

3. Коковихіна О. О. Управління конкурентоспроможністю вагоноремонтних підприємств залізничного транспорту // Українська державна академія залізничного транспорту. – Х., 2010. – 20 с.

4. Кривопішин О. М. Динаміка розвитку залізниці // Залізничний транспорт України. – 2006. – № 6. – С. 17 – 20.

5. Дикань В.Л. Повышение эффективности функционирования естественных монополий в условиях рынка (по материалам железнодорожного транспорта): монографія. / Данько М.І., Дикань В.Л., Шраменко О.В. - Х.: УкрДАЗТ, 2010. - 168 с.

6. Уткіна Ю.М. Резерви забезпечення якості на вагоноремонтних підприємствах залізничного транспорту / Ю.М. Уткіна // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. - № 24. - С. 75-78.

7. Каличева Н.Є. Організація управління на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах / Н.Є. Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2014. - № 45. - С. 167-170.

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОБУДОВИ ТЕХНОЛОГІЧНИХ КАРТОК ПОДОЛАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ БАР'ЄРІВ МАЛИМ ПІДПРИЄМНИЦТВОМ

Малишко Ю. М., викладач

Харківський національний економічний університет ім. С. Кузнеця

Розвиток малого підприємництва – важливий фактор формування повноцінного ринкового середовища, реструктуризації та підвищення ефективності суспільного виробництва, поліпшення матеріального добробуту громадян, вирішення соціальних проблем. Але здійснювані в Україні політика регулювання характеризується наявністю значної кількості адміністративних бар'єрів, які стримують розвиток малого підприємництва. У силу властивих малому підприємству особливостей, його представники найбільш болісно реагують на адміністративні бар'єри, з якими їм доводиться стикатися в процесі організації та ведення господарської діяльності. Так, на відміну від середнього та великого бізнесу, через обмеженість фінансових ресурсів, суб'єкту малого підприємництва складно нести значні фінансові витрати внаслідок подолання адміністративних

бар'єрів. У зв'язку з цим, з метою нейтралізації негативного впливу адміністративних бар'єрів, необхідним є виявлення недоліків діючих порядків подолання таких бар'єрів та їх скасування.

Вивченням проблем адміністративних бар'єрів займалися такі вітчизняні та зарубіжні вчені: М. Портер, Е. де Сото, О. Аузан, П. Крючкова, О. Філіппенков та ін., але, незважаючи на численні дослідження і високу значущість їх наукових здобутків, проблема нейтралізації негативного впливу адміністративних бар'єрів на мале підприємництво залишається вирішеною не повною мірою.

Засобами подолання адміністративних бар'єрів малого підприємництва є:

- 1) отримання відповідних адміністративних послуг;
- 2) отримання відповідних публічних неадміністративних послуг,
- 3) раціоналізації організації обліку;
- 4) застосування кількох перелічених вище засобів.

Чим більшими є фінансові витрати та тривалість подолання адміністративного бар'єру за допомогою застосування одного із наведених засобів суб'єктом малого підприємництва, тим більше адміністративне навантаження він створює. В такому випадку необхідним є впровадження заходів з нейтралізації негативного впливу адміністративного бар'єру на функціонування суб'єктів малого підприємництва шляхом раціоналізації організаційних процедур надання адміністративних та неадміністративних послуг, спрощення порядку ведення обліку.

З метою визначення витрат часу та фінансових витрат малого підприємництва на подолання адміністративного бар'єру пропонується використовувати технологічну картку, яка представляє собою графічну побудову даного процесу. Однак, для різних засобів подолання адміністративних бар'єрів технологічна картка буде мати свій вигляд.

Для побудови технологічної картки подолання адміністративного бар'єру шляхом отримання неадміністративної послуги пропонується використовувати технологію взаємодії «клієнт-сервер» [2, с. 201]. Процес подолання адміністративного бар'єру зображується у вигляді схеми, що представляє собою ієрархічно упорядкований перелік робіт, які виконуються:

- 1) суб'єктами малого підприємництва, на яких поширюється дія бар'єру;
- 2) суб'єктами господарювання, які надають неадміністративну послугу, що є засобом подолання адміністративного бар'єру.

З лівої та правої частини схеми вказуються витрати часу та фінансові витрати суб'єкта малого підприємництва на проходження певної процедури подолання адміністративного бар'єру.

Застосування даного виду технологічної картки подолання адміністративного бар'єру шляхом отримання неадміністративної послуги дозволяє наочно представити процес подолання адміністративного бар'єру, визначити на яких етапах подолання адміністративного бар'єру витрачається найбільше часу та грошей суб'єкта малого підприємства, визначити скільки процедур необхідно пройти суб'єкту малого підприємства для подолання адміністративного бар'єру.

Однак, використання технології взаємодії «клієнт-сервер» для графічної побудови процесу подолання адміністративного бар'єру шляхом отримання адміністративної послуги не є можливим, оскільки процес її подолання може містити корупційні ризики, які теж необхідно відобразити в картці.

Також плата за отримання адміністративної послуги знімається лише у випадку отримання позитивного результату: надання дозволу, здійснення реєстраційної дії тощо. В разі відмови від проведення певних дій органами виконавчої влади плата не справляється. На відміну від адміністративних послуг, при отриманні неадміністративної послуги плата за виконання певних дій на користь суб'єкта малого підприємства іншим суб'єктом господарювання передбачає плату незалежно від результату. Наприклад, при проходженні експертизи плата справляється як при отриманні позитивного результату про відповідність суб'єкта господарювання вимогам законодавства, так і негативного.

Тому з метою побудови технологічної картки подолання адміністративного бар'єру за допомогою отримання адміністративної послуги пропонується використовувати технологію на основі цифрової схемотехніки [3, с. 102].

Процес подолання адміністративного бар'єру зображується також у вигляді схеми, однак витрати часу на проходження певних процедур вказуються в реєстрах та демультимплексорах, які відображають певні дії органів влади або суб'єкта малого підприємства, спрямовані на подолання адміністративного бар'єру.

Лінії зв'язку між блоками вказують на рух документів. В разі надання певного з них має оплатний характер – це вказується на лінії.

Якщо проходження певної процедури подолання адміністративного бар'єру характеризується наявністю корупційного

ризик – той реєстр або демультимплексор, що відображає процедуру, позначається сірим кольором, та в правій частині схеми пояснюється який саме ризик притаманний цій процедурі.

Застосування даного виду технологічної картки для графічного відображення процесу подолання адміністративного бар'єру за допомогою отримання адміністративної послуги дозволяє наочно представити процес подолання адміністративного бар'єру, визначити на яких етапах подолання адміністративного бар'єру виникають корупційні ризики, розрахувати витрати часу та фінансові витрати суб'єкта малого підприємництва на подолання бар'єру, визначити скільки адміністративних процедур необхідно пройти суб'єкту малого підприємництва для подолання адміністративного бар'єру.

Наслідком подолання такого адміністративного бар'єру, як адміністрування податків, є витрати часу на ведення податкового обліку. Тому технологічна картка подолання адміністративного бар'єру шляхом раціоналізації організації обліку має мати вигляд діаграми часу. Для ілюстрації технології подолання адміністративного бар'єру в цьому випадку пропонується використовувати діаграму Ганта [1]. Діаграма процесу подолання адміністративного бар'єру складається зі смуг, орієнтованих уздовж осі часу. Кожна смуга на діаграмі представляє окремі роботи по складанню і надання звітності в контролюючі органи, її кінці - моменти початку і завершення робіт, її протяжність - тривалість робіт. Вертикальною віссю діаграми служить перелік обов'язкової звітності.

Перевагою діаграми Ганта як ілюстрації робіт суб'єкта господарювання, пов'язаних з адмініструванням податків, є гнучке представлення даних (дозволяється прибирати з діаграми ті строки, що передбачають подання звітності, яка не властива даному суб'єкту господарювання), наочність (в одній таблиці можна побачити всю звітність, яку необхідно подавати суб'єкту господарювання контролюючим органам протягом року). При цьому застосування вказаних вище технологій взаємодії «клієнт-сервер» та цифрової схемотехніки в даному випадку не є доцільним через їх ненаглядність.

Відмінністю запропонованого підходу до побудови технологічних карток подолання адміністративного бар'єру від існуючих є відображення всіх витрат суб'єктів малого підприємництва, а також корупційних ризиків, що можуть виникнути в процесі подолання адміністративного бар'єру.

Використання даного методичного підходу дозволить обґрунтувати необхідність здійснення заходів, спрямованих на раціоналізацію процедури подолання адміністративного бар'єру, розрахувати її результативність, а також знизити негативний вплив адміністративних бар'єрів на мале підприємництво.

Література.

1. Діаграма Ганта [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Діаграма_Ганта.

2. Скляр А. Я. Введення в InterBase / А. Я. Скляр. – Москва: Гаряча Лінія — Телекому, 2002. – 520 с.

3. Цифрова схемотехніка: Підручник / В.І. Бойко, А.М. Гуржій, В.Я. Жуйков, та ін. — 2-ге вид., допов. і переробл. — К.: Вища шк., 2004. — 423 с.

СТАН ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

Марченко О. П., студент

Науковий керівник: Лучникова Т. П., ст. викладач

Державний економіко-технологічний університет транспорту

Перевізну роботу залізниць тяговим рухомим складом та утримання його у справному стані у відповідності до технічних вимог забезпечує локомотивне господарство. Звідси випливає, що підвищенню ефективності його роботи необхідно приділити ще більше уваги.

На сьогоднішній день фізичний знос тягового рухомого складу залізниць України критичний, а саме, - у тепловозів 95,1 %, а у електровозів 90,7 % [1]. Слід зауважити, що основна частина локомотивів побудована за технічними вимогами, які були розроблені фахівцями ще в минулому столітті. А як відомо, що експлуатувати застарілий рухомий склад є економічно не вигідно, адже це сприяє не тільки значному підвищенню вартості ремонтних робіт, але й зниженню якості та безпеки перевезень.

В рамках програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 рр. [4], у 2016 році для локомотивного господарства заплановано придбати товарно-матеріальних цінностей, необхідних для здійснення ремонтних робіт, на суму 420 млн грн.