізничному транспорті. Дана методологія не враховує "людський фактор", а також не порушує актуальне питання оптимізації витрат на утримання інфраструктури.

Залізничний транспорт, як і будь-яка складна система, в період здійснення своєї діяльності неминує стикається з ризиками, або деякою невизначеністю, що в свою чергу може призвести до незапланованих експлуатаційних витрат.

У зв'язку з цим в Росії було розроблено методологію управління ресурсами, ризиками та надійністю на етапах життєвого циклу (УРРАН), яка представляє собою модернізовану методологію RAMS. Додатковим показником в системі УРРАН є довговічність об'єктів залізничного транспорту. В умовах дефіциту фінансів ця методологія дає змогу вкладати інвестиції в найбільш проблемні дільниці і збільшувати назначений термін роботи об'єктів залізничного транспорту до граничного стану на основі оцінки ризиків. Наприклад в колійному господарстві капітальний ремонт рейок проводиться відповідно до назначеного терміну служби, який в багатьох випадках настає раніше досягнення рейками гранично допустимого стану. Економічну доцільність продовження терміну служби прораховують за допомогою концепції вартості життєвого циклу, порівнюючи фактичні витрати на утримання інфраструктури з контрольними значеннями, що дає змогу

проводити лише дійсно потрібні об'єми ремонтної роботи.

Існуюча система управління безпекою руху на залізницях України не прораховує такі показники, як довговічність, безвідмовність, готовність та ремонтпридатність, що значно знижує картину оцінки безпеки руху. Тому постає задача розробки нових комплексних підходів щодо оцінки рівня безпеки руху на залізницях України, що потребує подальших досліджень.

УДК 332.1:338.1

МОДЕЛЬ RAB – МЕТОД ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Сотниченко Л.Л., к.е.н., доцент (ОНМА)

Для вирішення завдання підвищення ефективності функціонування транспортної інфраструктури і її модернізації та покладаючись на досвід передових країн світу, пропонуємо використовувати модель фінансування транспортних інфраструктурних проєктів RAB (Regulatory Asset Base – регульована база інвестованого капіталу) – це система довгострокового тарифоутворення, основною метою якої є залучення інвестицій у розширення й модернізацію інфраструктури.

Дотепер тарифоутворення проводилося за системою «витрати плюс». Це означає, що розглядаються фактичні витрати компанії за попередній рік і її інвестиційна програма. Із цих двох складових і формується тариф, який затверджується регульовальним органом. Дана методика застаріла. При ринковому ціноутворенні, в умовах конкуренції всі господарюючі суб'єкти прагнуть до зменшення витрат (оскільки при встановленій ціні тільки так можна збільшити прибуток), а при регулюванні «витрати плюс» такої зацікавленості в об'єкта регулювання немає. Тому низька ефективність діяльності організації природних монополій багато в чому обумовлена методикою тарифоутворення «витрати плюс», що застосовувався протягом останніх років.

Метод прибутковості інвестованого капіталу — принципово новий для України. Метод регулювання інфраструктурних монополій, забезпечує довгострокові прозорі «правила гри» для інвесторів. Дана система необхідна для залучення масштабних інвестицій у розподільні мережі при одночасній недопущенні різкого зростання тарифів на послуги мережних компаній. Модель RAB - регулювання дозволяє підприємствам залучати капітал у необхідному обсязі й повертати його не одномоментно (у

межах року), як у цей час, а протягом тривалого періоду.

Основним принципом методології є забезпечення повернення вкладених в активи компанії коштів за встановлений період і одержання нормованого доходу. Норма прибутковості, обумовлена державою, повинна відповідати рівню ризиків у мережних компаніях і забезпечувати привабливість галузі для інвесторів.

Тариф у методиці RAB складається із трьох компонентів: по-перше, коштів на покриття операційних витрат компанії, по-друге, коштів на повернення акціонерного й позикового капіталу й, по-третє, коштів на виплату відсотків за позиками. У довгостроковій перспективі тариф знижується у силу наступних обставин:

- скорочення операційних витрат, тому що регулятор через п'ять років зменшує їхній нормативний рівень на величину зекономлених витрат;

- здешевлення приваблюваного капіталу, оскільки при довготривалості умов тарифоутворення й щорічної індексації з урахуванням макроекономічних факторів знижуються інвестиційні ризики.

Таким чином, дві із трьох складових тарифу в новій системі регулювання мають тенденцію до зниження. Третя складова - капітал, який направляється на інвестиційні цілі, — може нарощуватися, при цьому тариф не буде зростати, а в міру задоволення потреб компанії в інвестиціях почне скорочуватися.

Застосування нової методики тарифоутворення буде стимулювати компанії до економії коштів на операційні видатки, прямо пов'язані із забезпеченням процесу надання послуг транспортної інфраструктури. Їхню основу становлять витрати на обслуговування інфраструктури, ремонт, оплату праці співробітників компанії й відрахування на соціальні потреби. Економія від зниження операційних витрат не буде виключена регульовальними органами з тарифу наступних періодів і може бути використана компанією на розвиток мережного комплексу протягом наступного довгострокового періоду. По закінченні довгострокового періоду регулювання тариф для компанії на зекономлену величину знижується. Вигода від підвищення ефективності роботи мережної організації переходить до споживачів.

У рамках RAB моделі тарифи знижуються в середньостроковій перспективі (зниження видатків за рахунок росту інвестицій і економічних стимулів).

Метод RAB виступає стимулюючим фактором зростання продуктивності, при якому буде забезпечена головна концептуальна ідея сучасної парадигми продуктивності організації -