

Національна академія наук України
Міністерство освіти і науки України
Міністерство інфраструктури України
Інститут проблем ринку та економіко-екологічних
досліджень (Одеса)
Державна адміністрація залізничного транспорту
України (Укрзалізниця)
Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна
Національний авіаційний університет України (Київ)
Національний університет
«Одеська юридична академія»
Одеська національна морська академія
Державний економіко-технологічний університет
транспорту (Київ)
Одеський морський торговельний порт
Іллічівський морський торговельний порт
Морський торговельний порт Южний
Маріупольський морський торговельний порт
Асоціація судновласників України
Українська асоціація суднових постачальників
НВП «Укртрансакад»
Асоціація портів України «Укрпорт»



**Матеріали IV Всеукраїнської науково-
практичної конференції
«ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО
КОМПЛЕКСУ»**
*(Проблеми управління, економіки, екології та
права щодо розвитку транспортного комплексу
України)*

**5-6 листопада 2015 року
м. Дніпропетровськ**

**Одеса
2015**

УДК 658.286
ББК 65.37
П27

Зареєстровано у УкрІНТЕІ 06.10.2015, посвід.№535

Під науковою редакцією
д.е.н., професора Котлубая О.М.

П27 **Перспективи розвитку транспортногo комплексу**
(Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортногo комплексу України.) : матеріали ІV Всеукраїнської науково-практичної конференції, м.Дніпропетровськ, 5-6 листопада 2015 р. / [під наук. ред. Котлубая О.М.] ; НАНУ, МОНУ, МІУ та ін. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2015. – 133 с.

ISBN 978-966-02-7756-4

У збірник матеріалів включено тези доповідей, що представлені на ІV Всеукраїнській науково-практичній конференції «Перспективи розвитку транспортногo комплексу» (Проблеми управління, економіки, екології та права розвитку транспортногo комплексу України). У доповідях учасників конференції розглядаються актуальні проблеми стратегічного розвитку транспортногo комплексу України, особливості державної політики, податкового регулювання, економічної та фінансової безпеки транспортної діяльності, стратегічні завдання розвитку її інвестиційно-інноваційної спрямованості, теоретико-методологічні засади формування системи екологічних стандартів та правового забезпечення діяльності підприємств транспорту, а також проблеми підготовки фахівців транспортної галузі.

УДК 658.286
ББК 65.37

ISBN 978-966-02-67756-4

© Національна академія наук України, 2015
© Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, 2015

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

Президія:

Співголови президії - Буркинський Борис Володимирович, академік НАН України, д.е.н., проф., директор ІПРЕЕД;
Пшінько Олександр Миколайович, д.т.н., проф., ректор ДНУЗТ ім. акад В. Лазаряна
Заступник голови – Мямлін С.В., д.т.н., проф., проректор з наукової роботи ДНУЗТ;
Котлубай О.М., д.е.н., проф., заст. дир. ІПРЕЕД;
Курлянд Олександр Маркович – к.е.н., президент Асоціації судовласників України;
Макаренко Михайло Володимирович, д.е.н., проф., ректор ДЕТУТ;
Міюсов Михайло Валентинович, д.т.н., проф., ректор ОНМА;
Снітко М.П. заступник Міністра інфраструктури України;
Чайко Андрій Геннадійович, ген. директор АСК «Укррічфлот».

Члени оргкомітету:

Бараш Ю.С., д.е.н., проф., зав. каф. ДНУЗТ
Боднар Б. Є., д.т.н., проф. перший проректор ДНУЗТ;
Гнєнний О.М., д.е.н., проф., зав. каф. ДНУЗТ;
Головкова Л.С., д.е.н., проф., зав. каф. ДНУЗТ;
Довгополова Т.О. заст. нач. ДП «Придніпровська залізниця»;
Кібік О.М., д.е.н., проф. зав. каф. НУ «ОЮА»;
Загорулько В.М., д.е.н., проф., зав. каф. НАУ;
Лько О.В. нач. Управління морегосподарського комплексу, транспорту та зв'язку Одеської Облдержадміністрації;
Коваль В.І., президент УНАСП;
Копитко В.І., д.е.н., проф., декан Львівського ф-ту ДНУЗТ;
Ейтутіс - Г.Д., д.е.н., проректор з наукової роботи ДЕТУТ, м. Київ.
Кравченко А.В., к.е.н, заст. начальника з фінансів Маріупольської філії ДП АМПУ;
Мірошніченко М.А., заст. нач. МТП «Южний»по економіці і фінансам;
Нікулін С.Г., к.е.н, доц., директор ДП «ЧорноморНДІпроект»;
Пінчук О.П., к.е.н., директор НВП «Укртрансакад»
Полишко Т.В., к.е.н., доц., декан ЕГФ, ДНУЗТ;
Шинкаренко В.Г., д.е.н., проф., зав. каф. ХНАДУ;
Льїн В.О., заступник генерального директора Асоціації портів України «Укрпорт»

Вчені секретарі оргкомітету:

Познанська Інна Володимирівна, к.е.н., с.н.с.
Хумарова Ніна Іполитівна, д.е.н., с.н.с.
Міщенко Максим Іванович, д.е.н., професор кафедри ДНУЗТ
Технічний секретаріат оргкомітету
Берестеннікова О.М., Шевченко І.В.

Програма Конференції

Мови конференції: російська, українська.

ПОРЯДОК РОБОТИ:

- I. Пленарне засідання – 5 листопада, 11.00 (м. Дніпропетровськ, ауд. 314 (зал засідань Вченої ради)
- II. Засідання секцій за напрямками – 6 листопада, 11.00 (згідно з програмою конференції)
- III. Підсумкове пленарне засідання – 6 листопада 15.00, закриття конференції

ПЛЕНАРНЕ ЗАСІДАННЯ

5 листопада, 11.00 (зал засідань Вченої ради ДНУЗТ, ауд.314)
Привітання організаторів конференції

1. СОБІВАРТІСТЬ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЦЬ В УМОВАХ РИНКОВОГО ЦІНОУТВОРЕННЯ **Мямлін** Сергій Віталійович д.т.н., проф., проректор з наукової роботи ДНУЗТ, **Барановський** Денис Миколайович д.т.н., г.н.с. ДНУЗТ

2. РОЗВИТОК ІНСТИТУЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ **Котлубай** Олексій Михайлович д.е.н., проф., заступник директора з наукової роботи ШРЕЕД НАНУ

3. МЕТОДИКА ВИЗНАЧЕННЯ КІЛЬКОСТІ ТУРИСТІВ, ЯКІ МОЖУТЬ КОРИСТУВАТИСЯ ТУРИСТИЧНИМИ ПОДОРОЖАМИ ТА ВІДПОЧИНКОМ В РЕГІОНАХ ОБСЛУГОВУВАННЯ ВУЗЬКОКОЛІЙНИМИ ЗАЛІЗНИЧНИМИ ЛІНІЯМИ **Бараш** Юрій Савелійович - д.е.н., професор завідувач кафедри «Облік, аудит та інтелектуальна власність» ДНУЗТ, **Чаркіна Тетяна Юрїївна**- к.е.н., доцент кафедри «Економіка та менеджмент» ДНУЗТ

4. СНИЖЕНИЕ ИНТЕНСИВНОСТИ ВЫНОСА УГЛЯ ИЗ ПОЛУВАГОНОВ **Біляєв** Микола Миколайович д.т.н., проф. завідувач кафедри «Гідравліка та водопостачання» ДНУЗТ **Карпо** Аліна Олександрівна - здобувач ДНУЗТ

5. «ЧЕЛОВЕК ПОЗНАЮЩИЙ» И ФИЛОСОФИЯ НАУКИ В НАЧАЛЕ XXI В. **Власова** Тетяна Іванівна д.ф.н, проф., зав. кафедри філології та перекладу ДНУЗТ

6. ПРОБЛЕМЫ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ
ТРАНСПОРТНЫХ МЕНЕДЖЕРОВ И ПОСЛЕДСТВИЯ ОТ ИХ
НЕ РЕШЕНИЯ **Аксёнов** Иван Михайлович, д.е. н., проф

Секція 1

УПРАВЛІННЯ І ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ ТРАНСПОРТНОГО
КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

(модератор д.е.н., проф. Копитко В.І.)

6 листопада, 11.00 (ауд. 443)

1. РЕГІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОГО ТУРИЗМУ **Копитко** Василь Іванович
д.е.н., проф., декан факультету Львівської філії ДНУЗТ,
Терещак Юрій Володимирович к.т.н., доцент кафедри
«Рухомий склад і колія» Львівської філії ДНУЗТ

2. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ **Клюева** Альона Володимирівна
магістр ДНУЗТ, **Присухіна** Ірина Олександрівна магістр
ДНУЗТ

3. МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ
ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ **Сотніченко** Людмила
Леонідівна к.е.н., зав. кафедри Менеджменту та економіки
морського транспорту ОНМА

4. ОЦІНКА СТІЙКОСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ
ПІДПРИЄМСТ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ **Чебанова** Тетяна
Евгеніївна доцент ОНМУ, **Корецька** Ольга Валеріївна
ст.викладач ОНМУ

5. ЕКОНОМІЧНИЙ АНАЛІЗ СТАТИСТИЧНИХ ДАНИХ
ПОРУШЕНЬ БЕЗПЕКИ РУХУ ПОЇЗДІВ **Лапін** Павло
Володимирович здобувач ДЕГУТ

6. ЩОДО ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ **Луненко** Анна Юріївна магістр у
ДНУЗТ, **Зінчук** О.В. магістр ДНУЗТ

Секція 2

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА ТА РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

(модератор д.т.н., проф. Козаченко Д.Н.)

6 листопада, 11.00 (ауд.443)

1. РАСШИРЕНИЕ КОНКУРЕНЦИИ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ВОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК **Козаченко**

Дмитро Миколайович д.т.н., проф., начальник науково-дослідної частини ДНУЗТ, **Верлан** Анатолій Іванович заступник генерального директора Товариства з обмеженою відповідальністю з іноземними інвестиціями «Трансінвестсервіс», м.Одеса

2. УКРАЇНА ЯК ТРАНЗИТНА ДЕРЖАВА: ІНСТИТУЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОЗИТИВНОГО ІМІДЖУ **Липинська** Олена Андріївна д.е.н., с.н.с., відділ ринку транспортних послуг ІПРЕЕД НАНУ

3. РОЗВИТОК МОРСЬКОГО ПОРТОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ У ПЕРСПЕКТИВІ СПІВРОБІТНИЦТВА УКРАЇНИ ТА ЄС **Льченко** Світлана Віталіївна д.е.н., с.н.с., ІПРЕЕД НАНУ, **Бойко** Марія Олександрівна аспірант, ІПРЕЕД НАНУ

4. ЦІЛЬОВЕ ПРОГРАМУВАННЯ ЯК ЕФЕКТИВНИЙ МЕТОД ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ **Шевченко** Інна Юріївна к.е.н., доцент кафедри економіки підприємства ХНАДУ

Секція 3

ОРГАНІЗАЦІЯ УПРАВЛІННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯМ ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГІЧНИХ СИСТЕМ В УКРАЇНІ

(модератор д.т.н., проф. Козаченко Д.Н.)

6 листопада, 11.00 (ауд.443)

1. ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНО- СКЛАДСЬКОГО КОМПЛЕКСУ **Горобець** Володимир Леонідович д.т.н., професор кафедри «Безпека життєдіяльності» ДНУЗТ, **Нестеренко** Галина Іванівна к.т.н., доцент кафедри «Управління експлуатаційною роботою» ДНУЗТ, **Музикін** Михайло Ігорович магістр, аспірант кафедри «Безпека життєдіяльності» ДНУЗТ, **Музикіна** Світлана Ігорівна к.т.н., доцент кафедри «Безпека життєдіяльності» ДНУЗТ

2. СУЧАСНІ ВИМОГИ СИСТЕМОЇ СТРУКТУРИЗАЦІЇ МІСЬКОГО ГРОМАДСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ **Вдовиченко** Володимир Олексійович к.т.н., доцент кафедри транспортних технологій Харківського національного автомобільно-дорожнього університету

3. ОСНОВИ РАЗВИТИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВЕЗОК **Кухарчик** Олексій Геннадійович аспірант ІПРЕЕД НАНУ

4. ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНИХ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ **Мельников** Сергій Валерійович к.е.н., доцент, с.н.с. відділу ринку транспортних послуг ІПРЕЕД НАНУ

5. ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГІЧНІ СИСТЕМИ ЯК ОСНОВА ДЛЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ І РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ **Шевченко** Ілона Вадимівна здобувач, інженер відділу ринку транспортних послуг ІПРЕЕД НАНУ

Секція 4

ІННОВАЦІЙНА СПРЯМОВАНІСТЬ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

(модератор д.е.н., доц. Міщенко М.І.)

6 листопада, 11.00 (ауд.317)

1. РЕЗЕРВИ ЗНИЖЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ПЛАНОВО-ЗАПОБІЖНИХ РЕМОНТНО-КОЛІЙНИХ РОБІТ **Міщенко** Максим Іванович д.е.н., доцент, професор кафедри: «Економіка та менеджмент» ДНУЗТ

2. СТВОРЕННЯ ПАСАЖИРСЬКОГО РУХОМОГО СКЛАДУ ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ТУРИСТСЬКИХ МАРШРУТІВ **Мямлін** Сергій Сергійович м.н.с. проектно-конструкторського технологічного бюро ДНУЗ,Т **Кебал** Іван Юрійович аспірант ДНУЗТ

3. ІННОВАЦІЙНА СПРЯМОВАНІСТЬ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ БУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ ЯК ОСНОВА ЇХ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ **Коваленко** Валентина Володимирівна к.т.н., с.н.с., докторант ДНУЗТ

4. ПРОЕКТ ЕДИНОГО ОКНА «AnNA» В ОДЕССКОМ ПОРТУ **Картишев** Данило Володимирович інженер відділу ринку транспортних послуг ІПРЕЕД НАН України

Секція 5

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ПІДПРИЄМСТВ І ОРГАНІЗАЦІЙ ТРАНСПОРТУ

(модератор д.е.н., доц. Міщенко М.І.)

6 листопада, 11.00 (ауд.317)

1. ЗАГРОЗИ ЕКОНОМІЧНІЙ БЕЗПЕЦІ В МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ **Гребенник** Наталя Григорівна к.е.н., доцент, декан факультету економіки та управління ОНМУ, **Сорокіна** Катерина Павлівна ст. 1 курсу магістратури ОНМУ

2. БАГАТОФАКТОРНА МОДЕЛЬ АНАЛІЗУ ЧУТЛИВОСТІ У ДОСЛІДЖЕННІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ **Шумлянська** Ольга Ігорівна к.е.н., доцент кафедри “Фінансово-економічна безпека, облік та аудит“ ОНМУ

Секція 6

СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ І ОРГАНІЗАЦІЯХ ТРАНСПОРТУ

(модератор к.е.н., доц. Полішко Т.В.)

6 листопада, 11.00 (ауд.315)

1. КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ **Жихарсва** Влада Вікторівна д.е.н., проф., зав. кафедри «Економіка підприємства і підприємництво на морському транспорті» ОНМУ

2. ЗНАЧЕННЯ НАУКОВО-ТЕХНІЧНОГО ПРОГРЕСУ ДЛЯ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ **Андрієнко** Марія Михайлівна к.е.н., доцент кафедри економіки Національного авіаційного університету

3. КРИЗИС МОТИВАЦІЇ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ **Камчатная** Тамара Георгіївна провідний інженер ІПРЕЕД НАНУ

4. ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ «ВІКОН» НА РЕМОНТІ КОЛІЇ

Полішко Тетяна Валеріївна к.е.н., доцент, декан економіко-гуманітарного факультету ДНУЗТ

Секція 7

ПІДПРИЄМСТВА НА РИНКАХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

(модератор к.е.н., доц. Полішко Т.В.)

6 листопада, 11.00 (ауд.315)

1. ПЕРЕДУМОВИ ЕФЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Кібік Ольга Миколаївна завідувач кафедрою національної економіки Національного університету «Одеська юридична академія», **Широков** Максим Анатолієвич начальник Южненської філії ДП «Адміністрація морських портів України»

2. ЕЛЕМЕНТИ ОРГАНІЗАЦІЙНОГО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ТЕХНІЧНОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ **Глушко** Ганна Миколаївна здобувач у Міжнародному гуманітарному університеті

3. МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКИ СТЕПЕНИ КОНКУРЕНЦИИ НА РЫНКЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК **Горшков** Яків Анатолійович доцент кафедри «Морськи перевезення» ОНМУ, **Дергачова** Ірина Володимирівна ст.викладач ОНМУ

4. ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ СЕРВІСНОЇ СИСТЕМИ ПАСАЖИРСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ **Мельник** Тетяна Степанівна к.е.н., начальник відділу маркетингових досліджень Департаменту пасажирських перевезень далекого сполучення Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», **Христофор** Олег Вікторович к.е.н., доцент кафедри «Менеджмент» ДЕТУТ

5. ПЕРСПЕКТИВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ІНТЕГРОВАНИХ СТРУКТУР НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ **Хаймінова** Юлія Володимирівна к.е.н., доцент кафедри національної економіки Національного університету «Одеська юридична академія»

6. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПРОБЛЕМИ ВХОДЖЕННЯ УКРАЇНСЬКИХ СУДНОВЛАСНИКІВ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО ФРАХТОВОГО РИНКУ **Познанська** Інна Володимирівна к.е.н., с.н.с. відділу ринку транспортних послуг ШПРЕЕД НАНУ

7. ВИСВІТЛЕННЯ У ЗАРУБІЖНІЙ ЛІТЕРАТУРІ КОНЦЕПЦІЙ ТА ПІДХОДІВ ЩОДО РОЗРОБКИ КЛЮЧОВИХ ПОКАЗНИКІВ ЕФЕКТИВНОСТІ (КРІ) **Зіць** Олексій Євгенович начальник відділу у Публічному акціонерному товаристві «Українська залізниця»

8. ФАКТОРИ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ВІДТВОРЕННЯ КАПІТАЛУ ПОРТОВИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ **Брагарник** Ольга Олесандрівна старший викладач кафедри загальної економічної теорії ОНЕУ, **Постоленко** Юлія Петрівна асистент кафедри національної економіки ОНЮА

Секція 8

ЕКОЛОГІЧНІ СТАНДАРТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

(модератор д.т.н., проф.. **Беляєв** М.М.)

6 листопада, 11.00 (ауд.326)

1. ОЦЕНКА УРОВНЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ С ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ТОЧЕК ЗРЕНИЯ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА **Біляєв** Микола Миколайович д.т.н., проф. завідувач кафедри «Гідравліка та водопостачання» ДНУЗТ, **Мунтян** Лілія Яківна пошукувач на кафедра «Гідравліка та водопостачання» ДНУЗТ

2. ЕКОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ **Никифорова** Олена Анатоліївна к.б.н., доцент кафедри «Безпека життєдіяльності» ДНУЗТ, **Сидоренко** Ганна Григорівна к.б.н., доцент кафедри «Безпека життєдіяльності» ДНУЗТ, **Заяць** Юрій Львович к.т.н., доцент кафедри «Безпека життєдіяльності» ДНУЗТ

Секція 9

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

(модератор д.филос.н., професор **Власова** Т.І.)

6 листопада, 11.00 (ауд.513)

1. ОСНОВНІ ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА **Котлубай** Вячеслав Олексійович к.е.н. доцент кафедри національної економіки Національний Університет «Одеська юридична академія», **Редіна** Євгенія

Валентинівна к.е.н. доцент кафедри національної економіки
Національний Університет «Одеська юридична академія»

Секція 10

ПІДГОТОВКА КАДРІВ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОГО
КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

(модератор д.филос.н., професор Власова Т.І.)

6 листопада, 11.00 (ауд.513)

1. ГЕНДЕРНАЯ ДИСКРИМИНАЦИЯ НА РЫНКЕ ТРУДА
(НА МАТЕРИАЛЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
Решетньова Юлія Юріївна викладач кафедри «Філологія та
переклад» ДНУЗТ

2. ПОДГОТОВКА КАДРОВ С УЧЕТОМ
РЕГИОНАЛЬНОЙ АСИММЕТРИИ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ
УСЛУГ В УКРАИНЕ **Кухарчик** Валентина Георгіївна к.е.н.,
с.н.с. ІПРЕЕД НАНУ

3. ДИАЛОГИЗМ ПЛАТОНА КАК ПРИНЦИП
ПЕДАГОГИКИ **Крат** Олена Михайлівна юристконсульт
юридичного відділу ДНУЗТ

ЗАКРИТТЯ КОНФЕРЕНЦІЇ

Підсумкове пленарне засідання

6 листопада, 15.00(зал засідань Вченої ради ДНУЗТ)

Зміст

ПЛЕНАРНЕ ЗАСІДАННЯ	18
МЯМЛІН С.В., БАРАНОВСЬКИЙ Д.М. СОБІВАРТІСТЬ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЦЬ В УМОВАХ РИНКОВОГО ЦІНОУТВОРЕННЯ	18
КОТЛУБАЙ О.М. РОЗВИТОК ІНСТИТУЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ	20
БАРАШ Ю. С., ЧАРКІНА Т. Ю. МЕТОДИКА ВИЗНАЧЕННЯ КІЛЬКОСТІ ТУРИСТІВ, ЯКІ МОЖУТЬ КОРИСТУВАТИСЯ ТУРИСТИЧНИМИ ПОДОРОЖАМИ ТА ВІДПОЧИНКОМ В РЕГІОНАХ ОБСЛУГОВУВАННЯ ВУЗЬКОКОЛІЙНИМИ ЗАЛІЗНИЧНИМИ ЛІНІЯМИ.....	24
БЕЛЯЕВ Н.Н., КАРПО А.А. СНИЖЕНИЕ ИНТЕНСИВНОСТИ ВЫНОСА УГЛЯ ИЗ ПОЛУВАГОНОВ	26
ВЛАСОВА Т.И. «ЧЕЛОВЕК ПОЗНАЮЩИЙ» И ФИЛОСОФИЯ НАУКИ В НАЧАЛЕ XXI В.....	27
АКСЕНОВ И.М. ПРОБЛЕМЫ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ТРАНСПОРТНЫХ МЕНЕДЖЕРОВ И ПОСЛЕДСТВИЯ ОТ ИХ НЕ РЕШЕНИЯ.....	30
УПРАВЛІННЯ І ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ	34
КОПИТКО В.І., ТЕРЕЩАК Ю.В. РЕГІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ТУРИЗМУ	34

КЛЮЕВА А.В. , ПРИСУХІНА І.О. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ	36
ЧЕБАНОВА Т.Е., КОРЕЦЬКА О.В. ОЦІНКА СТІЙКОСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	38
ЛАПІН П.В. ЕКОНОМІЧНИЙ АНАЛІЗ СТАТИСТИЧНИХ ДАНИХ ПОРУШЕНЬ БЕЗПЕКИ РУХУ ПОЇЗДІВ	39
ЛУНЕНКО А.Ю., ЗІНЧУК О.В. ЩОДО ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	41
СОТНИЧЕНКО Л.Л. МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ	43

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА ТА РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ 46

КОЗАЧЕНКО Д.Н., ВЕРЛАН А. И. РАСШИРЕНИЕ КОНКУРЕНЦИИ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ВОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК	46
ЛИПИНСЬКА О.А. УКРАЇНА ЯК ТРАНЗИТНА ДЕРЖАВА: ІНСТИТУЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОЗИТИВНОГО ІМІДЖУ	48
ІЛЬЧЕНКО С.В., БОЙКО М.О. РОЗВИТОК МОРСЬКОГО ПОРТОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ У ПЕРСПЕКТИВІ СПІВРОБІТНИЦТВА УКРАЇНИ ТА ЄС	51
ШЕВЧЕНКО І.Ю. ЦІЛЬОВЕ ПРОГРАМУВАННЯ ЯК ЕФЕКТИВНИЙ МЕТОД ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ	53

**ОРГАНІЗАЦІЯ УПРАВЛІННЯ
ФУНКЦІОНУВАННЯМ ТРАНСПОРТНО-
ТЕХНОЛОГІЧНИХ СИСТЕМ В УКРАЇНІ 55**

ГОРОБЕЦЬ В. Л., НЕСТЕРЕНКО Г. І., МУЗИКІНА С. І.,
МУЗИКІН М. І. ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ
ТРАНСПОРТНО-СКЛАДСЬКОГО КОМПЛЕКСУ 55

ВДОВИЧЕНКО В.О. СУЧАСНІ ВИМОГИ СИСТЕМНОЇ
СТРУКТУРИЗАЦІЇ МІСЬКОГО ГРОМАДСЬКОГО
ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ 57

КУХАРЧИК О.Г. ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ
МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВЕЗОК..... 59

МЕЛЬНИКОВ С.В. ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ
ДЕРЖАВНИХ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ
ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ..... 64

ШЕВЧЕНКО І.В. ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГІЧНІ
СИСТЕМИ ЯК ОСНОВА ДЛЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ
МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ І
РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОГО
ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ..... 66

**ІННОВАЦІЙНА СПРЯМОВАНІСТЬ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ 69**

МІЩЕНКО М.І. РЕЗЕРВИ ЗНИЖЕННЯ
СОБІВАРТОСТІ ПЛАНОВО-ЗАПОБІЖНИХ
РЕМОНТНО-КОЛІЙНИХ РОБІТ 69

МЯМЛИН С.С., КЕБАЛ І.Ю. СТВОРЕННЯ
ПАСАЖИРСЬКОГО РУХОМОГО СКЛАДУ ДЛЯ
ОРГАНІЗАЦІЇ ТУРИСТСЬКИХ МАРШРУТІВ..... 71

КОВАЛЕНКО В.В. ІННОВАЦІЙНА СПРЯМОВАНІСТЬ
РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ БУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ ЯК
ОСНОВА ЇХ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ..... 73

**ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ПІДПРИЄМСТВ І
ОРГАНІЗАЦІЙ ТРАНСПОРТУ 75**

ГРЕБЕННИК Н.Г., СОРОКІНА К.П. ЗАГРОЗИ
ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В МОРСЬКИХ
ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ 75

ШУМЛЯНСЬКА О.І. БАГАТОФАКТОРНА МОДЕЛЬ
АНАЛІЗУ ЧУТЛИВОСТІ У ДОСЛІДЖЕННІ
ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ
МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ 77

КАРТЫШЕВ Д.В. ПРОЕКТ ЄДИНОГО ОКНА «ANNA»
В ОДЕССКОМ ПОРТУ 79

**СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ НА
ПІДПРИЄМСТВАХ І ОРГАНІЗАЦІЯХ
ТРАНСПОРТУ 81**

ЖИХАРЄВА В.В. КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ
РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ..... 81

АНДРІЄНКО М. М. ЗНАЧЕННЯ НАУКОВО-
ТЕХНІЧНОГО ПРОГРЕСУ ДЛЯ СТРАТЕГІЧНОГО
РОЗВИТКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ..... 83

КАМЧАТНАЯ Т.Г. КРИЗИС МОТИВАЦІЇ НА РЫНКЕ
ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ 85

ПОЛІШКО Т.В. ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ
ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ «ВІКОН» НА
РЕМОНТІ КОЛІЇ..... 87

ПІДПРИЄМСТВА НА РИНКАХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ	90
КІБІК О.М., ШИРОКОВ М.А. ПЕРЕДУМОВИ ЕФЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ.....	90
ГЛУШКО Г.М. ЕЛЕМЕНТИ ОРГАНІЗАЦІЙНОГО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ТЕХНІЧНОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ ...	92
ДЕРКАЧЕВА И.В., ГОРШКОВ Я.А. МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКИ СТЕПЕНИ КОНКУРЕНЦИИ НА РЫНКЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	94
МЕЛЬНИК Т.С., ХРИСТОФОР О.В. ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ СЕРВІСНОЇ СИСТЕМИ ПАСАЖИРСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	96
ХАЙМІНОВА Ю.В. ПЕРСПЕКТИВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ІНТЕГРОВАНИХ СТРУКТУР НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ	102
ПОЗНАНСЬКА І.В. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПРОБЛЕМИ ВХОДЖЕННЯ УКРАЇНСЬКИХ СУДНОВЛАСНИКІВ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО ФРАХТОВОГО РИНКУ	104
ЗЦЬ О.Є. ВИСВІТЛЕННЯ У ЗАРУБІЖНІЙ ЛІТЕРАТУРІ КОНЦЕПЦІЙ ТА ПІДХОДІВ ЩОДО РОЗРОБКИ КЛЮЧОВИХ ПОКАЗНИКІВ ЕФЕКТИВНОСТІ (КРІ).....	106
БРАГАРНИК О.О., ПОСТОЛЕНКО Ю.П. ФАКТОРИ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ВІДТВОРЕННЯ КАПІТАЛУ ПОРТОВИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ	108

ЕКОЛОГІЧНІ СТАНДАРТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ 110

БЕЛЯЕВ Н.Н., МУНТЯН Л.Я. ОЦЕНКА УРОВНЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ С ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ТОЧЕК ЗРЕНИЯ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА..... 110

НИКИФОРОВА О. А., СИДОРЕНКО Г. Г., ЗАЯЦЬ Ю. Л. ЕКОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ 112

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ 114

КОТЛУБАЙ В.О., РЕДИНА Є.В. ОСНОВНІ ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА . 114

ПІДГОТОВКА КАДРІВ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ 116

РЕШЕТНЁВА Ю.Ю. ГЕНДЕРНАЯ ДИСКРИМИНАЦИЯ НА РЫНКЕ ТРУДА (НА МАТЕРИАЛЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА)..... 116

КУХАРЧИК В.Г. ПОДГОТОВКА КАДРОВ С УЧЕТОМ РЕГИОНАЛЬНОЙ АСИММЕТРИИ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В УКРАИНЕ. 118

КРАТ Е.М. ДИАЛОГИЗМ ПЛАТОНА КАК ПРИНЦИП ПЕДАГОГИКИ 122

ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦІЇ..... 124

СПИСОК УЧАСНИКІВ КОНФЕРЕНЦІЇ..... 129

ПЛЕНАРНЕ ЗАСІДАННЯ

Мямлін С.В., Барановський Д.М. СОБІВАРТІСТЬ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЦЬ В УМОВАХ РИНКОВОГО ЦІНОУТВОРЕННЯ

Одним із пріоритетних видів промисловості країн СНД є машинобудування. В Україні, машинобудування визначено Концепцією загальнодержавної цільової програми розвитку промисловості України на період до 2017 року, в якій зазначено, що перше місце займає машинобудування (40% всієї продукції).

Нинішня частка вітчизняної машинобудівної продукції в обсязі реалізації всієї промислової продукції (11%) – невеликий показник, як для країни, що позиціонує себе індустріально розвиненою державою. В економічно розвинених країнах частка машинобудування зазвичай становить від 30% до 50% загального обсягу промислової продукції. У Німеччині цей показник становить 53,6%, Японії – 51,5%, Китаї – 35,4%. Саме такий рівень розвитку машинобудування забезпечує технічне переоснащення всієї промисловості кожні 7-10 років. Для України, даний показник в 2 рази нижче.

Машинобудівний комплекс – один з найбільш значущих в промисловості України: він об'єднує систему науково-дослідних і конструкторсько-технологічних організацій. Стан і розвиток машинобудування має важливе значення не тільки для промисловості, але і для економіки в цілому. Адже потенціал і наявні виробничі можливості даної галузі є основою стратегічної стійкості національної економіки. У свою чергу, залізничний транспорт є багатофункціональною галуззю виробництва: він створює не тільки основну транспортну продукцію – перевезення, але і має розвинену систему допоміжного виробництва. Продукція допоміжного виробництва створюється як для потреб залізничного транспорту, так і для реалізації зовнішнім споживачам. При реалізації транспортної продукції залежно від її виду та призначення використовуються різні ціни. Це, перш за все, тарифи на перевезення, внутрішньовиробничі ціни і вільні ринкові ціни.

За інформацією Укрзалізниці до 2020 року передбачається придбати понад 3,5 тисячі пасажирських вагонів, 442 пасажирських електровози, 125 тепловозів, 236 електропоїздів, 133 дизель-поїзди і кілька одиниць іншої пасажирської техніки. Вантажний парк рухомого складу до 2020 року поповниться на 79,8 тисячі вантажних вагонів, 24,4 тисячі контейнерів, 765 вантажних електровозів і близько 1,5 тисячі одиниць маневрових і шляхових машин. За попередніми даними для виробництва більшої частини техніки вистачить потужностей вітчизняних заводів, але частина пасажирських вагонів, електровозів і колійної техніки, яка не виробляється в Україні, буде придбана за кордоном.

До оцінки економічної ефективності виробництва рухомого складу для залізниць необхідно підходити з позиції основних технологічних циклів виготовлення. Кожен з технологічних циклів має свій витратний механізм. Враховуючи зміни реалізаційних цін і зміни вартості виробничих витрат, розроблений один з можливих підходів оперативного визначення адекватних змін показника собівартості рухомого складу залізниць на вагонобудівних заводах. Потреба в спеціалізованій економічній інформації призводить до необхідності розробки та відпрацювання економічно спеціалізованої схеми обліку та звітності. Удосконалення оперативної обліково-аналітично-планової системи призведе до підвищення ефективності управління машинобудівного виробництва, що позитивно вплине на господарські та фінансово-економічні показники. В основі цієї системи, в потрібний відрізок часу, має бути об'єктивна інформація у вигляді собівартості продукції і її структури. До розуміння собівартості потрібно підходити не тільки в площині традиційного обліку і планування, а й у площині оперативного контролю та оперативного управління, відпрацювавши для цього внутрігалузеву структуру формування витрат по кожному з функціональних підрозділів, що забезпечують виробництво рухомого складу залізниць. Враховуючи диверсифікацію машинобудівного виробництва, зокрема, на вагонобудівних заводах, розроблено алгоритм калькуляції собівартості рухомого складу залізниць в умовах ринкового ціноутворення. Також,

даний алгоритм дозволяє планувати рівні економічної результативності виготовлення рухомого складу залізниць на вагонобудівних заводах.

Котлубай О.М.

РОЗВИТОК ІНСТИТУЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

Вирішення існуючих сьогодні транспортних проблем неможливо у рамках існуючої одно гілкової структури державного регулювання транспортної діяльності, коли один державний орган займається всім без винятку колом проблем: технічними, технологічними, політичними, правовими, економічними та комерційними, тим більше, що економічні правові та комерційні проблеми потребують вирішення не на галузевому (окремий вид транспорту) а на міжгалузевому рівні з урахуванням інтересів транспортної клієнтури стосовно конкурентного позиціонування їхніх товарів на відповідних товарних ринках. Тому вважаємо за доцільне розділити сфери державного регулювання функціонуванням та розвитком ТТС між Міністерством інфраструктури України (відповідні департаменти за видами транспорту) та Національною комісією з регулювання діяльності транспорту яка створена в державі.

Принципово цей розподіл виглядатиме так. За Міністерством Інфраструктури закріплюються функції забезпечення безпеки функціонування транспортного комплексу, технічної політики, розвитку транспортних засобів, шляхового господарства, форм власності у транспортному комплексі. Ці функції загалом є традиційними, притаманні існуючим структурам Мінтрансв'язку і у подальшому нами не розглядаються.

За Національною комісією з регулювання діяльності транспорту (НКРТ) закріплюються функції забезпечення балансу інтересів між суб'єктами транспортного комплексу які забезпечують діяльність ТТС. Баланс інтересів між операторами ТТС та вантажовласниками досягається встановленням, перш за все, публічного характеру діяльності кожної ТТС,

взаємоприйнятних тарифів правил перевезення, класифікацій, типових угод і документів, винятків та обмежень відповідальності, тощо.

Основні принципи встановлення тарифів і їх застосування повинні забезпечувати прозорість всіх процедур формування, за винятком внутрішньої калькуляції самої ставки, а також стимулювати конкуренцію засновану в першу чергу на економії власних витрат і підвищенні якості обслуговування клієнтів. Реалізація даних принципів полягає в наступному.

Кожний публічний оператор ТТС і/або їхнє об'єднання зобов'язані зареєструвати у відповідному секторі НКРТ й представити для загального огляду свої тарифи враховуючі всі ставки, збори класифікації, правила, практику прийняття вантажу, навантаження/вивантаження й перевезень вантажів окремими укрупненими місцями (у автомобілях, вагонах, ліхтерах і т.п.) і у контейнерах між портами/пунктами на напрямках, що обслуговуються і на всі здійснювані наскрізні перевезення та одночасно оприлюднити їх на сайті «емітента» - суб'єкта господарювання що розробив їх для власного використання, або органу місцевої виконавчої влади, або на спеціалізованому сайті відповідного профілю (наприклад, сайт зернової асоціації для ставок зернової ТТС).

Публічний оператор ТТС не зобов'язаний повідомляти для загальної відомості внутрішню частину наскрізної або іншої єдиної, комплексної та ін. тарифної ставки якщо правомірність її встановлення підтверджена відповідно до прийнятих процедур.

Тариф повинен містити, залежно від характеру - термінальний або транспортний:

- пункти, між якими провадяться перевезення;
- всі застосовувані класифікації вантажів;
- рівень компенсацій, надаваних вантажному експедиторові термінальним оператором, перевізником або їхнім об'єднанням, якщо така передбачена;
- окремо термінальні ставки або інші збори, привілеї й пільги, надані перевізником/об'єднанням, і всі положення й правила, що змінюють, визначену будь-яку частину ставки або сукупність всіх ставок і зборів;
- зразки або копії договорів/контрактів про

обслуговування, коносаментів, договорів про фрахтування або інших документів, що свідчать про договір на перевезення й перевалку вантажів.

НКРТ здійснює контроль за дотриманням встановленої процедури оприлюднення та реакцію на представлену інформацію з боку зацікавлених осіб. У разі, якщо протягом встановленого часу ніхто не визнає ставки тарифів, зборів і обов'язкових платежів, методики їх обчислення дискримінаційними, такими, що не відповідають сумлінній конкуренції або створюють перешкоду діяльності інших суб'єктів господарювання на транспорті або клієнтури, вони набирають чинності. Якщо має місце протилежне Національна комісія може:

- вимагати від розробника додаткових обґрунтувань;
- заборонити їх використання;

Ставки тарифів, зборів і обов'язкових платежів, методики їх обчислення, проформи типових документів, тощо набувають чинність не раніше, ніж через 30 днів з дати їх оприлюднення, якщо вони не заборонені НКРТ як такі що не відповідають процедурі оприлюднення.

Для перевірки обґрунтованості представлених на реєстрацію ставок тарифів, зборів, методик та інших документів, що зачіпають інтереси вантажовласників при кожному структурному сектору НКРТ (за видами ТТС) створюється фахова дорадча комісія з представників науковців, клієнтури та транспортників яка дає оцінку представлених матеріалів і ухвалює дорадче рішення щодо можливості їх практичного застосування. З урахуванням рішення дорадчої комісії та наявності або відсутності застережень, або заперечень з боку інших, перш за все, зацікавлених осіб, Структурним сектором ТТС НКРТ приймається рішення про заборону чи дозвіл на використання зареєстрованих матеріалів. Якщо протягом встановленого часу (20 днів) НКРТ не заявляє про заборону використання цих матеріалів, вони набирають чинність. Подальша їх заборона чи призупинення з боку НКРТ можливо тільки за рішенням суду.

Відповідно, будь хто може добиватися відміни будь-якого рішення НКРТ у судовому порядку.

Реалізація такого підходу до процесу регулювання та управління розвитком транспортного комплексу забезпечить і реалізацію єдиної політики і стратегії розвитку всіх транспортних суб'єктів господарювання в рамках кожної окремої ТТС і особливості організації діяльності безпеки руху та розвитку кожної окремої транспортної галузі, а значить і сприятиме ефективності використання транспортної системи країни в цілому.



Рис.1 Концептуальна схема здійснення державного регулювання функціонуванням транспортного комплексу в Україні

Бараш Ю. С., Чаркіна Т. Ю.

МЕТОДИКА ВИЗНАЧЕННЯ КІЛЬКОСТІ ТУРИСТІВ, ЯКІ МОЖУТЬ КОРИСТУВАТИСЯ ТУРИСТИЧНИМИ ПОДОРОЖАМИ ТА ВІДПОЧИНКОМ В РЕГІОНАХ ОБСЛУГОВУВАННЯ ВУЗЬКОКОЛІЙНИМИ ЗАЛІЗНИЧНИМИ ЛІНІЯМИ

При плануванні обсягів туристичних подорожей з використанням вузькоколійних залізничних ліній потрібен спеціальний методичний підхід, оскільки в регіонах їх розташування майже нема існуючої туристичної інфраструктури. Організація цих подорожей потребує значних витрат на рекламу з мальовничим представленням краси даного регіону, баз відпочинку, готелів, ресторанів, колиб, спортивних споруд, видатних пам'яток, туристичних поїздів та ін. В цих умовах потрібна нова методика прогнозування кількості туристів, які бажають користуватися туристичним оглядовими подорожами та відпочинком на кілька років поспіль. Регіон Закарпаття, в якому розташовані вузькоколійні залізниці, користується значним попитом як вітчизняних так і закордонних туристів. Слід виділити такі потоки туристів, які бажають користуватися залізничною та туристичною інфраструктурою регіону, що обслуговується вузькоколійним рухомим складом. Умовно ці потоки поділені на п'ять основних складових з різним туристичним потенціалом.

Найбільший потенціал має Україна, оскільки в останні роки відбувається переорієнтація її мешканців на відпочинок у Західній Україні замість курортів Криму, Єгипту, Туреччини, оскільки падіння курсу гривни призвело до зубожіння українського населення. Суттєво знизилась кількість відпочиваючих громадян Росії, оскільки військові дії на Донбасі та анексія Криму суттєво зменшують попит на ці подорожі. З цієї ж причини знизилася кількість туристів та відпочиваючих з інших країн колишнього СРСР. В той же час з'явився більший інтерес до туристичних подорожей Україною з боку європейських країн, особливо з Польщі, Чехії, Словаччини, Угорщини та Румунії, які мають спільний кордон з Україною.

П'ятий потік туристів, що ідуть на відпочинок до України з

інших країн світу, лише починає розвиватися.

Такі суттєві зміни, які відбуваються на туристичному ринку України, потребують досконального врахування усіх показників, що впливають на визначення туристичного потенціалу самої України та її основних постачальників.

На туристичний потенціал будь-якої країни світу впливає загальна кількість її населення, вікова структура та мобільність мешканців, життєвий та культурний рівень країни і попит на туристичні подорожі. Але не усі верстви населення дають перевагу залізничному транспорту, тому за допомогою групи коефіцієнтів слід враховувати тільки ту частину населення країни, яка бажає подорожувати та відпочивати з використанням поїздів.

На кількість туристів, що бажають ознайомитися з Україною, впливають також військові події та громадський порядок в країні, взаємні стосунки між країнами з яких туристи, рівень отриманих туристичних послуг та ін.

Наукова новизна. Запропоновано новий методичний підхід до визначення перспективної кількості потенційних туристів, які мають можливість користуватися туристичними подорожами з використанням вузькоколійного рухомого складу, який базується на використанні групи коефіцієнтів до існуючої кількості населення будь-якої країни, що враховують попит на туристичні перевезення залізничним транспортом, інтерес до конкретного регіону країни, стосунки між туристами з різних країн, громадський порядок та військові події в Україні, рівень туристичних послуг, життєвий рівень країн, з якої туристи.

Практична цінність. Використання вказаної методики дозволить визначати перспективну кількість туристів з різних країн світу та України, які зможуть користуватися вузькоколійним залізничним транспортом для ознайомлення з красою гірських регіонів Закарпаття та отримати комфортний відпочинок на її туристичних базах, заповідних озерах, готелях та курортах.

Беляев Н.Н., Карпо А.А.

СНИЖЕНИЕ ИНТЕНСИВНОСТИ ВЫНОСА УГЛЯ ИЗ ПОЛУВАГОНОВ

При перевозке угля железнодорожным транспортом, происходит сдвиг мелкодисперсной фракции, что приводит к загрязнению прилегающей территории.

Поэтому возникает важная проблема по уменьшению сдува сыпучего груза с полувагонов. Существуют различные методы по уменьшению такого сдува. Одним из перспективных направлений по снижению груза сыпучих грузов является предварительное покрытие поверхности груза специальными растворами. В работе представлены результаты физического эксперимента по применению разработанного состава для покрытия поверхности угля с целью уменьшения потери сыпучего груза.

В разработанный состав входят: отработанное турбинное масло, дибутилфталат, бензол, эмалит. Данный состав наносился с помощью форсунки на поверхность угольного штабеля. На рис 1 показан угольный штабель одна часть которого покрыта разработанным составом, а другая часть – нет.

При проведении эксперимента проводилось измерение массы угольной пыли, которая сдувалась с угольного штабеля без его предварительной обработки и при покрытии угольного штабеля предложенным раствором.

В процессе эксперимента изменялась скорость воздушной струи, что моделировало движения груза в полувагоне при различной скорости движения состава. Масса сдуваемой угольной пыли измерялась весовым способом.

На основе проведенного эксперимента получены данные, позволяющие оценить влияние массы раствора, подаваемого на поверхность угольного штабеля на процесс снижения сдува угольной пыли. Результат эксперимента свидетельствует о том, что предложенный состав позволяет эффективно снизить унос угля.

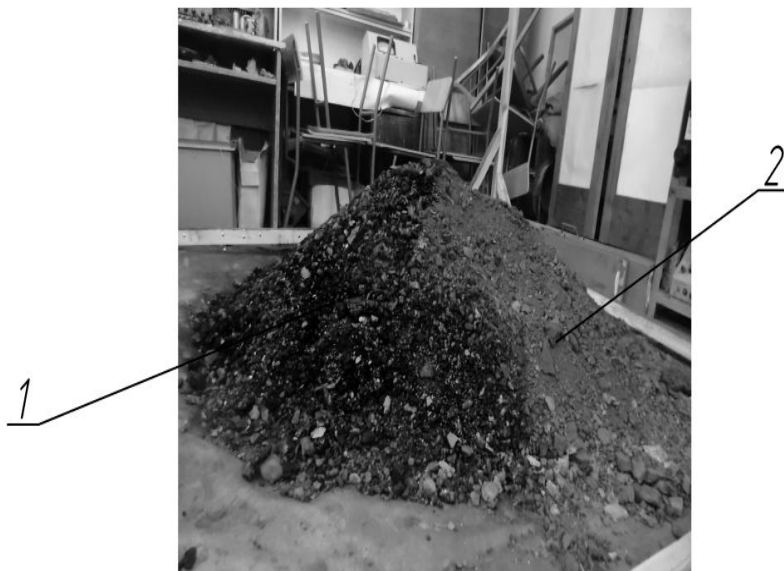


Рисунок 1 – Угольный штабель в эксперименте: 1 – зона покрытая специальным раствором; 2 – зона не обработанная раствором.

На втором этапе исследования изучался вопрос о сносе угля из полувагонов и загрязнение примагистральной территории. Для исследования этого вопроса была разработана численная модель в основу, которой положены уравнение массопереноса и уравнение потенциального течения воздушного потока. На основе разработанной математической модели выполнены расчеты позволяющие оценить степень загрязнения воздушной среды на примагистральной территории.

Власова Т.И.

«ЧЕЛОВЕК ПОЗНАЮЩИЙ» И ФИЛОСОФИЯ НАУКИ В НАЧАЛЕ XXI В.

Возникновение и быстрый рост новых проблемных областей гуманитарного знания, дифференциация научных исследований в философии, социологии, политологии, психологии, наблюдаемые в конце XX – начале XXI в.в., свидетельствуют о

продолжающемся развитии украинской науки, расширении сферы ее теоретических и практических интересов. Последнее в известной степени касается и антропологических исследований, затрагивающих в русле междисциплинарного анализа как философию науки, так и педагогику высшей школы. Общее представление о тематике подобных исследований дают программы международных конференций, например, конференции «Людиномірність у науці, освіті та культурі» (Мелитопольский государственный педагогический университет, 2015). Приведем некоторые примеры: «Одиниці виміру людини як світоглядна проблема», «Аксіологічний вимір освіти: проблеми та потенційні можливості», «Формування нового дискурсу техніки в умовах переходу від техногенної цивілізації до антропогенної», «Соціокультурні детермінанти гармонізації освітньої сфери», «Психологічні механізми духовного становлення особистості майбутнього педагога» и т.д. Очевидно, что реальное развитие наук в XX в., усиление их теоретического плюрализма, следующий из этого рост гносеологического релятивизма и скептицизма, в целом, присущий «текущему моменту» постсовременности, значительно расширили спектр науковедческих проблем, требующих решения.

Научное сообщество, бесспорно, реагирует на подобные «вызовы времени», сосредоточив свое внимание на теоретических проблемах научного познания, что привело к выделению во второй половине XX в. особой области исследования – философии науки, широко использующей в междисциплинарном русле достижения других дисциплин и методологий. В то же время ученые с сожалением констатируют, что «самосознание» науки не поспевает за ее продвижением вперед, поскольку многие фундаментальные проблемы науковедения по-прежнему остаются нерешенными. Среди них вопросы о критериях научности теоретического знания, о степени его объективности и достоверности, о механизмах развития познания и т.д. Последнее значительно усложняется теми объективными процессами глобализации, гипермодернизма, консьюмеризма и т.п., меняющими саму природу познания.

Теоретики указывают: сегодня знание репрезентирует постиндустриальную силу производства (Ж-Ф. Лиотар, Ф. Джеймсон, С. Жижек и др.); как следствие – появление уникального феномена – совершенно нового типа «человека познающего». Классический принцип, утверждающий, что приобретение знания неотделимо от тренировки ума, устаревает на наших глазах. Обучаясь в школе и вузе, мы привыкли к тому, что наши личные знания постоянно увеличиваются; последнее побуждает нас думать, что и человеческое познание носит в целом кумулятивный характер. Однако реальное развитие науки выглядит, по мнению ученых, значительно сложнее. Прирост фактического знания, безусловно, имеет место, но параллельно его расширению увеличивается и зона того, что нам неизвестно. Важнейшая часть теоретических концепций скорее сменяют друг друга, чем вырастают одна из другой. Очень важно также то, что к концу XX века сменилась сама парадигма отношений между «поставщиками» и «пользователями» знания. Последнее, по мнению исследователей, принимает уже существующую форму отношений между производителями товара и потребителями, то есть форму стоимости. Знание производится – и будет производиться – для того, чтобы быть проданным. Оно потребляется (и будет потребляться) для того, чтобы приобрести стоимость в новом производстве; в обоих случаях цель – обмен. Знание само по себе перестает быть конечной целью, поскольку оно теряет свою «стоимость пользы». Таким образом, необратимые трансформации «человека познающего» в «человека, потребляющего знание», становятся краеугольным камнем нашего времени: исторической эпохи «постсовременности».

В то же время, подчеркивая важность того, что называется «знанием», современная наука позволяет нам стремиться к пониманию общества как нечто большего, чем «деконструированная Вавилонская башня». По мнению многих исследователей (Гадамер, Мэдисон и др.), только диалектическое понимание обеспечивает модель социального порядка, который базируется не на доминировании, но на рациональном убеждении, несмотря на падение значения науки и тех критериев, которые отделяют науку от предрассудков и

мифов. Эти проблематичные в наше время критерии служат для ученых (зачастую неосознанно) как сама собой разумеющаяся поддержка их деятельности; однако последнее, по нашему мнению, направлено именно на развитие науки как самой возможности теории знания, истины, справедливости и красоты.

Аксенов И.М.

ПРОБЛЕМЫ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ТРАНСПОРТНЫХ МЕНЕДЖЕРОВ И ПОСЛЕДСТВИЯ ОТ ИХ НЕ РЕШЕНИЯ

В Украине снова царит кризис, хаос и неопределенность. И это не случайно. Мировая практика показывает, что кризисы просто так не возникают. *Их повторение* в Украине объясняются множеством причин, но, первую очередь, это результат того, что современная высшая отечественная школа значительно отстает от уровня развития мировой и находится в глубочайшем кризисе, а как следствие, в таком же кризисе находятся все экономики и политика страны.

Фундамент развития экономик зависит от системной подготовки специалистов профессионалов на основе обоснованных программ вузов, в которых предусмотрено получение системных знаний по техническим, экономическим, общественным и другим наукам. Системность особенно важна при подготовке менеджеров. Именно искусство осмысления проблем подготовки менеджеров в сочетании с наукой, использующей все накопленные в данной области знания, закладывает основы самой успешной практики. К сожалению, на сегодняшний день научной системы знаний, признанной большинством специалистов мира, украинские вузы не дают! Поэтому современная высшая школа значительно отстает от уровня развития мировой науки и находится в глубоком кризисе и не готовит квалифицированных менеджеров.

Согласно некоторым данным, полученным зарубежными учеными, в результате научных исследований, лишь 7-8% взрослого населения имеют природные способности для успешной деятельности в роли менеджера. Результаты подтверждены практикой, в том числе, отечественной. Только квалифицированный менеджер, овладевший системой знаний и усвоивший положения и значение Закона непредвиденных последствий, обеспечивает успех

в достижении целей. Не случайно в экономически развитых странах, менеджеров относят к *золотому фонду нации*.

Можно смело утверждать, что основная причина экономического кризиса экономик Украины – это результат того, что отечественная школа при формальном показателе — по проценту юношей и девушек, получающих высшее образование за годы независимости не подготовила необходимое количество компетентных менеджеров для высшего и среднего эшелонов власти, широко образованных, интеллектуалов-профессионалов, умеющих принимать оптимальные решения в нестандартных ситуациях. Отсутствие таковых в конкретных экономиках Украины привело к назначению за годы самостоятельности не профильных, а квотовых политических менеджеров, а в последнее время и иностранцев, которые не имеют соответствующего профильного образования, но «умеющих решать, на словах, масштабные задачи». Не профильные, квотовые политические менеджеры не владели панорамным видением роста числа комплексных проблем. не могли и не могут предвидеть макро-экономические последствия, учитывать их динамику и влияние на микро-экономическом уровне, а значит, запаздывают с принятием решений по реформе управления, осуществлению разумной политики, деятельности на международных рынках, экономически их обосновывать, не внедряют технологии ноу-хау – то есть они действуют не адекватно. Результат – разрушение экономик страны и НТП.

Итоги работы транспортного комплекса которого зависят, как и в других отраслях, от компетентности менеджеров. Вследствие специфики транспортного производства здесь работа менеджеров очень сложна и явным образом отличаются от менеджеров других экономик. Поэтому требуется особый подход к подготовке компетентных менеджеров для транспортного комплекса. Они должны иметь уникальный комплекс знаний, необходимый для эффективного руководства транспортными субъектами хозяйствования, умелого осуществления управления основной деятельностью – перевозками, знать не только условия производства, но и потребления транспортной продукции в форме услуг, владеть искусством предпринимательства, скоростью реагирования на запросы рынка транспортных услуг, на изменения ситуаций, гибко устанавливать цены на транспортные услуги в

зависимости от уровня спроса и других факторов, иметь способности мобилизовывать коллектив на творческую эффективную работу.

Стремясь улучшить отечественную систему образования Миносвіти України ориентировалось на централизованные методы управления учебным процессом. Как и для других экономик, подготовка менеджеров для транспортного комплекса осуществлялась по жестко обязательным, так называемым, нормативным программам одинаковым для всех вузов. В итоге менеджеры в транспортных вузах готовились по программам, не отличающимся от программ медицинских, металлургических, торговых, сельскохозяйственных и иных вузов.

Ошибкой в системе высшего образования было введение за правило назначение зав. кафедрами транспортных (как и других) вузов «остепененных» докторов наук, как и комплектование преподавательского состава «остепененными» учеными. Вследствие этого, не профильные ученые, вариативные дисциплины формировали путем выделения отдельных разделов из основных нормативных дисциплин. Они просмотрели технологический вызов и начавшуюся в мире революцию в образовании по подготовке профессионалов для конкретных экономик с инновационными знаниями. Миносвіти України увлеклось разрушением системы образования, созданной за десятилетия, слепо внедряя Болонскую систему, разрушило ранее существующую систему образования, признанную всем миром и не создало новую.

Одностороннему развитию студентов, как будущих специалистов, способствовало и способствует платное обучение. Для некоторых оно не подъемно и, стремясь учиться студенты, при дневной форме учебы, вынуждены работать, чтобы оплатить ее. Естественно лекции, семинары, лабораторные работы часто пропускают. Руководители вузов и преподаватели на это не обращают внимания, как и на усвоение дисциплин потому, что считают их кормильцами.

В итоге такой системы обучения *некоторые* ВУЗы не готовят специалистов как «продукт», а торгуют услугами в системе образования. При такой системе «после окончания соответствующего вуза страна получает человека формально образованного, носителя определенной суммы знаний, но

недостаточно личностно развитого, не умеющего проявить в жизни и деятельности все свои потенциальные возможности. Общество, имеющее критическую массу таких специалистов, неспособно к динамичному инновационному, гармоничному и равновесному развитию».

Чтобы высшую отечественную школу (а, следовательно, и экономики) вывести из глубокого кризиса, полезно обратиться к следующей мысли немецкого педагога А. Дистерверга: «Извне (от преподавателя) он (студент) может получить только возбуждение. Развитие и образование ни одному человеку не могут быть даны или сообщены. Всякий, кто желает к ним приобщиться, должен *достигнуть* этого *собственной* деятельностью. *Первым и важнейшим* источником деятельности является отношение к труду». К сожалению, *отношение к труду* у большинства отечественных студентов негативное. Это *стало возможно* не только вследствие отсутствия в вузах ученых-профессионалов, но и потому, что в некоторых из них со стороны ректоров, зав. кафедрами и преподавателей допускались факты мошенничества и взяточничества. Мошенники, пробравшиеся в науку и высшую школу, не заботились о подготовке широко образованных, честных и порядочных интеллектуалов-профессионалов, способных вовремя создать законодательные, правовые регуляторы, защищающие экономики и права населения при нормальных рыночных отношениях.

Цель всех вузов научить студентов думать и трудиться, а также помочь найти и познавать себя.

Надеемся, что предоставление Миносвіти України самостоятельности вузам в выборе дисциплин, при искоренении коррупции, будет способствовать решению данной проблемы.

УПРАВЛІННЯ І ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Копитко В.І., Терещак Ю.В.

РЕГІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ТУРИЗМУ

Сучасні тенденції розвитку економіки України пов'язані з процесами реалізації економічних реформ, що впливають на структурні зміни економіки регіонів. Диспропорції у структурі економіки як на державному та регіональному рівнях збільшує технологічне відставання від розвинених країн і негативно впливає на всю економічну систему країни. Враховуючи те, що Україна задекларувала інтеграцію економіки у ЄС, обставини вимагають якнайшвидшої диверсифікації вітчизняної економіки, в першу чергу, за рахунок підвищення частки несировинних галузей у ВВП. Одним з привабливих напрямків цієї диверсифікації для багатьох регіонів України є індустрія туризму та рекреації, як однієї з найбільш, високоприбуткових галузей світової економіки. Індустрія туризму та рекреації має багатоаспектний характер взаємозв'язків практично з усіма сферами економіки і життєдіяльності населення регіону. Тому розвиток цієї сфери економіки регіону має яскраво виражений мультиплікативний ефект на соціально-економічне зростання в регіоні. Індустрія туризму та рекреації впливає на всі сторони соціально-економічного розвитку регіону, сприяючи поповненню бюджетів різного рівня, стимулюючи розвиток супутніх і пов'язаних з туризмом і рекреації виробництв, створюючи нові робочі місця, підвищуючи якість життя населення регіону.

Особливу увагу заслуговує розвиток транспортного туризму, актуальність якого полягає в тому, що управління розвитком послуг транспортної інфраструктури туризму здатне надати сприятливий вплив на туризм в цілому, гармонізувати структуру туристських пакетів і забезпечити задоволення споживчого попиту, сприяти розвитку нових форм туризму, забезпечити транспортну доступність нових туристських напрямів і сприяти

економічному розвитку країн і регіонів. Особливу увагу заслуговує розвиток подальший розвиток залізничного туризму.

Для зміни ролі і місця туризму в національній економіці прийнято співвідносити основні економічні (вартісні) показники туризму з показниками, що вимірюють обсяги національного виробництва.

Частка туризму у ВВП становить (у%): в Австрії - 8,5, Португалії - 6,5, Іспанії - 4,2, Греції - 4,5. Україна займала 77 місце у світі за конкурентоспроможністю туристичної. У 2013 році частка туризму у ВВП України становила лише 2,0%, а серед регіонів з найбільш розвинутою інфраструктурою туризму є м.Київ, Львівська, Одеська, Дніпропетровська та Харківська області. Тобто транспортний туризм може зайняти свою нішу в інших регіонах.

Нова стратегія розвитку Європейського Союзу будується навколо наступних пріоритетів. Це інтелектуальне зростання, розвиток економіки, що спирається на знання та інновації), ефективне економічне зростання, сприяння розвитку економіки ефективного та ощадливого використання природних ресурсів та інклюзивне зростання, сприяння розвитку соціально зорієнтованої економіки з високим показником зайнятості.

В цілому стратегія держави повинна зводиться до збільшення спеціалізації фірм у сфері туризму. Спеціалізація фірм може служити додатковим стабілізатором розвитку туристичної індустрії, що полягає у створенні регіональних туристичних утворень за напрямками діяльності де буде визначено місце транспортного туризму, включаючи залізничний туризм, оскільки залізниці часто проходять там, куди не в змозі доставити туристів інший транспорт. Саме така структура здатна служити ядром, навколо якого формується туристично-інноваційний регіональний кластер. У концепції інноваційного розвитку регіонального туризму основою повинно стати місце і роль транспортної складової туристичних послуг.

Основними цілями діяльності регіонального туристичного кластеру повинно стати: забезпечення проведення регіональної державної політики в галузі розвитку туризму, підвищення якості та безпеки туристських послуг, інноваційної політики

регіону; надання туристичних послуг, забезпечення єдності управління туристськими ресурсами регіону; розвиток наукового підходу до організації внутрішнього та в'їзного туризму, розвиток професійної освіти у даній сфері.

Клюева А.В. , Присухіна І.О.

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ

Актуальність теми визначається потребою розвитку іноземного туризму в Україні, адже саме він сприяє валютним надходженням до бюджету країни, поліпшенню її іміджу, створенню нових робочих місць тощо. Зараз залізничний туризм є не невід'ємною часткою в економіці, тому що мандрівники понад 79% обирають залізничні тури. Ситуації які спричиняють на туристичний розвиток, це не адекватний природніх, історичних ресурсів та потенціали України, які знаходяться як у внутрішній так і в зовнішній (загальноекономічній) площинах.

Най важливими є:

- Не повний рівень розвитку об'єктів і території інфраструктури, яка не відповідає європейським стандартам.

- В Україні іде розвиток мереж транспортних коридорів в міжнародній транспортній інфраструктурі.

- Україна майже не застосовує технології туристичної галузі, і тому в неї є технологічна відсталість.

- На залізничних турах дуже низький рівень обслуговування, низька кваліфікація працівників.

Розвиток залізничних турів міг би бути візиткою України, для відпочинку внутрішніх та міжнародних туристів, підґрунтям було б стрімке зростання в економіці України.

На сьогоднішній день з розглядається можливість відкриття нових маршрутів, таких як «Схід України - Львів», «Схід України - Карпати» та «Центр України - Карпати». Вже зараз фахівці проводять аналіз можливостей кожного із об'єктів та прогнозують пасажиропотік, щоб зрозуміти, які саме нові точки потрібно з'єднати на залізничній карті для нових потягів.

Таблиця 1

Відправлення пасажирів в Україні за 2012-2014 роки., (млн.)

	2012	2013	2014
Залізничний транспорт	401	398	385

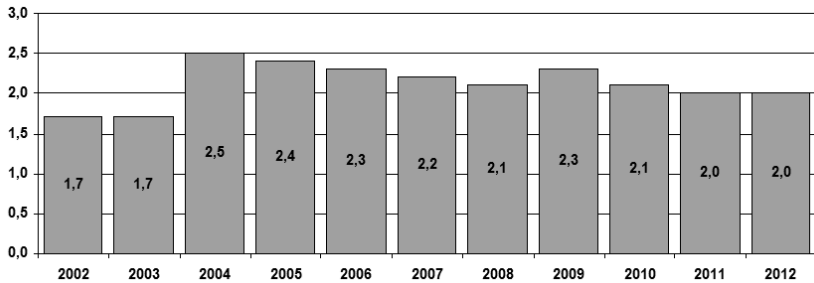


Рис. 1. Частка прямих надходжень від туристичної сфери до ВВП України

Туристичний потенціал України ще не повністю розкрито на сьогоднішній день, оскільки лише 1,6 – 2,8 % складає частка туристичної галузі в структурі ВВП країни. Основними перепонами, що перешкоджають розвитку туристичного сектору в Україні, сьогодні виступають переважно чинники управлінського, економічного, екологічного, соціального та культурного характеру.

Дослідження полягає в розвитку туристичних залізничних подорожей, для яких потрібно провести багато робіт, які спрямовано на оновлення вузькоколіїнок лісгосподарського комплексу Закарпаття, туристичні технології, покращення обслуговування. На сьогоднішній день намагаються з'ясувати, чи стане туризм залізницею одним із головних статей доходу у бюджеті нашої країни, як, наприклад, в інших цивілізованих країнах, чи залишиться без змін. Всі ці зміни залежать від того, яка буде проводитися політика щодо розвитку туризму, тобто на кого буде орієнтований ринок туристичних послуг.

Чебанова Т.Е., Корецька О.В
ОЦІНКА СТІЙКОСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ
ПІДПРИЄМСТ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Проблема забезпечення економічної безпеки набуває великого значення через наявність великої кількості загроз внутрішнього та зовнішнього характеру, що можуть негативно вплинути на всі етапи господарської діяльності підприємства, розмір економічних витрат і втрат. Аналіз праць вітчизняних та закордонних вчених дає підстави стверджувати, що питання економічної безпеки підприємств, в тому числі і підприємств портової діяльності, ще досліджені не в повній мірі, тому є актуальним доти оцінку стійкості економічної безпеки.

Зважаючи на ідентифіковані загрози економічній безпеці підприємства до її основних функцій слід віднести:

- забезпечення високої фінансової ефективності роботи, фінансової стійкості та незалежності підприємства (організації);
- забезпечення технологічної незалежності та досягнення високої конкурентоспроможності технічного потенціалу того чи того суб'єкта господарювання;
- досягнення високої ефективності менеджменту, оптимальної та ефективної організаційної структури управління підприємством (організацією);
- досягнення високого рівня кваліфікації персоналу та його інтелектуального потенціалу, належної ефективності корпоративних наукових досліджень;
- мінімізація руйнівного впливу результатів виробничо-господарської діяльності на стан навколишнього середовища;
- якісна правова захищеність усіх аспектів діяльності підприємства;
- забезпечення захисту інформаційного поля, комерційної таємниці і досягнення необхідного рівня інформаційного забезпечення роботи всіх підрозділів підприємства та відділів організації;
- ефективна організація безпеки персоналу підприємства, його капіталу та майна, а також комерційних і загально корпоративних інтересів.

Все це потребує належного ресурсного забезпечення.

Процеси, які відбуваються в економіці України, спрямовані на реформування всього господарського механізму в зв'язку з його переорієнтацією на ринковий тип господарювання. У цій ситуації прагнення суб'єкта економічної діяльності стабільно та успішно розвиватися зіштовхується зі складністю оцінки рівня економічної безпеки підприємства або її цілковитою відсутністю. Ще й тому оцінка економічної безпеки держави, регіону, галузі або підприємства останнім часом має особливу актуальність. Формування методики оцінки стійкої економічної безпеки підприємства потребує з'ясування визначень економічної безпеки та стійкої економічної безпеки і її складових. Методика оцінки стійкої економічної безпеки підприємства потребує: визначеність з набором складових економічної безпеки підприємства; формалізований опис динамічних властивостей підприємства з точки зору забезпечення його економічної безпеки, у взаємозв'язку з діями дестабілізуючих факторів; визначеність складу оціночних критеріїв складових економічної безпеки, а також їхньою градацією для різних рівнів безпеки.

В сучасних умовах проблема стійкості набуває особливу актуальність для підприємств портової діяльності. Великі підприємства при наявності широкого доступу до зовнішніх ресурсів, та внутрішніх можуть дозволити собі більш широкий спектр інструментів з підтримання стійкості підприємства.

Лапін П.В.

ЕКОНОМІЧНИЙ АНАЛІЗ СТАТИСТИЧНИХ ДАНИХ ПОРУШЕНЬ БЕЗПЕКИ РУХУ ПОЇЗДІВ

З перших днів заснування Укрзалізниці формується і вивчається статистика про транспортні події як вцілому по підприємству, так і на окремих дорогах, господарствах. Проблеми безпеки руху поїздів приділяється велика увага як в її дисциплінарно-технологічному аспекті, так і в технічному. Як наголошується різними авторами, в аналізі статистики залізничних транспортних подій, найважливішими в даний час є соціально-економічні проблеми безпеки.

Аналіз частоти транспортних подій в цілому на Українських залізницях свідчить, що за останні роки досягнуто досить високого рівня безпеки руху. Дійсно, в період 1991-1999рр. на мережі українських залізниць зафіксовано 105 аварій і катастроф, в 2000-2009рр. – 14, а в останні роки – одиничний випадок. Загальна кількість транспортних подій з 1996р. (3864) по 2014р. (673) зменшилася майже у 6 разів, серйозних інцидентів з 1996р. (149) по 2014р. (19) – у 8 разів.

Всього за період 1992-2014рр. на залізницях України трапилося 44,5 тис. транспортних подій.

Інформація про кількість залізничних транспортних подій носить стохастичний характер і свідчить про необхідність проведення аналізу стану безпеки руху у порівнянні з об'ємними показниками діяльності Укрзалізниці, наприклад, в 2011 році спостерігалось підвищення показника кількості серйозних інцидентів, в порівнянні з попередніми роками. Це в першу чергу пов'язано із збільшеним об'ємом роботи залізниць у порівнянні з попередніми роками. За кількістю всіх випадків серйозних інцидентів, що припадають на 100 мільйонів тонно-кілометрів бруто перевезених вантажів показано хвилеподібні зміни цього показника в останні роки.

Однак, ця картина не повністю відображає дійсний стан безпеки руху. Показники безпеки руху необхідно розглядати в порівнянні з економічними наслідками (матеріальними збитками). Матеріальні збитки від порушень правил безпеки руху поїздів в 2014р. становлять 6 мільйонів 25 тисяч грн., що на 66,5% вище за показники 2013р. Найбільше збитків від транспортних подій допустили працівники господарств: колійного, електрифікації та електропостачання, автоматики, телемеханіки та зв'язку.

Найбільша кількість матеріальних збитків, завданих порушеннями безпеки руху поїздів, спостерігається в 2007р. На цей рік припало по 3 залізничні аварії і катастрофи, в т.ч. фосфорна катастрофа на 12-му кілометрі залізничного перегону Ожидів – Красне Львівської залізниці. На цей же рік припадає пік обсягів перевезень останнього десятиліття.

Загалом динаміка показників економічних збитків від порушень безпеки руху, завданих об'єктам інфраструктури та

рухомому складу протягом 1995-2014рр. носить хвилеподібний характер.

Всього за період 1995-2014рр. нанесено 60,2 млн. грн. матеріальних збитків внаслідок залізничних транспортних подій.

Взаємозв'язок між кількістю порушень безпеки руху поїздів та їх економічними наслідками досить умовний. Незначна кількість порушень безпеки руху поїздів може нести на собі досить великі матеріальні збитки, переважно за рахунок втрат, нанесених життю та здоров'ю людей, інфраструктурі та оточуючому середовищу.

Для більш зваженої оцінки стану безпеки руху поїздів величину економічного збитку необхідно враховувати у взаємозв'язку із протяжністю дороги, об'ємними показниками діяльності, іншими умовами.

Показано, що умовах обмеженого фінансування необхідним є визначення шляхів для раціонального та ефективного розподілу фінансових ресурсів, адже організаційно-технологічні заходи і технічні засоби попередження і ліквідації наслідків залізничних транспортних подій, в умовах ринкової економіки та реформування залізничного транспорту, повинні розглядатися не тільки з точки зору їх ефективності, але й у зв'язку із необхідністю раціоналізації витрат на їх впровадження, утримання та експлуатацію, в т.ч. з урахуванням економічних наслідків від залізничних транспортних подій.

Луненко А.Ю., Зінчук О.В.

ЩОДО ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Система залізничного транспорту України на даному етапі в скрутному становищі. Головними проблемами є зношена матеріальна і технічна база, низька якість перевезення пасажирів, недостатньо розвинений транзитний потенціал галузі та недостатній обсяг іноземних інвестицій. Головна проблема, що уповільнює розвиток ефективної системи та їх модернізації є удосконалення організаційної системи управління галуззю. Тому потрібно виявити причини та знайти шляхи їх вирішення.

Система залізничного транспорту забезпечує приблизно половину від загального обсягу внутрішніх та зовнішніх транспортно-економічних зв'язків, тому ціллю роботи є вирішення організаційної форми управління галуззю та недоліків в дублюванні управлінських функцій, знаходження шляхів іноземних інвестицій, удосконалення системи транзитних перевозок. Залізничним транспортом в Україні забезпечується 62 % вантажообігу, 5 % транзиту та 7 % пасажирообігу. Спостерігається зменшення обсягу вантажних перевезень за 2014 рік на 6,7 %, пасажирських на 10,9 % та транзиту на 10,6 % (табл. 1 та рис. 1).

Таблиця 1 - Динаміка обсягів перевезень вантажів і пасажирів 2011-2014 роки

	2012 до 2011	2013 до 2012	2014 до 2013
Транзит	-19,1	-23,9	-11,9
Вантаж	-2,6	-3,4	-14,2
Пасажири	-0,2	-0,9	-9,2

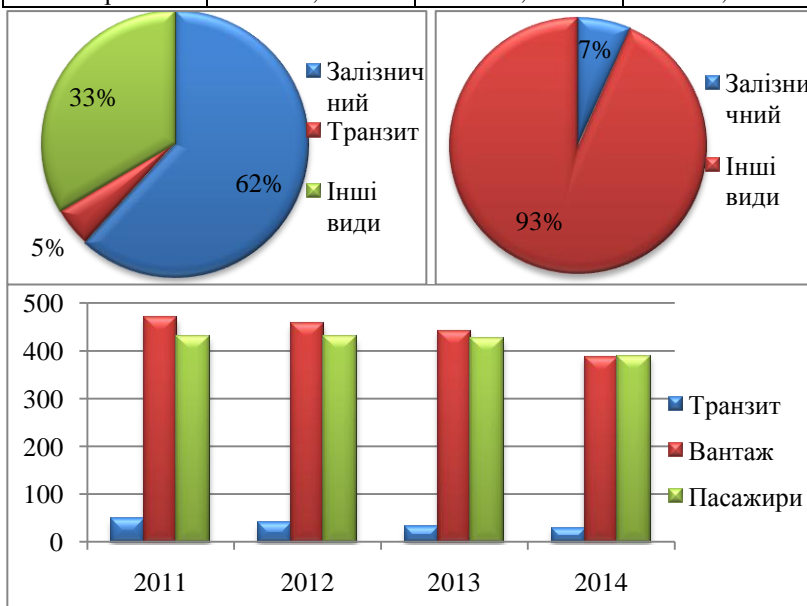


Рисунок 1 - Структура вантажних та пасажирських перевезень, їх динаміка за 2011-2014 роки (млн. тонн, млн. пас.)

З недосконалою системою управління залізничною галуззю також пов'язують проблеми дублювання деяких посадових функцій на рівнях управління залізницею, з цього виходить незадовільне управління за перевізними процесами. Непривабливість до вкладання коштів іноземними інвесторами, тому що відсутні гарантії держави, з цього виходить проблема браку коштів на оновлення матеріально-технічної бази залізниці. Тому проблему можна розв'язати шляхом зміни організаційно-правової форми управління перевезеннями на рівні галузі по типу «концерн», а для всього комплексу залізниці по типу «холдинг» для створення стабільного, централізованого контролю, що в результаті привабить і іноземних інвесторів. Транзитний потенціал, що займає 5% перевезень потрібно розвивати створивши шляхом акціонерних внесків спеціалізованого перевізника, що буде здійснювати транзит вантажів і повністю відповідати за цю діяльність.

В результаті роботи було виявлено важливу проблему в підвищенні ефективності перевозок, яка полягає у зміні системи управління залізничною галуззю по типу «холдинг». Це тягне за собою вирішення низки питань: непривабливість галузі для інвесторів та застарілість матеріально-технічної бази. Вирішенням проблеми транзитних перевозок є створення відповідального за оновлення перевізного складу і за перевізні процеси спеціалізованого перевізника. Це збільшить перевізний об'єм та потенціал рентабельних транзитних перевозок.

Сотниченко Л.Л.

МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Відповідно великому економічному словнику механізм - це: послідовність станів, процесів, які визначають яку-небудь дію, явище; система, устрій, який визначає порядок якого-небудь виду діяльності; внутрішня будова машини, приладу, апарата, який приводить їх у дію.

Окремі автори вважають, що економічний механізм підприємства як економічна категорія - це система, яка діалектично розвивається, визначається об'єктивними й суб'єктивними умовами певного історичного етапу розвитку

держави, її установами для забезпечення ефективного функціонування підприємств.

Що стосується механізму регіонального управління, то в ньому як у теоретичному аспекті, так і в реальній практиці можна виділяти й розглядати окремі його специфічні складові підсистеми: організаційну, інституціональну, економічну, фінансову, бюджетну, соціально-психологічну, і інші, кожна з яких здатна здійснювати певний вплив на об'єкти управління. У практичній діяльності використовуються усі перераховані системні складові загального механізму регіонального управління, причому в різних комбінаціях, пропорціях і співвідношеннях.

Під механізмом управління розвитком інфраструктурного забезпечення регіону розуміється складна сукупність методів, інструментів, принципів використовуваних регіональними органами управління в процесах прямого і непрямого впливу на транспортний потенціал регіону для його нарощування й досягнення конкурентоспроможності регіону.

Поєднання та взаємодія складових елементів механізму управління розвитком інфраструктурного забезпечення регіону забезпечує його функціонування та дієздатність.

Механізм управління розвитком інфраструктури регіону реалізує регіональну політику в галузі транспортної інфраструктури, що розробляється в залежності від його цілей і завдань, котрі він ставить перед собою. Разом з тим розглянутий механізм управління формується на основі закономірностей і принципів регіонального управління, властивих йому функцій, спеціальних структур, наявних ресурсів, традиційних і нових методів і сучасних технологій управління.

В авторському розумінні даний механізм управління розвитком інфраструктурного забезпечення регіону здійснює наступні основні масштабні процеси впливу: безпосереднє управління державним сектором регіональною транспортною інфраструктурою; координацію різних видів діяльності й процесів економічного розвитку регіону в області транспортного потенціалу; ринкове стимулювання, регулювання й підтримка економічних агентів (організацій, підприємств, населення). Для здійснення зазначених процесів впливу

представлений механізм має свій інструментарій, тобто арсенал інструментів, кількість, комбінації й ступінь використання яких може ухвалювати різні значення залежно від конкретних завдань, рішень, ситуацій.

Процеси управління державним сектором регіональної транспортної інфраструктури, які здійснюються за допомогою таких інструментів впливу, як планування діяльності підприємств транспортної інфраструктури; пряме фінансування й інвестування підприємств транспортної інфраструктури; кредитування державних підприємств транспортної інфраструктури; дотації, субсидії, субвенції; аудит, звітність, контроль державних підприємств транспортної інфраструктури; інвестування в транспортну інфраструктуру; організація виконання національних інфраструктурних проєктів і програм з урахуванням специфіки регіону; удосконалювання апарату регіонального управління; кадрове забезпечення управлінських структур; і ін.

Координація різних видів діяльності й процесів в області розвитку транспортної інфраструктури регіону, які повинні реалізовуватися за допомогою наступних інструментів впливу: законодавчі й нормативні акти даного регіону й держави; складання прогнозів і планів розвитку транспортної інфраструктури регіону; вибір і реалізація стратегії розвитку інфраструктури; розробка програм розвитку інфраструктури регіону; формування й розвиток міжбюджетних відносин; кластерна політика; приватно-державне партнерство; і ін.

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА ТА РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

Козаченко Д.Н., Верлан А. И.

РАСШИРЕНИЕ КОНКУРЕНЦИИ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ВОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Железнодорожно-водные перевозки занимают один из наиболее важных сегментов транспортного рынка Украины так, как они обеспечивают около 35% отечественного экспорта товаров. Существенную проблему современным железнодорожно-водным перевозкам создает наличие диспропорций в транспортной системе и несоответствие пропускных способностей припортовых станций перерабатывающим способностям морских торговых портов (МТП). В результате реформирования МТП была монополизирована деятельность портовых операторов (стивидоров). Наличие у грузоотправителя предложений от нескольких стивидорных компаний как в одном порту, так и в разных портах обеспечивает формирование цены услуги на конкурентной основе и стимулирует портовых операторов к инвестированию средств для развития своей материально-технической базы и повышения конкурентоспособности. Железнодорожный транспорт находится в монопольном состоянии и испытывает хронический дефицит в инвестиционных ресурсах для развития своей материально-технической базы. Какие варианты решения проблемы существуют?

Выполненный анализ показывает, что основные проблемы развития припортовых железнодорожных станций вызывают условия взаимодействия монопольного рынка железнодорожных перевозок и конкурентного рынка стивидорной деятельности. Так при наличии общего резерва пропускной способности припортовых станций Укрзалізництва, занимающая монопольное положение на рынке железнодорожных перевозок, не имеет стимулов к развитию отдельных из них так, как проекты внутри сети, направленные на увеличение объемов перевозок в направлении портов и снижения их себестоимости, являются для нее более привлекательными. Действующая система развития припортовых станций общего пользования за счет частных

инвестиций предполагает бесплатную передачу в государственную собственность технических средств. Учитывая то, что при этом необходимо оплачивать НДС, а порядок возврата инвестиций отсутствует, то такой подход непривлекателен для инвесторов. Привлекательным для инвесторов является развитие железнодорожных станций необщего пользования. Однако действующая тарифная система не предполагает дифференциацию тарифа в зависимости от сложности начально-конечных операций и рассматривает движение поездов по железнодорожной инфраструктуре необщего пользования как маневры по подаче-уборке вагонов. В результате стивидорные компании, которые пользуются услугами железнодорожных станций необщего пользования вынуждены закладывать в стоимость перевалки груза дополнительные расходы на содержание припортовых станций, которые отсутствуют у стивидорных компаний, которые пользуются услугами припортовых станций общего пользования.

Решением проблемы является разделение тарифа на инфраструктурную, вагонную, локомотивную и терминальную составляющую. Локомотивная составляющая связана с возмещением затрат на содержание и эксплуатацию локомотивов. Расчет величины платы за услуги локомотивной тяги должен осуществляться пропорционально пробегу независимо от собственности инфраструктуры. Терминальная составляющая связана с возмещением затрат на содержание и эксплуатацию станций погрузки и выгрузки грузов. Выделение этой составляющей позволит уравнивать условия работы железнодорожных станций общего и необщего пользования, создать конкурентную среду в этом секторе рынка, и за счет этого обеспечить приток в нее инвестиций.

Научная новизна. В результате исследований установлены причины отставания развития пропускных способностей припортовых станций от перерабатывающей способности МТП. Предложен метод решения проблемы, основанный на демонаполизации отдельных секторов рынка железнодорожных перевозок.

Практическая ценность. Реализация разработанных предложений обеспечит обновление и развитие технических средств припортовых станций и, как следствие, снижение

транспортной составляющей в стоимости товаров, экспортируемых Украиной.

Липинська О.А

**УКРАЇНА ЯК ТРАНЗИТНА ДЕРЖАВА: ІНСТИТУЦІЙНЕ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОЗИТИВНОГО ІМІДЖУ**

За своїм геополітичним розташуванням та природно-географічними умовами Україна належить до територій які мають все необхідне для розвитку товаротранспортних зв'язків з іншими країнами і задоволення потреб у перевезеннях не тільки власних товаровиробників, а й вантажовласників з інших регіонів світу, тобто володіє величезним транзитним потенціалом, який мав стати основою ефективного розвитку всієї національної економіки. У свою чергу транспортний комплекс країни необхідно розглядати як її найбільшу конкурентну перевагу у системі світогосподарських зв'язків, який без створення для нього необхідних умов забезпечення конкурентоспроможності на європейському та світовому ринку транспортних послуг не в змозі здійснювати свій ефективний розвиток, а відповідно й розвиток економіки всієї країни.

Але характерними рисами сьогоденного стану діяльності транспортно-дорожнього комплексу України є таке. Стрімко йдуть на спад обсяги перевезень, критичного рівня досягло фінансове становище галузі, практично зношений рухомий склад і матеріально-технічна база, їх реконструкція, ремонт та технологічне обслуговування фактично відсутні. Вкрай алогічно вирішуються питання приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій та технологічної модернізації в галузі, не задовольняються навіть мінімальні соціальні потреби працівників галузі, зруйнована система безпеки та контролю, поставлені в тінь питання встановлення тарифів і ціноутворення, закупівель та використання державного майна, вирішення міжнародних питань паралізоване, що призводить до втрати транзитних перевезень через територію України. Все це призводить до того, що присутність України на світовому ринку транспортних послуг на сучасному етапі утруднено.

Питома вага транспортних послуг у валовому внутрішньому продукті України складає близько 12%, вартість основних виробничих фондів - 14,8%, знос яких становить близько 80%, кількість працюючих в галузі - 5,6% від загальної чисельності працівників, зайнятих в економіці країни.

Процеси поглиблення інформаційної інтеграції, характерні для сьогоденної роботи «Укрзалізниці» і вітчизняних портів, важливі і як показник інтелектуалізації транспортного комплексу країни в цілому. Безумовно, що за даним критерієм Україна може віднести себе до держав європейського вибору, отже, завдання підвищення рівня мультимодальності, інтероперабельності та контейнеризації перевезень переходить в країні з розряду декларацій в потребу реалізації. Як виявили проведені дослідження, Україна «транспортна» може сьогодні пред'явити інтеграційні рішення світового рівня, вироблені, в тому числі, за рахунок ефективної організації державно-приватного партнерства при здійсненні контейнерних перевезень. Потенціал подібних досягнень сьогодні, в нинішній складний для країни економічний період, далеко виходить за рамки власне транспортної тематики - він важливий як заявка України на роль і місце серед країн - двигунів позитивних структурних перетворень в суспільному устрої. Тим важливіше виявити проблеми розвитку транспортного комплексу і визначити шляхи їх якнайшвидшого подолання.

Між тим, угодою про зону вільної торгівлі передбачена можливість участі українського морського судноплавства у перевезенні вантажів між портами країн ЄС за умови, що місцем ефективного управління флотом є Україна, або одна з країн ЄС та можливість участі річкового флоту України у перевезеннях внутрішніми водними шляхами ЄС на двосторонній основі, що відкриває перед транспортним комплексом України величезні перспективи.

За таких обставин, національні українські перевізники можуть бути витиснені навіть з національного ринку транспортних послуг (принципи та умови надання послуг відповідно ГАТС та СОТ), якщо їхні транспортні засоби, умови та технології перевезень не будуть задовольняти загально

прийнятим у Європі та світі. У той же час, за існуючого в країні економічного механізму у транспортному комплексі підприємці не в змозі забезпечити навіть просте відтворення основних засобів, не кажучи вже про якісь якісні їх зміни.

В країні не створено інструментів забезпечення модернізації та розвитку підприємств транспортного комплексу не обґрунтовано інструментів державного регулювання їх діяльності, а застосування міжнародних – обмежено неврегульованістю митних, податкових, судових відносин, що існують в країні та військовою ситуацією на її сході. Спроба заподіяння для вирішення цієї проблеми механізму державно-приватного партнерства, який реалізується в інших сферах економічної діяльності - на транспорті, навпаки, призводить до гальмування його розвитку у зв'язку з тим що в якості приватного партнера виступають здебільшого національні вантажовласники які зацікавлені не в розвитку транспортного комплексу, а у створенні монопольних умов перевезень тільки їх власного вантажу. Фінансовий же сектор країни у зв'язку з високою фондоємністю транспортного комплексу не проявляє зацікавленості виступати в якості приватного партнера на загальних фіскальних умовах, які штучно створено у державі. Слід зазначити що така ситуація характерна не тільки для України, з нею зіштовхується більшість країн, що розвиваються. Тому необхідно розробляти випробувати та впроваджувати нові економічні механізми забезпечення конкурентоспроможності національної транспортного комплексу та відповідні до них інструменти не тільки державного, а й міждержавного регулювання перш за все в рамках ОЧЕС. Це тим більш важливо, виходячи з високого ступеню інтернаціоналізації економічних відносин у світовому транспортному комплексі, якій сьогодні вже майже не знає кордонів і не може обмежуватись тільки національними системами регулювання його діяльності. Виходячи з цього, необхідність розробки теоретичних та методологічних основ розвитку економічного механізму на міждержавному рівні які забезпечать для транспортного комплексу України можливість його участі у міжнародному розподілу праці у транспортній сфері та створення інструментів сталого функціонування, які підвищать

транзитний імідж країни слід вважати надзвичайно важливою загальнодержавною проблемою від вирішення якої залежать перспективи подальшого існування не тільки транспортного комплексу країни, а й всієї її економіки.

Ільченко С.В., Бойко М.О.

РОЗВИТОК МОРСЬКОГО ПОРТОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ У ПЕРСПЕКТИВІ СПІВРОБІТНИЦТВА УКРАЇНИ ТА ЄС

Забезпечення високого рівня конкурентоспроможності вітчизняних морських портів – важливе завдання сучасного етапу життєздатності всієї транспортної системи України. Більш того, з метою збереження свого економічного суверенітету, забезпечення стабільного зростання необхідно створити та підтримати функціонування конкурентного й прозорого ринкового середовища, яке стимулюватиме ефективне функціонування морських портів та зміцнить їх потенціал.

Тобто орієнтація на оптимально функціонуючий транспорт повинна розглядатися як важливий фактор сталого економічного розвитку, а відхилення від оптимальних значень як індикатор додаткового резерву для зростання. Безумовно, визначення національних економічних інтересів має першорядне значення, тому зважена їх реалізація є одним із головних завдань розвитку нашої держави. Але для того, щоб розвиватися незалежно, і в той же самий час на основі партнерства і співробітництва, є необхідним значне посилення позицій через поєднання інтересів усіх суб'єктів господарювання, зміцнення довіри до інституцій вітчизняного транспорту.

Однак, це далеко не усі з перешкод на шляху до ефективності, основні стримуючі фактори слід пов'язувати з цілою низкою проблем, найважливіші з яких полягають у виборі форми та механізму управління, ступеня втручання держави у процес взаємодії контрагентів, існування відверто корупційних схем практично на усіх етапах взаємодії сторін, відсутність прозорого, зрозумілого механізму здійснення транспортних операцій тощо. Тобто процес розвитку порту – це багатокритеріальна задача з впливом багатьох внутрішніх і зовнішніх факторів, яка має будуватися не лише із врахуванням

потенційних можливостей самого порту, а, нажаль, у першу чергу, займатися питаннями запобігання зловживаннями на місцях, оскільки саме такі дії зводять нанівець майже усі свідомо прораховані та виражені підходи.

Нааявність висококонкурентних ринків транспортних послуг виключає можливість директивного визначення та опрацювання вищенаведених питань, за умови існування на цих ринках та отримання позитивного результату в довгостроковому періоді, тому важливо проведення кардинальної перебудови господарської діяльності в портовій галузі країни, що є питанням настільки комплексним й складним, наскільки і сучасним та затребуваним.

За останні часи Урядом України наголошено, що головним і незмінним зовнішньополітичним пріоритетом України, основою стратегії економічного та соціального розвитку є євроінтеграція. Нинішній розвиток політичного діалогу між нашою державою та Європейським Союзом базується на впровадженні Україною Стратегії інтеграції до ЄС, на угоді про партнерство та Плані дій у рамках Європейської політики сусідства. Належна імплементація Плану дій повинна сприяти поступовій інтеграції нашої держави до внутрішнього ринку ЄС і створенню передумов для започаткування з Євросоюзом зони вільної торгівлі.

З метою виконання зазначених цілей, Міністерство інфраструктури запровадило комплексну реформу галузі морського транспорту. У першу чергу це стосується формування механізмів залучення інвестицій у портову галузь, підвищення конкурентоспроможності та покращення умов ведення бізнесу в портах, а також мінімізація корупції. Для досягнення цих цілей у відомстві розробили низку заходів з дерегуляції в портах. Серед запроваджених ініціатив – скорочення кількості процедур у портах та задіяних контролюючих органів, запровадження електронного документообігу та автоматизованого радіологічного контролю, скасування обов'язкового контролю ізольованого баласту. З метою залучення транзитних вантажопотоків Урядом було ініційовано експеримент зі зниження портових зборів на 50% для транзитних вантажів. Відповідний проект Наказу пройшов погодження з центральними органами влади та знаходиться на розгляді КМУ.

З урахуванням того факту, що розвиток будь-якого виду транспорту потребує певного інвестиційного забезпечення, а порти, як ключові центри їх поєднання та ефективної взаємодії, мають гарантувати необхідний рівень якості інфраструктури, і технологічного обладнання, і самих послуг, першим кроком повинно стати забезпечення прозорих умов співпраці для усіх сторін взаємодії.

Шевченко І.Ю.

**ЦІЛЬОВЕ ПРОГРАМУВАННЯ ЯК ЕФЕКТИВНИЙ МЕТОД
ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ
АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ**

Автомобілебудування є провідною підгалуззю машинобудування в Україні. За даними Державної служби статистики України, за період з січня по серпень 2015 року обсяг реалізованих транспортних засобів склав 35,54% обсягу реалізованої продукції машинобудування, що вказує на особливе місце автомобілебудування у вітчизняному машинобудівному галузевому комплексі [1].

З огляду на стратегічну важливість забезпечення успішного функціонування підприємств автомобілебудування в Україні, зростає необхідність здійснення державного регулювання розвитку вітчизняного автомобілебудування, в тому числі впровадження активних протекційних заходів з боку держави щодо забезпечення конкурентоспроможності автовиробників на національному ринку продажу автомобілів, у першу чергу, в короткостроковому та середньостроковому періодах.

Виходячи з нагальності досягнення економічного ефекту від впровадження заходів державної підтримки національних автовиробників, доцільним є використання програмно-цільового методу – виду планування й управління, в основі якого лежить орієнтація на досягнення цілей через реалізацію логічної схеми типу «цілі → шляхи → способи → засоби» [2, с. 265].

Слід зазначити, що використання програмно-цільового методу при здійсненні державного управління розвитком вітчизняного автомобілебудування вже мало позитивний ефект

у минулому: так, після схвалення та впровадження Кабінетом Міністрів України в 2006 році Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року [3], ефективність впроваджених заходів була вражаючою – лише обсяг експорту вітчизняних автомобілів збільшився в 1,7 рази за один звітний період [4].

Нині ключове місце в автомобілебудівному комплексі України посідає легкове автомобілебудування. Так, за даними корпорації УкрАвтопром [4] на протязі останніх п'яти років обсяг вироблених легковиків складав в середньому 87,33-93,32% загального обсягу продукції автомобілебудування в Україні.

Відповідно, вирішення актуальних проблем функціонування вітчизняних підприємств легкового автомобілебудування й є по суті нівелюванням негативних наслідків впливу світової економічної кризи на тенденції розвитку автомобілебудівного комплексу в Україні.

З цією метою у 2014 році Кабінетом Міністрів України було схвалено Концепцію Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року [5], проте про дієвість цього нормативно-правового акту робити висновки ще зарано.

ОРГАНІЗАЦІЯ УПРАВЛІННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯМ ТРАНСПОРТНО- ТЕХНОЛОГІЧНИХ СИСТЕМ В УКРАЇНІ

**Горобець В. Л., Нестеренко Г. І.,
Музикіна С. І., Музикін М. І.**

ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНО- СКЛАДСЬКОГО КОМПЛЕКСУ

Транспорт, що є основним елементом виробничої інфраструктури, відіграє дуже важливу роль у підвищенні ефективності суспільного виробництва та забезпеченні життя всього суспільства. Його надійна робота – необхідна умова виходу України з кризи, збереження єдиного економічного простору, ставлення ринкових відносин.

Структурна перебудова, разом із лібералізацією та фінансовою стабілізацією, є одним з пріоритетів та повинна бути віднесена до найважливіших напрямків економічної реформи. Основним важелем її здійснення є інвестиційна політика. При виборі структурно-інвестиційної політики у галузі транспорту необхідно виходити з його місця у господарчому комплексі, галузевої специфіки та технічного стану, а також загальноекономічних передумов.

За цими умовами стабілізація роботи магістральних транспортних систем усіх видів транспорту повинна бути віднесена до пріоритетного напрямку державної політики.

Транспортна система України у цей час, в основному, задовольняє потреби у перевезенні. Разом із тим, технічне оснащення багатьох комунікацій не відповідає сучасним і, особливо, перспективним потребам. Більш ніж нормативне зношення будівель, обладнання, значна питома вага фізично та морально застарілого рухомого складу транспорту не дозволяє забезпечувати необхідний рівень транспортного обслуговування, стримує формування ринків транспортних послуг, призводить до необґрунтовано високих транспортних витрат.

В цих умовах структурно-інвестиційна політика повинна бути спрямована на те, щоб, передусім, виключити втрати виробничої потужності технічних засобів транспорту, у максимально можливому ступені ліквідувати слабкі ланки на діючій мережі, сконцентрувати державні та недержавні капіталовкладення на розвиток видів транспорту, а також створювати об'єктивні умови для переходу до ринкової економіки.

В сучасних умовах транспортна політика держави представляє собою комплексну програму дій за різними напрямками діяльності транспортного комплексу України, включаючи його техніко-технологічну модернізацію, адаптацію до ринкових умов господарювання, перетворення у галузі форм власності, економічних відношень, системи керування, інтеграції в європейську та світову транспортні системи, кадрової та соціальної політики, економічної безпеки держави.

Реалізація цієї програми повинна сприяти до проходження по території України додаткових вантажопотоків та пасажиропотоків, більшому розширенню її зовнішньоекономічних зв'язків, експорту транспортних послуг, створенню додаткових робочих місць. Окрім цього, це створює стимули техніко-технологічної модернізації транспортного комплексу України в цілому, при-скоренню процесів його інтеграції в європейську та світову транспортні системи та формуванню загального транспортного простору у ланках СНД.

Але, на сучасному етапі інтеграція транспортного комплексу України із світовими транспортними системами ускладнюється через відставання у розвитку матеріально-технічної бази усіх видів транспорту, збереження застарілих методів управління зовнішньоторговельними та транзитними перевезеннями, недосконалості правової бази, що регламентує взамовідносини українських та іноземних учасників міжнародних перевезень. Все це негативно відтворюється у конкурентоспроможності українського експорту.

У числі напрямків інтеграції транспортного комплексу України в Європейську та світову транспортні системи є включення його в Європейську та міжнародну систему транспортних коридорів, чим визначаються дуже великий об'єм

робіт по будівництву та реконструкції шляхів сполучення, терміналів, пунктів пропуску транспорту крізь кордон, поновлення рухомого складу, техніко-технологічної модернізації, розвитку інформаційної мережі; спрощення процедур перетину кордону за рахунок організації спільних контрольно-перепускних пунктів, обмеження, по можливості, перевірок вантажів, узгодження дій митниць, узгодження часу роботи пунктів перепуску, стандартизації документів, що складе умови задля мінімальних затримок транспортних потоків; узгодження та удосконалення діяльності системи транспортно-експедиційного обслуговування при міждержавних перевезеннях на принципах Міжнародної федерації експедиторських асоціацій (FIATA); прискорення розвитку інтермодальних перевезень, впровадження гармонізованих із західноєвропейськими системами електронного обертю документів по перевезенням вантажів, систем резервування місць та продажу білетів на пасажирський транспорт міждержавного обертю; створення спільних транзитних компаній, спільна участь в інвестиційних проектах та доходах від експлуатації транзитних систем, які проходять крізь морські порти та територію України; розвиток співпраці у галузі створення спільних транспортно-технологічних та логістично-термінальних систем на напрямках міжнародних транспортних коридорів.

Вдовиченко В.О.

СУЧАСНІ ВИМОГИ СИСТЕМНОЇ СТРУКТУРИЗАЦІЇ МІСЬКОГО ГРОМАДСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Основна задача міського громадського пасажирського транспорту (МГПТ) полягає у своєчасному, якісному і повному задоволенні потреб населення у переміщеннях територіальною структурою міста. Збільшення вимог до міських транспортних систем обумовлене зростанням негативного впливу міського транспорту, як на виробничу сферу, так і на умови життя міського населення. МГПТ поряд з вантажним і спеціальним

видами транспорту є складовим елементом міського транспорту і значною мірою визначає ступінь благоустрою міста та зручності проживання в ньому. Проблема організації міських пасажирських перевезень давно представляє інтерес для наукового товариства, як транспортного профілю так і для напрямків досліджень, що лежать в області техніки, соціології, економіки, менеджменту та інших науково-прикладних сфер діяльності людини. Еволюція підходів щодо організації міських пасажирських перевезень, ускладнення умов роботи МГПТ, зростання його рівня значущості в структурі життєдіяльності міського суспільства, укрупнення міст і збільшення рівня автомобілізації призвели до необхідності впровадження системного підходу у дослідження процесів функціонування МГПТ. Підставою для розгляду МГПТ, як єдиного цілого, є наявність його структурованості, взаємозв'язку між складовими елементами внутрішнього і зовнішнього середовища, цільової підпорядкованості організації МГПТ, його розмірність і складність. Складність надання всеосяжного визначення поняття МГПТ полягає в тому, що МГПТ з одного боку, надаючи послуги населенню, є частиною інфраструктури ринку, а з іншого - він сам як суб'єкт ринку продає свої послуги, переміщуючи пасажирів, і тим самим утворює ринок транспортних послуг.

Формування структурної композиції МГПТ, як системи, засновано на положенні цільових установок системи і передбачає виділення її просторових і територіальних елементів. На основі аналізу робіт присвячених формуванню загальної концепції підходів щодо вдосконалення міських пасажирських перевезень можна виділити наступні види представлення МГПТ як системи, які за своїм рангом відповідають рівню структурного представлення МГПТ: макрорівень, мезорівень, макрорівень.

Мікрорівень представлення МГПТ передбачає його системне представлення у вигляді технічної системи. Системне представлення МГПТ у вигляді технічної системи відноситься до періоду індустріального розвитку суспільства, спрямоване на дослідження і забезпечення ефективності технологічних процесів поточної експлуатації об'єктів МГПТ без урахування

системних наслідків його роботи, і не забезпечує перспектив оцінки подальшого його розвитку.

Представлення МГПТ як соціально-економічної системи, передбачає виділення у його структурі сукупності елементів які визначають якісний стан пасажирських транспортних послуг. В такій постановці МГПТ, як соціально-економічна система, може бути представлений сукупністю таких елементів: транспортні підприємства, маршрутна мережа, споживачі транспортних послуг, навколишнє середовище. Такий варіант структуризації дає можливість визначити стан МГПТ з урахуванням впливу його на окрему групу учасників транспортного процесу але не забезпечує можливості проведення загальносистемної оцінки його роботи.

Перспективним є представлення і розгляд МГПТС як складового елемента системи вищого рівня. Передумови розгляду МГПТ, як елемента системи більше високого рівня, виникли на основі виділення його як складового елемента транспортної системи міста. Основною метою функціонування транспортної системи міста є забезпечення відповідного рівня транспортного сервісу. Враховуючи це можна дійти висновку, що сучасний етап розвитку суспільства вимагає більш системного погляду на МГПТ. МГПТ потрібно розглядати не як окрему систему, а як елемент системи «міське середовище». При представленні МГПТ з таких позицій обов'язково потрібно враховувати його вплив не умови життя населення міст. Вплив МГПТ на умови життя міського населення обов'язково повинен враховувати всі результативні аспекти його функціонування.

Кухарчик О.Г.

ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВЕЗОК

Первым правовым источником международного уровня, содержащим термин "мультимодальная перевозка" и раскрывающим его сущность является Конвенция ООН 1980 года "О международных мультимодальных перевозках грузов". Опираясь на основные положения данного документа к основным признакам, характеризующим перевозку как мультимодальную, т.е. организованную на принципах

выработанных западной доктриной права перевозок (формулируемую как "international multimodal transport of goods") можно отнести:

- перевозка грузов должна быть международной;
- в перевозке должно быть задействовано не менее чем два вида транспорта;
- перевозка организовывается оператором перевозки или лицом, выступающим от его имени;
- оператор перевозки в договоре перевозки между ним и лицом, заказывающим перевозку (клиентом), выступает как равноправная сторона договора, а не как агент или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях перевозки;
- оператор перевозки принимает на себя ответственность за исполнение договора перевозки;
- документ, который выдает оператор перевозки, покрывает весь путь следования груза от грузоотправителя к грузополучателю;
- ответственность оператора за груз охватывает период с момента принятия им груза в свое ведение до момента передачи груза получателю.

Таким образом, мультимодальную перевозку можно определить как международную перевозку, осуществляемую двумя или более видами транспорта, организованную оператором, принимающим на себя ответственность за перевозку груза в целом, который выдает отправителю документ на мультимодальную перевозку, покрывающий весь путь следования груза. И именно наличие оператора мультимодальной перевозки, который принимает на себя ответственность за все риски, связанные с перевозкой груза, отправленного по единому товаросопроводительному документу, покрывающему весь путь следования груза, и является коренным отличием мультимодальной перевозки от всех остальных родственных ей. Условно мультимодальную схему пропуска материального потока в системе грузоотправитель-перевозчик-грузополучатель можно представить следующим образом .

Таким образом, термин "мультимодальная перевозка" характеризует перевозочный процесс с позиций его правового и организационного обеспечения, в отличие от терминов "комбинированные" и "интермодальные перевозки", которые в свою очередь характеризуют перевозочный процесс в зависимости от технологических операций выполняемых с грузом или с транспортным средством, его перевозящим.

До настоящего времени отсутствует единообразный правовой режим регулирующий мультимодальные перевозки. Конвенция 1980 г. (MT Convention) будучи не ратифицированной достаточным количеством стран, не вступила в силу.

Правила "UNCTAD/ICC for multimodal transport documents" вступившие в силу в январе 1992 г. не имеют силы закона, они носят рекомендательный характер и содержат стандартные условия договора перевозки, включаемые в мультимодальные транспортные документы. Договорная природа правил не позволяет применять их в случае наступления обстоятельств, связанных с потерей или повреждением груза, или нарушением сроков поставки. В настоящее время правовой режим мультимодальных перевозок регулируется национальными законами и нормативными правовыми актами, а также международными соглашениями.

Для грузоотправителя интермодальная перевозка выглядит как перевозка, выполняемая одним видом транспорта (в англоязычной литературе применительно к такой перевозке часто встречается термин *seamless* — "бесшовная"). Клиент имеет дело с единственным оператором, который принимает на себя полную ответственность за доставку груза, обеспечивает выполнение необходимых дополнительных услуг, согласовывает с клиентом "сквозной" тариф и выдает клиенту один транспортный документ на весь путь следования груза, выступая перед ним в качестве единственного перевозчика по договору. Объектом транспортировки при мультимодальной перевозке в принципе могут быть любые грузы — наливные, навалочные, тарно-штучные. Однако наиболее широкое распространение имеют мультимодальные перевозки, в которых используются так называемые ITU (Intermodal Transport. Units,

ITU) — контейнеры (containers), контрейлеры (controllers), съемные кузова (swap-bodies). Груз находится в ITU на всем пути следования, а все транспортные и грузовые операции при этом выполняются не с разнородными грузовыми местами, а со стандартными ITU(так называемая бесперегрузочная транспортная технология), что значительно ускоряет и удешевляет технологические процессы, повышает сохранность грузов и дает целый ряд других преимуществ. Мультиmodalная перевозка с использованием ITU называется интерmodalной перевозкой.

На начальном этапе развития интерmodalных перевозок в фокусе внимания находилось, прежде всего, ускорение грузовых операций при перевалке грузов между различными видами транспорта. Современное применение интерmodalного подхода к транспортному обеспечению логистики носит комплексный характер и обеспечивает достижение системного эффекта, структура и потенциал которого изучены еще далеко не полностью. Такой комплексный подход получил название интерmodalизма (intermodalism). Существуют различные трактовки понятия "интерmodalизм". В простейшем контексте его относят к бесперегрузочным перевозкам в ITU, выполняемым последовательно различными видами транспорта. В более широком смысле под интерmodalизмом подразумевается обеспечение эффективного взаимодействия различных видов транспорта: обустройство транспортных узлов, согласование нормативных актов, правил, тарифов и т.д. Наконец, наиболее общая и современная интерпретация интерmodalизма предполагает "холистический" взгляд на развитие транспортной системы, в соответствии с которым виды транспорта должны взаимодействовать, давая пользователям возможность гибкого выбора транспортных и нетранспортных сервисов без ограничений, обусловленных особенностями каждого из видов транспорта. За сравнительно короткий исторический срок интерmodalизм превратился в один из базовых принципов транспортной политики развитых стран и в универсальный логистический инструмент. Сегмент межконтинентальных перевозок генеральных грузов в настоящее время практически полностью обеспечивается

интермодальными транспортными системами, доля которых растет и в сфере деятельности внутреннего транспорта. Существуют две модели интермодальных перевозок.

Таблица. Сравнение характеристики моделей интермодальных перевозок.

Характеристика	Океанская модель	Континентальная модель
Предпосылки применения	Интеграция отдельных элементов смешанной перевозки в единый транспортный процесс	Снижение издержек транспортировки, реализация экологических приоритетов
Сферы применения	Межконтинентальные перевозки грузов в контейнерах	Перевозки генеральных грузов в ITU в сфере действия внутреннего транспорта, дополнение «Океанской модели»
Интермодальная транспортная единица	Контейнеры ISO 20 и 40	Контейнеры ISO различных типоразмеров «континентальные контейнеры», контрейлеры, в Европе – съемные кузова.
Транспортное звено	Морская линейная контейнерная перевозка	Железнодорожная либо водная перевозка
Роль государства	Точечная поддержка, ликвидация правовых препятствий	В регионе ЕС-всемерное правовое и финансовое

		регулирование.
--	--	----------------

Все более широкое применение интермодальной концепции в логистике обусловлено действием следующих факторов:

1) возможности снижения удельных инвестиций в логистическую инфраструктуру благодаря скоординированному развитию путей сообщения и терминальных объектов различных видов транспорта, а также интеграция объектов транспортной и складской логистики;

2) снижение логистических издержек, которые обеспечивают интермодальные перевозки;

3) возможности гибкого оперативного управления товарными и транспортными потоками, а в определенной степени — и управления запасами, которые возникают в развитых интермодальных транспортных сетях;

4) позитивные экологические эффекты интермодализма, обусловленные, в первую очередь, переключением грузопотоков с автомобильного на другие виды транспорта.

Мельников С.В.

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНИХ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ

Ринок транспортних послуг є одним з найбільш значущих підсистем економіки України. В умовах жорсткої конкуренції на регіональних ринках транспортних послуг зростає тиск з боку транспортно-логістичних операторів, що успішно розвиваються, спостерігається підвищення вимог споживачів до якості транспортного обслуговування. Сталий розвиток ринку транспортних послуг є гарантією єдності економічного простору країни, вільного переміщення, конкуренції та свободи економічної діяльності, забезпечення цілісності держави та національної безпеки, поліпшення умов та рівня життя населення.

Відомо, що транспортна інфраструктура в разі недостатнього рівня розвитку стає гальмом, а в разі випереджаючого розвитку – чинником економічного зростання. Крім того, зростає взаємний вплив різних елементів транспортної інфраструктури: на рівень ефективності морського транспорту впливають

елементи залізничної транспортної інфраструктури, а також елементи інфраструктури повітряного транспорту та навпаки. Це вимагає узгодженого розвитку окремих елементів транспортної інфраструктури.

У контексті вищевикладеного розглянемо деякі проблеми розвитку державних підприємств портової діяльності України.

На сьогоднішній день потенційна потужність портів України оцінюється в 230 млн тонн вантажів у рік. За результатами 2014 року сумарний вантажообіг морських портів України склав 143 млн тонн.

Приблизно третина українських портових потужностей є власністю державних стивідорних компаній. Динаміка частки оброблюваних вантажів державними компаніями має явно виражену негативну тенденцію. Якщо у 1991 року їх частка складала 100% вантажів, то в 2008 році частка знизилася до 54%, а в 2014 році склала тільки 34%. Основні причини полягають у зношеності основних виробничих фондів (за оцінками експертів коефіцієнт зносу складає 80%) і розвитку приватних стивідорних компаній та терміналів. Конкуренція з боку приватних портових структур та відсутність інституційних умов для залучення приватних інвесторів загрожує втратою робочих місць та гальмуванням розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

Основні шляхи рішення проблем розвитку державних підприємств портової діяльності України полягають у залученні приватних інвесторів. Портова інфраструктура України є одним з найбільш привабливих об'єктів інвестування для ведучих вітчизняних і закордонних компаній. Однак, це можливо лише у випадку виключення державних стивідорних компаній із списку об'єктів, що не підлягають приватизації. Цей крок допоможе залучити інвесторів, зацікавлених у придбанні цілісних майнових комплексів і здатних забезпечити в короткий термін значний обсяг інвестицій. Наступним кроком має бути спрощення процедур торгівлі. Існуючі процедури оформлення вантажів контролюючими органами в пунктах пропуску через державний кордон у морських портах приводять до втрати існуючих вантажопотоків.

Це стосується наступних процедур: спрощення оформлення суден, скорочення форм контролю вантажів, уведення відповідальності контролюючих служб за безрезультатно проведені огляди, уведення принципу мовчазної згоди, приведення переліку документів, що оформлюються на прихід суден, до міжнародних конвенцій, сприяння транзитові, уведення принципу попереднього оформлення вантажів з використанням технологічного транспорту до заїзду транспортних засобів перевізників у порт, контроль вагових параметрів вантажів з метою збереження дорожнього господарства, подальший розвиток системи електронного єдиного вікна – впровадження інформаційної системи портового співтовариства.

Зазначенні шляхи стимулюють розвиток транспортного потенціалу України та її інтеграцію у світову транспортну систему.

Шевченко І.В.

ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГІЧНІ СИСТЕМИ ЯК ОСНОВА ДЛЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ І РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

Зростання промислового виробництва в провідних промислово розвинених країнах на даний момент не супроводжується адекватним зростанням платоспроможного попиту на внутрішніх ринках цих країн, що обумовлює необхідність реалізації значної частки виробленої продукції на зовнішніх ринках і викликає розширення міжнародного обміну товарами, послугами, трудовими ресурсами та ін. Для задоволення зростаючих потреб товарних ринків з'явилися і розвиваються нові форми і методи їх транспортного забезпечення, орієнтовані на реалізацію переваг високопродуктивних транспортних технологій.

Всі країни прагнуть до створення системи економічно ефективних і екологічно безпечних перевезень вантажів за критеріями надійності, конкурентоспроможності та якості

обслуговування, що обумовлює перехід від традиційно організованої транспортної галузі до транспортно-технологічних систем, сформованих за товарними, або регіональними ознаками. Вищеозначене гостро поставило проблему вдосконалення технологічних, технічних, організаційних, інформаційних, економічних і правових аспектів перевізного процесу.

Транспортно-технологічні системи (далі ТТС) - це комплекс узгоджених і взаємопов'язаних технічних, економічних, організаційних, інформаційних і комерційних рішень, що дозволяють з максимальним ефектом і найменшими витратами забезпечити доставку вантажів в конкретних напрямках руху товару до споживача. Ці технології є основою для створення і функціонування міжнародних транспортних коридорів (МТК). Формування єдиного транспортного простору і спільного ринку транспортних послуг йде по шляху створення МТК, застосування, заснованої на принципах мультимодальності, уніфікованої технології перевезень. Підґрунтям для функціонування МТК, в свою чергу, є транзитні перевезення вантажів. Ефективне використання і розвиток національного транспортно-транзитного потенціалу України, системи МТК, які проходять її територією, повинно надати стимулу для економічного зростання, досягнення транспортної безпеки світових економічних відносин держави, розвитку інших галузей вітчизняної економіки.

За роки незалежності Україна стійко втрачала транзитні вантажопотоки: прийняті нормативні документи здебільшого носять декларативний характер, не містять дієвих механізмів впровадження стратегічних ініціатив, програми не забезпечені фінансовими і матеріальними ресурсами, діють негативні геополітичні фактори та фактори внутрішньої політичної нестабільності – як наслідок, транзитні вантажопотоки йдуть в обхід території країни.

Відсутність економічно прийнятних правових умов пересування транзитних вантажів по території України і непрозоре митне оформлення призвело до того, що серед чорноморських портів лише українські мають резерви перевантажувальної здатності. Також внаслідок непослідовної

зовнішньої політики держави з'явилася стійка тенденція до створення і розвитку МТК в обхід України.

Тому, створюючи умови для ефективного розвитку ТТС в Україні, необхідно спиратися на досвід країн, в основі успіхів яких, насамперед, лежить розуміння, що вкладення в транспортну сферу дає більш ніж трикратну віддачу в цілому, і по всіх галузях національної економіки, і розглядає, насамперед, розвиток транспортної діяльності як пріоритетний напрямок розвитку національної економіки.

Колізії будуть існувати до тих пір, поки правові відносини, щодо зовнішньоекономічної діяльності, митного оформлення вантажів в різних державах не стануть однакові.

За умови ефективної, доцільної системи організації, управління і функціонування ТТС формує оптимальну єдину транспортну систему країни, підвищує ефективність і якість роботи всіх видів транспорту.

ІННОВАЦІЙНА СПРЯМОВАНІСТЬ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Мищенко М.І.

РЕЗЕРВИ ЗНИЖЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ПЛАНОВО- ЗАПОБІЖНИХ РЕМОНТНО-КОЛІЙНИХ РОБІТ

Аналіз показників собівартості ремонту колії показав, що проведення ПЗРКР забезпечувалося зростанням продуктивності праці з одночасним зниженням середньомісячної чисельності робітників. На роботах по ПЗРКР через зростання чисельності робітників обсяг робіт зріс на 36,2%, тоді як в наслідок збільшення продуктивності праці - на 45,4%.

Співвідношення між зростанням продуктивності праці та збільшенням чисельності робітників забезпечувалося завдяки механізації ремонту колії і завдяки застосуванню машин важкого типу, що, з одного боку, підвищує рівень механізації основних робіт на перегоні, з іншого боку, сприяючи виносу операцій з розбирання та збірці ланок з перегону на базу, підвищує рівень механізації і загальну культуру підготовчих робіт. Разом з тим збільшення продуктивності праці в порівнянні з наявною технічною озброєністю є недостатнім. Великим резервом зростання продуктивності праці на роботах з ремонту колії продовжує залишатися механізація робіт інноваційними технічними засобами, відповідними передовим технологіям виконання ПЗРКР.

Інноваціоналізація технологічних процесів сприяє підвищенню продуктивності праці. Значні резерви зростання продуктивності пов'язані з поліпшенням організації виробництва, з повним використанням наявної техніки.

Рівень використання машинного парку колійних машинних станцій за останній період не тільки не зріс, а, навпаки, знизився. Основними причинами зниження вироблення колійних машин є планування ремонту колії невеликими ділянками, що викликає часті переїзди колійних машинних станцій та значні втрати. Планування ремонту колії невеликими розрізненими ділянками не дозволяє правильно пов'язати обсяг

робіт на залізницях з виробничою потужністю КМС, що призводить до значного недовикористання машин.

На зниження вироблення колійних машин позначилося також слабке впровадження ковзних графіків і низька продуктивність в перші місяці робіт.

Повільне зростання продуктивності праці обумовлюється також наявністю серйозних недоліків в організації та оплаті праці. Значні простой робітників, особливо при очікуванні «вікон». Норми виробітку на ряд робіт не враховують досягнутого технічного озброєння КМС. Важливим є подальше вдосконалення системи мотивації співробітників.

Усунення зазначених недоліків зіграє важливу роль у підвищенні продуктивності праці і сприятиме ліквідації плінності робочих кадрів. Підвищення продуктивності праці є основною умовою зниження собівартості ремонту колії. Разом з тим на роботах з ремонту колії далеко ще не повністю використовуються всі можливості для зниження собівартості ремонту колії. Основні шляхи подальшого зниження собівартості ремонту колії пов'язані, насамперед, з комплексною механізацією виконання ремонту колії, застосуванням передових технічних засобів вітчизняного виробництва.

Резерви здешевлення ремонту колії пов'язані також з комплексно-потоковою організацією його виконання. Значні резерви здешевлення ремонту колії пов'язані, зі зниженням загально-виробничих витрат. Аналіз показав, що зменшення частки витрат, пов'язаних з будівництвом і експлуатацією баз має відбуватися не лише за рахунок збільшення обсягу готової колії, одержуваної з баз, але також і за рахунок зниження витрат на їх будівництво.

Аналіз показав, що колійне господарство Укрзалізниці, КМС мають великі резерви поліпшення використання «вікон» і зниження витрат в експлуатаційній роботі залізничного транспорту, значні резерви зниження трудомісткості і собівартості ремонту колії. Все це дозволить значно знизити собівартість виконання ПЗРКР, що вплине на собівартість експлуатаційної діяльності, рівень тарифів на перевезення і конкурентоспроможність залізничного транспорту в національній економіці.

Мямлин С.С., Кебал І.Ю.

СТВОРЕННЯ ПАСАЖИРСЬКОГО РУХОМОГО СКЛАДУ ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ТУРИСТСЬКИХ МАРШРУТІВ

Проектно-конструкторським технологічним бюро Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка Лазаряна проаналізована актуальність створення сучасного рухомого складу для забезпечення залізничного туризму у гірських умовах і виявлено, що існуючий парк пасажирських вагонів вузької колії морально та фізично застарів і не може задовільнити не тільки нові туристичні маршрути, а й забезпечити пасажирське сполучення між гірськими містами та селищами. Наявний руханий склад, розрахований на використання на вузькій залізничній колії вислужив, призначений заводом виробником термін експлуатації, а підвищені експлуатаційні витрати на його утримання роблять його використання економічно недоцільним. Тому актуальною є науково-прикладна задача із створення інноваційних конструкцій пасажирського рухомого складу для вузької залізничної колії.

Україна має значний потенціал для туристичного бізнесу. За даними Всесвітньої ради з туризму і подорожей індустрія туризму України за останні п'ять років збільшила кількість зайнятих цією діяльністю майже на 25%, тим самим забезпечуючи робочими місцями майже 2% від загальної кількості робочих місць. А це майже 400 тисяч осіб. Дохід від туристичної індустрії складає близько 20 млрд. грн. Більше того на наступні десять років прогнозується зростання частки ВВП, пов'язаного з індустрією туризму України, на 6,9% і зростання зайнятості в цьому секторі економіки на 2%, в той час, як у країнах Центральної і Західної Європи ці показники становлять лише 5, 2% і 0,5% відповідно. Тому, все більшу роль у розвитку індустрії туризму для України буде грати розвиток туристичної інфраструктури. Одним з таких напрямків може стати розвиток залізничних туристичних маршрутів.

На сьогодні туристські маршрути пронизують практично всю розгалужену залізничну мережу Західної Європи. Девіз операторів, що спеціалізуються на організації турів залізницею: «Ми підемо скрізь, де є рейки»

В останні роки відзначається також зростання інтересу до залізничного туризму на Американському континенті, де лідирують три тривалих маршрута: «Транс-Канада» (десятидобовий переїзд з Ванкувера в Монреаль через Вінніпег і Оттаву); «Транс-Америка» (12 діб з Вашингтона в Лос-Анджелес через Чарльстон, Новий Орлеан, Сан-Антоніо, Ель-Пасо та ін.); «Транс-Атлантика» (з Манагуа до південного краю Південної Америки в Пуерто-Монт через Гуаякіль, Ліму і Сантьяго). Цікаво, що в Америці ці туристські поїзди також називають «Orient Express». У Норвегії популярні туристські маршрути з оглядом найбільших і найкрасивіших фіордів у світі саме зі спеціального поїзда. Залізничні маршрути є в Індії і навіть в Індонезії. Для туристів, які відвідують Індонезію, пропонується унікальний тур - «Tour the Steam Locomotives in Indonesia» («Тур -Парові локомотиви в Індонезії») з оглядом найбільшою в світі колекції діючих локомотивів і вагонів вузької колії. Створення сучасних конструкцій, в першу чергу, пасажирських вагонів для експлуатації на гірських залізницях вузької колії потребує використання не тільки новітніх конструкторських рішень, а й сучасних матеріалів та високоефективного обладнання. Насамперед, слід визначитись з типорозмірним рядом пасажирських вагонів за їх функціональним призначенням, для того щоб сформований туристичний поїзд міг у повній мірі задовольнити потреби пасажирів при здійсненні туристичних мандрівок. Пропонується формувати склад поїзду з наступних типів вагонів: спальний вагон першого та спальний вагон другого класу, вагон-ресторан, вагон-салон, панорамний вагон, вагон-готель (вагон класу «люкс») та ін. Базовою конструкцією кузова доцільно визначити виходячи з можливостей габариту рухомого складу та габариту наближення споруд, таким чином, щоб досягти максимальних габаритних розмірів тим самими збільшуючи корисний простір.

Окрім цього ДНУЗТ за участі ПКТБ також розробляє техніко-економічне обґрунтування проекту, яке не тільки підтверджує доцільність здійснення даного проекту, а й дозволить країні та майбутнім інвесторам визначитися з масштабом проекту, а також і з кількістю коштів та інвестицій, що необхідні для реалізації проекту.

Коваленко В.В.

**ІННОВАЦІЙНА СПРЯМОВАНІСТЬ РОЗВИТКУ
ПІДПРИЄМСТВ БУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ ЯК ОСНОВА
ЇХ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ**

Сучасне будівництво інфраструктурних об'єктів транспортного комплексу України використовує більшою мірою вітчизняні сировинні матеріали (щебінь, пісок, цемент). Однак, наша держава до сьогодні не мала якісних пластифікаторів бетонних сумішей власного виробництва. Підприємства закупають японські, західно-європейські гіперпластифікатори світових лідерів виробництва будівельної хімії - фірм Basf, Vauchemie, Sica, Mapei, або пластифікатори, виготовлені шляхом змішування імпортованих добавок різних виробників на території України (Стахема). Така практика сприяє економічній залежності підприємств від курсу національної грошової одиниці на світовому ринку. Крім того, відсутність чіткого уявлення, навіть вітчизняних науковців будівельної галузі, про склад закордонних добавок, що є ноу-хау фірм-виробників, призводить до відсутності теоретично обґрунтованих механізмів впливу кожної окремої добавки на властивості кожної окремої бетонної суміші, будівельного розчину та структуру цементного каменю.

Нещодавно проведені Українською державною академією залізничного транспорту (УДАЗТ) дослідження з використання хімічних добавок для зниження енергоємності виробництва залізобетонних шпал і розробки ДСТУ на шпали залізобетонні попередньо напружені для залізниць колії 1520 мм показали, що науковці пропонують використання закордонних пластифікаторів при витратах цементу від 380 до 450 кг/м³ бетону з додаванням прискорювачів твердіння-солей, що містять хлор або азот, які заборонені до використання стандартом ДСТУ Б В. 2.6-145:2010 «Конструкції будинків та споруд. Захист бетонних і залізобетонних конструкцій від корозії. Загальні технічні вимоги» тому, що слугують каталізаторами, які прискорюють реструктуризаційні процеси і лужнокремнієвокислу реакцію в бетоні. Крім того, подібна достатньо велика частка цементу в бетонній суміші не дозволяє істотно знизити її водопотребу, та як слідство, негативно впливатиме на довговічність бетону, його руйнацію протягом 2-5 років експлуатації, що регулярно спостерігається на українських залізницях під час масового виходу з

ладу шпал, які не відслужили і 5 % експлуатаційного ресурсу в 2010, 2015 роках. Необхідно також зауважити, що вказані вище солі заборонені до використання в якості добавок в бетонні суміші не тільки вітчизняним стандартом, а і Європейським стандартом EN 1504 “Матеріали і системи для ремонту і захисту бетонних конструкцій” 2009 р.

ДНУЗТ з у співпраці з фахівцями приватного підприємства «Логія», м. Дніпропетровськ розробив безпропарювальну технологію виробництва залізобетонних підрейкових основ із застосуванням вітчизняної добавки ПЛКП до бетонів та будівельних розчинів. Ці добавки не містять солей та забезпечують максимальний комплекс фізико-механічних властивостей бетону для підрейкових основ у порівнянні з поширеними в Україні аналогічними добавками фірм «BASF», «MC-Bauchemie», «Sica», «Mapei», «Staxema», «Містім», «Реатекс».

Так, наприклад, застосування 1 % за товарною вагою добавки ПЛКП від маси цементу ПАТ «Хайдельберг-Україна» дозволило отримати на 1 добу твердіння при 20° С разопалубальну міцність шпального бетону 41,6 МПа при використанні цементу 350 кг/м³ бетону. Очевидно, згідно з теоретичними уявленнями про параметри, що сприяють підвищенню довговічності бетону, зниження витрати цементу, води та застосування гіпер-пластифікаторів, що модифікують структуру цементного каменя значно подовжить експлуатаційний ресурс підрейкових основ. Порівняльні випробування добавок різних фірм показали, що застосування 0,6 % добавки за товарною вагою від маси цементу «Хайдельберг-Україна» при використанні вище вказаної його кількості дозволяє отримати на першу добу для добавки ПЛКП – міцність на стискання 30,4 МПа, на сьому та 28 добу відповідно 62,7 МПа і 76,0 МПа, для аналогічної добавки Basf Glenium ACE 430 відповідно – 25,6 МПа, 56,3 МПа, 63,4 МПа, для аналогічної добавки Стахемент-10 відповідно – 9,7 МПа, 53,0 МПа, 55,8 МПа. Подібні концентрації цементу в бетонній суміші для добавок інших фірм, випробуваних фахівцями УДАЗТ взагалі не застосовувалися тому, що навіть більші концентрації не дозволяли отримати бажаного результату. Таким чином, застосування вітчизняних добавок дозволить при підвищенні довговічності бетону значно економити кошти підприємств-виробників на закупівлю сировинних матеріалів та енергію.

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ПІДПРИЄМСТВ І ОРГАНІЗАЦІЙ ТРАНСПОРТУ

**Гребенник Н.Г., Сорокіна К.П.
ЗАГРОЗИ ЕКОНОМІЧНІЙ БЕЗПЕЦІ В МОРСЬКИХ
ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ**

Економічна безпека та її оцінка є важливою частиною повноцінного та ефективного функціонування будь-якого підприємства.

Аналіз економічної безпеки та розробка рекомендацій щодо підвищення її рівня є одним із головних завдань для економістів-аналітиків. Велике значення має при цьому використання і розвиток сучасних методів досліджень.

Виділяють три групи методів оцінки економічної безпеки:

- спостереження основних показників і порівняння їх із граничними значеннями;
- математичний метод оцінки економічної безпеки;
- метод оцінки економічної безпеки за рівнем загроз.

При побудові системи економічної безпеки портових операторів необхідно враховувати стан економічної безпеки Адміністрації морських портів України (АМПУ), оскільки обидві ці організації мають тісні зв'язки. Для цього необхідно враховувати загрози, які можуть вплинути на їх економічну безпеку (рисунок).

Нормальний стан економічної безпеки в порту - це злагоджена робота портового оператора і Адміністрації морських портів України. Від кожного з них залежить стан економічної безпеки кожного.

Проведене дослідження дозволяє зробити висновок, що морські торговельні порти залишаються одночасно стратегічно важливими для економіки країни і уразливими для багатьох загроз. Нові умови господарювання, які пов'язані з трансформацією системи управління обумовлюється необхідність нового підходу до формування системи економічної безпеки. При цьому необхідно враховувати інтереси і портового оператора, і Адміністрації морських портів

України.

Види загроз	АМПУ	Портовий оператор
Внутрішні загрози	–соціальні проблеми; –нормативно-правові помилки; –взаємовідношення зі стівідорними компаніями; –зміст та	–техніко-технологічні; –інтелектуальні та кадрові; –фінансові; –екологічні тощо
Зовнішні загрози	використання об'єктів портової інфраструктури. –геополітична ситуація.	–зміни в законодавстві; –загрози зміни на ринку;

Рисунок – Внутрішні і зовнішні загрози, які впливають на діяльність організації в морському торговельному порту

Порт, незважаючи на те що зараз він є певними акваторією та територією, на яких функціонують багато підприємств та організацій різних форм власності, повинний розвиватися як єдиний комплекс в рамках певної, чітко визначеної стратегії розвитку.

Надалі передбачається розробка основ формування системи економічної безпеки морського торговельного порту з урахуванням інтересів усіх учасників, які функціонують на його території і в межах його акваторії.

Шумлянська О.І.

БАГАТОФАКТОРНА МОДЕЛЬ АНАЛІЗУ ЧУТЛИВОСТІ У ДОСЛІДЖЕННІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Багатофакторне дослідження чутливості показників діяльності підприємства є одним з основних етапів оцінки рівня його економічної безпеки. У процесі моделювання комплексного механізму цієї оцінки перш за все необхідно виявити перелік факторів, які спричиняють найбільший вплив на інтегральний показник економічної безпеки підприємства. В основі цих досліджень лежить багатофакторний аналіз чутливості показників, зокрема планових показників.

Питання оцінки економічної безпеки, дослідження чутливості є особливо актуальними для підприємств морського транспорту, що функціонують в умовах несталої кон'юнктури ринку морських транспортних послуг. З метою підвищення конкурентоздатності, підтримки фінансової стійкості та успішного розвитку судноплавні компанії, підприємства портової діяльності, судноремонтні підприємства повинні адекватно та ефективно реагувати на зміни зовнішнього середовища. Забезпечення такої здатності потребує розробки у планах (проектах) судноплавних компаній, підприємств портової діяльності, судноремонтних підприємств системи виявлення та оцінки можливих у перспективі відхилень фактичних виробничо-фінансових показників від запланованих. В основі такої системи, що спирається на маркетингові дослідження, може бути покладено поняття ризику плану (проекту). Ризик пов'язаний з чутливістю, яку можна подавати як міру ризику. Таким чином, “дослідження плану (проекту) на ризик” тісно пов'язане з “дослідженням плану (проекту) на чутливість”. Таке дослідження сприятиме підвищенню ефективності планування діяльності судноплавних компаній, портів, судноремонтних підприємств, а отже, й підвищенню рівня економічної безпеки підприємств морського транспорту.

Нами пропонується багатофакторна модель аналізу чутливості критерію ефективності плану (проекту), що спирається на системне уявлення про взаємозв'язок багатьох величин, які формують реакцію критерію (рентабельності

перевезень, рентабельності ВРР, рентабельності власного капіталу, точки беззбитковості, продуктивності і т. вантажопідйомності, NPV, IRR та ін.) на зовнішні та внутрішні впливи. Багатофакторний аналіз чутливості припускає сукупну зміну всіх діючих факторів x_1, \dots, x_n або їх груп, які актуальні в умовах, що склалися. Багатофакторне дослідження дозволяє вивчати питання стабільності плану (проекту) у випадку фактичного, проте не завжди очевидного, взаємовпливу факторів. Значно спрощується пошук окремих критичних факторів та критичних груп факторів. До того ж при цьому значно зменшується об'єм роботи експертів.

Величина, що характеризує міру багатофакторної чутливості критерію до сукупності скінченних змін факторів, є середнім багатофакторним показником чутливості, що являє собою багатофакторну модель аналізу чутливості критерію y до сукупності скінченних змін $\{\Delta x_i\}$ усіх n факторів:

$$sens(y, (x_1, \dots, x_n)) = \frac{y(M') - y(M)}{ny(M)} \cdot \frac{1}{\sqrt{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \left(\frac{\Delta x_i}{x_i}\right)^2}}, \quad (1)$$

тут використано базисну та зміщені n -мірні точки

$$M(x_1, \dots, x_n); M'(x_1 + \Delta x_1, \dots, x_n + \Delta x_n). \quad (2)$$

Якщо середній багатофакторний показник чутливості за модулем менше одиниці, то багатофакторний критерій вважається стійким при зміні сукупності факторів, якщо модуль показника чутливості більше одиниці, то багатофакторний критерій вважається нестійким при зміні сукупності факторів.

Багатофакторний аналіз чутливості показників діяльності портів, судноплавних компаній, судноремонтних підприємств за допомогою запропонованої багатофакторної моделі – середнього багатофакторного показника чутливості – дозволить виявляти критичні фактори або критичні групи факторів, управління якими з метою зменшення їх впливу на критерій ефективності плану (проекту) сприятиме підвищенню рівня економічної безпеки підприємств морського транспорту.

Картышев Д.В.

ПРОЕКТ ЕДИНОГО ОКНА «AnNA» В ОДЕССКОМ ПОРТУ

16-17 июня в Одесском морском порту с рабочим визитом находилась делегация из Латвии – специалисты, принимающие участие в реализации проекта AnNA, и таможенной службы. Во встрече участвовали специалисты администрации порта, ГП «АМПУ».

Оперативность процессов доставки товаров зависит от того, насколько все участники логистических процессов (коммерческие организации и государственные контролирующие органы) смогли осуществить переход от бумажных технологий к электронным. "Единое окно" (определение было дано Европейской экономической комиссией ООН в 2004 г) определяется как система, позволяющая всем участникам торговли и транспорта подавать информацию, требуемую контролирующими органами для осуществления импортных, экспортных и транзитных операций, только в одно место, в единой форме и одному агентству. Использование бумажных документов параллельно с электронными в несколько раз увеличивает время оформления на всех этапах перемещения товаров.

Напомним, что цель проекта AnNA, т.н. морское «единое окно» (SafeSeaNet) ассоциированным членом которого стала Украина, внедрение во всех морских портах ЕС единой электронной системы, обеспечивающей возможность всем участникам портового сообщества осуществлять обмен информацией исключительно в электронном виде. Морское «единое окно» успешно функционирует во всех морских портах Европейского союза. Для внедрения SafeSeaNet в отечественных портах создана рабочая группа, в которую, помимо специалистов Евросоюза, вошли представители АМПУ.

В ходе визита латвийские коллеги поделились опытом построения, правовыми основами создания морского «единого окна», в режиме реального времени продемонстрировали работу данной системы. Они отметили, что Администрация морских портов Украины проделала большой объем работы, направленной на реализацию Директив 2002/59/

ЕС и 2010/65/ЕС. Специалисты Евросоюза выдали рекомендации, позволяющие Украине выполнить указанные Директивы Евросоюза.

Рекомендации в основном касаются внесения изменений в законодательство. А именно, ввести на нормативном уровне обязательное предоставление судовладельцами (или их представителями) в электронном формате XML стандартизированных форм FAL, определенных Конвенцией ИМО по облегчению международного морского движения. Внести изменения в нормативно-правовые акты Украины по оформлению судна контролирующими органами в электронном виде на основании информации, предоставленной в стандартизированных формах FAL. Контроль на судне осуществлять исключительно по результатам анализа рисков.

Кроме того, необходимо внести изменения в нормативно-правовые акты о проведении таможенного досмотра товаров, их взвешивания. Решение о проведении таможенного досмотра товаров, взвешивания, которое принимается в морском порту, должно быть согласовано с начальником таможни или таможенного поста и проводиться в исключительных случаях. Изменения потребуют и нормативно-правовые акты Украины в отношении контроля вывоза грузов с территории морских пунктов пропуска автомобильным и железнодорожным транспортом. Контроль необходимо возложить на таможенную службу без участия пограничников. В законодательстве Украины нужно прописать положение, обязывающее субъектов хозяйствования, осуществляющих свою деятельность в морском порту, предоставлять информацию, предусмотренную законодательством ЕС, требованиями ИМО. Латвийские гости отметили, что создание национального «единого окна» должно проходить на базе действующей информационной системы портового сообщества (ИСПС).

СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ І ОРГАНІЗАЦІЯХ ТРАНСПОРТУ

Жихарєва В.В.

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

В сучасних умовах Україні необхідна ефективна державна транспортна політика. До основних напрямів розвитку морегосподарського комплексу слід віднести: забезпечення свободи відкритого моря, включаючи безпечне судноплавство, рибальство; розвиток торговельного судноплавства, портової діяльності, суднобудування і судноремонту; вивчення, розвідку, видобування, використання та збереження ресурсів моря, його дна та надр, повітря над ним; розвиток морських наукових досліджень і морської освіти та ін.

Для подальшого розвитку портової галузі необхідні такі заходи:

- продовження реформування управління галуззю з розмежуванням функцій управління інфраструктурою та функцій з обробки вантажів;
- оновлення основних виробничих фондів і перевантажувальних технологій, розвиток пропускної спроможності портів, підвищення якості портової продукції;
- реалізація конкурентної тарифної політики;
- створення кластерів та спеціальних зон у морських портах;
- залучення додаткових вантажопотоків;
- залучення приватних інвестицій для модернізації та створення об'єктів портової інфраструктури на підставі приватно-державного партнерства;
- скорочення часу та спрощення процедури обробки вантажів за рахунок впровадження новітніх інформаційних технологій;
- удосконалення інфраструктури для забезпечення потреб круїзного туризму у Чорноморському регіоні.

Для розвитку судноплавної галузі в Україні необхідні такі заходи:

- відновлення національного судноплавства через створення умов, що дозволять залучити судна під Державний Прапор України на пільгових умовах, та вирішити проблему соціального характеру – працевлаштування українських моряків;

- формування суспільно-економічних засад розвитку судноплавства, удосконалення системи правового захисту суб'єктів інвестиційної діяльності, удосконалення механізму забезпечення морських застав та іпотек, удосконалення правового регулювання лізингових операцій;

- забезпечення конкурентоспроможності судноплавних компаній;

- для залучення акціонерного капіталу в судноплавну галузь необхідно збудувати організаційно-правову систему, яка створить мотивацію для участі в проектах будівництва флоту дрібних інвесторів, враховуючі відповідний досвід провідних держав ЄС (Германії, Норвегії та ін.);

- сприяння відродженню в Україні власного круїзного флоту шляхом запровадження податкових стимулів придбання пасажирських суден.

Для розвитку суднобудівельної та судноремонтної галузі необхідні такі заходи:

- відродження та розвиток судноремонтної галузі в напрямку привернення уваги потенційних клієнтів до існуючих судноремонтних баз, розташованих в дуже привабливому, з точки зору судноплавства, регіоні Чорного моря. Необхідно розвивати сферу судноремонту в напрямку захисту території України з моря, а саме ремонту військових кораблів;

- створення галузевої спеціалізованої лізингової компанії для будівництва суден, перевагою якої є здатність, при необхідності, об'єднати розрізнені та слабко фінансово забезпечені замовлення дрібних компаній на будівництво суден.

Реалізація концептуальних засад надасть можливість підвищити імідж України як морської держави та конкурентоспроможність морської галузі, удосконалити систему державного управління галуззю, впровадити дієвий механізм залучення приватних інвестицій для її розвитку.

Андрієнко М. М.

ЗНАЧЕННЯ НАУКОВО-ТЕХНІЧНОГО ПРОГРЕСУ ДЛЯ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Стратегія розвитку залізничного транспорту зумовлена її соціально-економічним значенням та географічним розміщенням нашої держави. Стратегічний розвиток залізничного транспорту залежить від механізму його реформування, в основі якого лежить науково-технічний прогрес. Слід відмітити, що сам механізм стратегічного розвитку залізниць повністю не виписаний, то досить складним є визначення стратегічного розвитку контейнерних перевезень.

Дослідження сучасних економістів визначають, що по перше – ринкові механізми на транспорті мають визначити місце залізниць та всього транспортного комплексу, по-друге – держава повинна ініціювати стратегію розвитку як держави так і транспорту.

Основним завданням стратегічного розвитку залізничного транспорту науковці виділяють взаємозв'язок і взаємодію ринкових механізмів з державним управлінням транспортним комплексом. Слід відмітити, що основним завданням такої взаємодії за своєю сутністю сприятиме виходу залізничного транспорту з кризового стану.

Відповідно до теоретичних досліджень Дж. М. Кейнса можна зробити висновок, що вихід із економічної кризи залізничного транспорту неможливі без активної участі державного управління та регулювання, причому ця роль буде ведучою.

Державне управління транспортним комплексом, у тому числі й контейнерними перевезеннями, має бути стратегічним, прозорим, зрозумілим та досяжним.

Головним напрямом стратегічного розвитку є досягнення науково-технічного прогресу, який передбачає реалізацію ринкових механізмів, зокрема, конкуренції між структурними підрозділами залізничного транспорту.

Стратегічним завданням для залізниць є розширення позицій на транспортному ринку, залучення нових споживачів, підвищення якості вантажних перевезень з метою реалізації задач євро інтеграції.

Важливою задачею для залізничного транспорту є уніфікація перевізного процесу та якість контейнерних перевезень, які сприятимуть виходу на європейський транспортний ринок.

На думку експертів та фахівців для забезпечення конкурентоспроможності основна роль відводиться сучасним техніко-технологічним процесам на основі науково-технічного прогресу. Причому на думку експертів, стратегія має бути соціально-економічною та забезпечувати функції обороноздатності, національної безпеки та цілісності держави.

Реалізації соціально-економічної стратегії розвитку залізничного транспорту перешкоджають зношений стан основних виробничих фондів, перевізні можливості та якість наданих основних та допоміжних послуг.

Напрямами науково-технічного прогресу для контейнерних перевезень виділяють міжнародні контейнерні поїзди, швидкісні перевезення, високе сервісне обслуговування, використання комбінованого транспорту та інтермодальні перевезення. Крім того, значну роль відіграють транспортні сервісні центри у великих обласних центрах за регіонами країни, де є міжнародні транспортні магістралі та швидкісні коридори.

Слід відмітити, що стратегічні функції регулювання експлуатаційної роботи здійснюватиметься органами державного управління, а комерційна та сервісна діяльність може регулюватися ринковими механізмами.

Ефективність державного управління та ринкових механізмів на комерційній основі забезпечить умови конкуренції у транспортному секторі та підвищить роль відповідальності за результати роботи недержавного сектору економіки.

Стратегія розвитку залізничного транспорту до 2020 р. передбачає збалансування інтересів залізниць та клієнтури, створення мережі логістичних сервісних центрів, міжнародну співпрацю на принципах євро інтеграції та удосконалення тарифної політики.

Таким чином, значну роль у стратегічному розвитку залізничного транспорту відіграватиме державне управління, зокрема, уряд держави, задачами якого є забезпечення інноваційно-інвестиційного розвитку не тільки на середню, але й довгострокову перспективу.

КРИЗИС МОТИВАЦИИ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Эффективность работы любой организации зависит от заинтересованности сотрудников в продуктивности своей работы. Продуманная система мотивации позволяет получить максимальную отдачу от каждого сотрудника. Цель системы мотивации - это формирование таких условий и стимулов работы, чтобы сотрудники захотели выкладываться ради достижения поставленных им задач.

Поворот в научном познании к «гуманизация труда» и, в конечном результате, к труду как способу человеческого развития произошел в начале 70-х годов XX столетия.

Современный персонал более образован и обеспечен, и старые концепции мотивации для него далеко не всегда эффективны. В настоящее время состояние дел далеко от желаемых результатов во всем мире, так американская консультативная группа «Work Itself Group» приводит данные, согласно которым 87 % американцев не удовлетворены результатами своей работы, 81% не чувствуют преданности своей фирме, 73% считают, что цели фирмы не совпадают тем, что они делают. На постсоветском пространстве еще более низкие показатели удовлетворенности своей работой.

Процессы ослабления мотивации к продуктивной работе отмечены во множестве исследований, более того можно говорить о том, что процессы нарастания демотивации преобладают над процессами мотивирования.

Основные демотиваторы современности: нарушение негласного «контракта»; неиспользование навыков сотрудника; игнорирование его идей и инициативы; отсутствие чувства причастности к компании; отсутствие ощущения достижения, нет личного и профессионального роста; отсутствие признания и т.д.

На общем фоне неудовлетворенностью организацией труда в транспортной отрасли по статистике последних лет выделяется: - низкий уровень зарплаты - 31,9%; неудовлетворенность организацией взаимодействия на предприятии - 14%, -

неудовлетворенности выбранной специальностью 10,8 % . Доля рабочих в сфере транспортных услуг считающих, что размер его заработка зависит от личного трудового вклада составляет лишь 37%, при том, что зависимость заработка от конечного результата работы предприятия признаются 52% работающих.

Мотивация, в качестве части организационного климата, - это довольно сложная и относительно самостоятельная система человеческих отношений. Истинные причины, побуждающие человека отдавать работе все силы, чрезвычайно сложны и многообразны (в настоящее время главенствуют теории двух направлений - действие человека определяется его потребностями и поведение человека является также и функцией его восприятия и ожиданий).

Разрыв между теоретическими исследованиями и практикой управления привели к кризису мотивации. Этот кризис одно из проявлений более широкого кризиса, включающего финансово-экономические, духовные, экологические, образовательные, демографические, этнокультурные, моральные и, скорее всего, политические и другие составляющие.

Кризис трудовой мотивации среди работников транспортной системы неразрывно связан и является прямым следствием кризисов в стране и во всем мире. Реалии последних событий в Украине: политическая и экономическая неопределенность, вооруженное противостояние на востоке страны, потеря привычных рынков, изменение законодательства делают особо значимыми и видимыми мотиваторы связанные с потребностью в безопасности. Однако одним из наиболее значимых видится мировоззренческий кризис, кризис происходящий во всем мире, *в основе которого лежит смена системы ценностей, как на уровне отдельной личности, так и в глобальном масштабе.*

Исследования мотивации труда и проведение целенаправленных действий в этом направлении критическим образом скажется на увеличении конкурентоспособности транспортной отрасли Украины на мировом рынке транспортных услуг.

Полішко Т.В.

ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ «ВІКОН» НА РЕМОНТІ КОЛІЇ

Вирішальною умовою успішної роботи залізничного транспорту, підвищення його конкурентоспроможності є злагодженість і взаємодія всіх його структурних підрозділів. Це має ще більше значення в умовах тимчасових перерв у русі поїздів, що викликані необхідністю ремонту головних колій на перегонах.

Дослідження показали, що економічно доцільна тривалість «вікна» повинна встановлюватися виходячи з даних кожної ділянки, на якій необхідно забезпечити, у першу чергу, задану пропускну спроможність і виконати ремонт колії. Оптимальне «вікно» - це величина такого вікна, що забезпечує виконання заданого обсягу колійних робіт при найменших втратах поїзної роботи й найменших експлуатаційних витратах залізниці. Встановлення «вікон» оптимального розміру, виходячи з конкретних даних ділянок і ліній, буде мати важливе значення не тільки як найвигідніший варіант величин витрат залізниці, а також буде важливим засобом у боротьбі за раціональне використання «вікон», зменшення їх кількісної потреби й вишукування резервів збільшення пропускну здатності залізниць при виробництві колійних робіт. Раціональне використання «вікон» залежить, насамперед, від організації ремонту колії. Раціональна технологія ремонту колії повинна виходити, по-перше, з необхідності забезпечення вимог перевізників, заданого рівня вантажонапруженості на ділянці, у зв'язку з чим вона не повинна створювати серйозних перешкод руху поїздів і повинна забезпечувати швидке скасування попереджень. По-друге, вона повинна враховувати подальше технічне оснащення колійних машинних станцій більш сучасними технічними засобами для того, щоб максимально використовувати машини і механізми та більшу частину трудомістких робіт виконувати із застосуванням більш продуктивних механізмів і машин, у тому числі машин важкого типу.

Виконаний аналіз діючих технологічних процесів показав, що вони не повністю відповідають пред'явленим до них вимогам: вимагають значних витрат праці й пов'язані з необхідністю перерви руху поїздів на ділянці, що ремонтується, на тривалий час - до 9 годин, з урахуванням додаткового часу на вивантаження баластових матеріалів. Такий розмір потрібного часу на 1 км ремонту колії пов'язаний з недосконалістю технічного оснащення для виконання окремих операцій, зокрема, підбиття колії, коли розмір «вікна» тільки за рахунок цієї операції зростає більш ніж на одну годину. Збільшується розмір «вікна» внаслідок надання додаткових «вікон» для вивантаження щебеню і внаслідок заниженого темпу робіт провідних машин.

Негативно впливає на поїзну роботу залізниці й знаходження на суміжних перегонах ряду колійних машинних станцій, що породжує цілу серію попереджень про обмеження швидкості руху поїздів на значній по довжині ділянці.

Виконаний аналіз дозволяє встановити, що тривалість «вікна» у більшості технологічних процесів завищена і її можливо раціонально скоротити. Великий економічний ефект дасть також укрупнення колійних машинних станцій відповідно до досягнутої ними технічної озброєності.

Також варто мати на увазі, що на фронт робіт у великі «вікна» буде потрібна подача значної кількості матеріалів, пропуск яких до місця робіт і зворотно, а також концентрація їх на обмежуваних станціях серйозно ускладнює експлуатаційну роботу залізниці й порушує технологічний процес станцій.

Підвищення рівня механізації, забезпечення колійного господарства більш сучасними машинами важкого типу дозволяє поліпшити використання «вікон» у графіку руху поїздів і розкрити резерви підвищення пропускної здатності по трьох напрямках: по-перше, шляхом зменшення загального часу заняття перегонів на одиницю об'єму ремонту колії; по-друге, шляхом зменшення часу перебування в ремонті кожного кілометра колії; по-третє, шляхом скорочення тривалості дії попереджень.

Також існують резерви можливого поліпшення використання «вікон». Вони пов'язані з підвищенням продуктивності роботи

окремих машин; з точним дотриманням технології колійних робіт і з проведенням всіх підготовчих заходів перед закриттям перегону. Це буде сприяти ліквідації перетримувачів «вікон» і втрат часу в «вікно». Значним резервом підвищення пропускної здатності залізниць є повна ліквідація потреби в додаткових «вікнах» для вивантаження й збирання матеріалів. Важливим засобом раціонального використання «вікон» є ліквідація втрат часу в «вікно», пов'язаних з розгортанням і завершенням робіт, що дозволить зменшити час закриття перегону на ремонт одного кілометра колії. У зв'язку з цим скорочуються додаткові експлуатаційні витрати залізниці, зменшуються додаткові капітальні вкладення на поповнення локомотивного й вагонного парків, скорочується час перебування вантажів в процесі перевезення.

ПІДПРИЄМСТВА НА РИНКАХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Кібік О.М., Широков М.А.

ПЕРЕДУМОВИ ЕФЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Реалізація заходів в напрямку розвитку сучасного підприємства портової діяльності пов'язана з відповідною сумою витрат. В умовах високої міри невизначеності, ускладнення організації бізнес-процесів, зміни характеру інновацій кожне портове підприємство повинно ретельно контролювати рівень своїх поточних та особливо стратегічних витрат. Формування витрат виробництва є одночасно важливим і складним елементом формування та розвитку господарського механізму підприємств портової діяльності України.

Більшість портових підприємств України стикаються з проблемами формування витрат, основними з яких є невизначеність факторів зовнішнього середовища та суттєва залежність від них, що обумовлює часом суттєві (неконтрольовані) темпи зростання витрат, поділ витрат на постійні та змінні, відсутність калькуляції якості тощо. Наслідками зазначених проблем управління витратами в сфері портової діяльності є неточність прогнозного рівня витрат, низький рівень керованості результатами, низька мобільність окремих елементів потенціалу та господарської системи підприємства в цілому тощо. Все зазначене може бути передумовою прийняття неефективних цінових рішень, порушення стійкості виробничо-господарської системи, неоптимального використання наявних потужностей та зменшення потенціалу розвитку тощо.

Відповідно процеси формування, відображення, розподілу та відшкодування витрат повинні відповідати діючому законодавству та одночасно бути чіткими, зрозумілими для фахівців портових підприємств і зацікавлених сторін, передусім, інвесторів. Необхідно скоординувати діяльність різних структурних підрозділів та відповідальних осіб в сфері виявлення реальних потреб у ресурсах і оптимізації витрат з

врахуванням особливостей сучасної портової діяльності, цілей функціонування, обсягів діяльності, техніко-технологічного рівня виробництва, номенклатури вантажів, що обробляються, специфіки виконання інших робіт та надання послуг, масштабів та напрямків розвитку, обмежень (передусім, часових) їх досягнення тощо.

Зміни організаційних форм існування портового бізнесу, умов взаємодії з економічними суб'єктами мікро-, мезо-, макро-рівнів, активна участь у зовнішньоекономічній діяльності, позиція портових підприємств як важливого елемента експортного потенціалу держави обумовлюють необхідність врахування в бюджеті підприємств відповідних елементів витрат. Суттєві дискусії в цей час викликають питання визначення концесійних платежів, орендної плати, плати за надання адміністративних послуг тощо.

Витрати виникають внаслідок споживання необхідних обсягів ресурсів у процесі господарської діяльності портових підприємств. Кожен ресурс підприємства портової діяльності має свою ціну, яку в цей час іноді досить складно прогнозувати. Крім того, окремі види ресурсів оподатковуються, що фактично збільшує їхню ціну. Особливістю процесу формування витрат підприємств морської сфери в цей час є і те, що у середньому 30-40 % загальних витрат складає обсяг державних закупівель в межах допорогових значень.

Ефективність процесу формування витрат забезпечується шляхом пов'язання основних компонентів, організованих процесом системогенезу, в єдине ціле, що протистоїть динамічному ринковому середовищу. Метою об'єднання в систему компонентів є оптимізація витрат портового підприємства при незмінному задоволенні на високому рівні потреб клієнтури.

Таким чином, в процесі формування витрат портового підприємства необхідно ретельно враховувати тенденції розвитку елементів зовнішнього середовища функціонування підприємства, рівень та особливості розвитку бюджетної системи макrorівня. Одночасно слід приймати до уваги стратегію розвитку, особливості існуючої організаційної

структури та перспективи її удосконалення, структуру та рівень розвитку бюджетної системи підприємства тощо.

Глушко Г.М.

ЕЛЕМЕНТИ ОРГАНІЗАЦІЙНОГО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ТЕХНІЧНОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ

Підприємства технічного флоту як складові транспортної системи надають різноманітні послуги судновласникам, вантажовласникам та іншим зацікавленим клієнтам. Вони покликані брати участь у будівництві нових причалів, створення водних шляхів і безпечних стоянок для суден, підтриманні необхідних навігаційних глибин та габаритів в діючих портах, наданні спеціалізованих послуг судновласникам тощо.

На сьогоднішній день стан технічного флоту у складі відповідних підприємств України є вкрай незадовільним. Більшість суден, що орієнтовані на виконання днопоглиблювальних робіт, має вік 20-25 років, а деякі - 30. Вони практично виробили свій ресурс, запасні частини доводиться купувати у іноземних виробників за валютні кошти. Відповідно різко зросли витрати на судноремонт, питома вага якого складає понад 30 % собівартості днопоглиблювальних робіт. Відсутність коштів на підтримку дієдатного рівня технічного флоту обумовила різке зниження техніко-технологічного рівня підприємств, їх неспроможність виконувати роботи та надавати послуги відповідної якості. Значний вік та незадовільний технічний стан суден технічного флоту не дозволяє їм брати участь в проектах, що реалізуються в інших країнах. За умови бездіяльності держави та самих підприємств, через 5-7 років технічний флот України перестане існувати.

В таких умовах необхідно адаптувати існуючі системи управління діяльністю підприємств технічного флоту до сучасних тенденцій функціонування відповідних ринків з врахуванням сьогодишнього техніко-технологічного рівня потенціалу підприємств, реальних можливостей залучення інвестицій тощо.

Є кілька можливих шляхів відродження або, принаймні, забезпечення задовільного експлуатаційного стану вітчизняного технічного флоту. Одним з варіантів є об'єднання підприємств технічного флоту в одне з наступною його передачею в безпосереднє управління Адміністрації морських портів України (АМПУ). Враховуючи обсяги коштів, що були витрачені в 2014 р. (900 млн. грн.) і заплановані на 2015 р. (близько 1 млрд. грн.) на проведення днопоглиблювальних робіт, такий підхід може бути ефективним з точки зору подальшої економії коштів. Передумовою реалізації такого варіанту також є можливі в подальшому процеси приватизації портів України. Тобто буде збільшено попит на послуги днопоглиблення з боку приватного сектора на договірних умовах. Забезпечення безпеки на підхідних каналах та в акваторії портів є прерогативою держави, що також підтверджує доцільність такого варіанта. Перешкодою є положення Антимонопольного законодавства, оскільки створення єдиного підприємства може бути визнано як недотримання умов ринкової конкуренції. Передумовою забезпечення ефективного розвитку єдиного підприємства технічного флоту або за умови збереження існуючої практики їх функціонування є наявність ефективного організаційно-економічного механізму управління розвитком підприємства, який дозволяє реалізувати комплексний підхід до процесів розвитку. Елементами такого механізму мають бути цілі та критерії розвитку, чинники розвитку та механізми їх врахування, ресурси розвитку.

Іншим варіантом може бути передача суден технічного флоту на баланс трьох найбільших портів. Витрати з утримання флоту можна розподілити на всі порти на умовах пулу. Кожний морський порт має план генерального розвитку та плани проведення технічних робіт. Це дозволяє планувати обсяги робіт для кожного порту на поточний рік і відповідно частку покриття витрат кожного порту з утримання цих суден. У такому випадку в організаційно-економічному механізмі управління відповідних портів слід відкорегувати його елементи.

Таким чином, ефектом формування механізму управління розвитком підприємства технічного флоту є зниження рівня витрат виробництва і вірогідності збитків внаслідок підвищення адаптованості потенціалу за рахунок наявності дієвого та своєчасного захисту від негативних дій зовнішнього середовища.

Деркачева И.В., Горшков Я.А.
МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКИ СТЕПЕНИ
КОНКУРЕНЦИИ НА РЫНКЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ
ПЕРЕВОЗОК

В настоящее время рынок контейнерных перевозок переживает весьма неоднозначный период. Происходят события, способные принципиально изменить модель международного линейного судоходства.

Уже сейчас фактически монопольное положение крупнейших контейнерных операторов на рынке, позволяет им диктовать условия развития рынка, качество обслуживания и тарифную политику.

Традиционные методы оценки степени конкуренции на рынке (расчет дольных показателей концентрации, расчет индекса Херфиндаля-Хиршмана), широко применяемые в настоящее время. Именно они положены в основу методик расчета степени конкуренции на рынке, используемых антимонопольными службами различных государств.

С 1982 г. именно индекс Херфиндаля-Хиршмана стал основным ориентиром антимонопольной политики США относительно оценки разных слияний.

В США для оценки интенсивности конкуренции на рынке правительственные организации, контролирующие степень монополизации отрасли, применяли четырехдольный показатель. Этот же показатель успешно применяется до сих пор и в ряде стран Западной Европы, но с другим количеством участников рынка (десятидольный).

Расчет индекса Херфиндаля-Хиршмана (*ИХХ*), в настоящее время применяется и при оценке степени конкуренции на рынке

контейнерных перевозок, как для линейных, так и терминальных операторов[4].

Индекс *ИХХ* - показывает влияние больших компаний на состояние рынка и характеризует не только долю рынка, которая контролируется несколькими наибольшими компаниями, а и распределение «рыночной власти» между всеми субъектами данного рынка.

Так, если в 2004 году расчетное значению *ИХХ* составляло 189, при общей доле по вместимости флота четырех первых компаний 31%, то в 2007 году этот показатель уже равнялся 449, а доля возросла до 38,4 %.

Аналогичные расчеты *ИХХ*, проведенные авторами, также показывают достаточно низкую ($ИХХ < 1000$) степень концентрации конкуренции на международных рынках, а на украинском рынке контейнерных перевозок может быть оценена как средняя.

Однако при оценке различных возможных вариантов слияний либо поглощений среди компаний лидеров (например японских либо китайских), расчетные значения *ИХХ* уже превышают пороговые значения.

Таким образом, в будущем слияние и поглощение судоходных компаний представляется маловероятным, а это означает, что на «повестке дня» в конкурентной борьбе остаются соперничество за доли рынка и агрессивная ценовая политика.

Вместе с тем, традиционные методы позволяют получать лишь укрупненные приближенные результаты, зачастую не соответствующие реальному состоянию рынка. Подобные положения, вследствие изначально заложенных ограничений и допущений, неизбежно приводят к ошибкам при определении реального уровня конкуренции в системе.

В частности, вызывает сомнение правомерность использования потенциальных (вместимость флота), а не реальных объемов перевозок на рынке и не отдельных компаний, а в составе консорциумов, альянсов с учетом слот-чартерных соглашений.

При такой оценке, расчетный показатель степени концентрации конкуренции на украинском рынке

контейнерних перевозок суттєво зростає. При цьому, частка чотирьох найбільших компаній (альянсів) становить 70,4% і вже значно перевищує максимально допустимі 63%. Така ситуація вимагає втручання антимонопольних комітетів, і введення практики відповідного міжнародного законодавства.

Изложеному свідчить, що транспортна галузь, як одна з структурообразуючих галузей, не може в умовах переходу до вільного ринку розвиватися самостійно без державного регулювання.

Головним напрямком розвитку антимонопольного регулювання є удосконалення методик реального контролю ринкової концентрації, оцінки фактичного ступеня "монополізації", домінування на ринку і можливостей його використання.

Розробка і удосконалення методики оцінки ступеня конкуренції на ринку контейнерних перевозок, з позицій системного підходу є предметом подальшого дослідження авторів.

Мельник Т.С., Христофор О.В.

ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ СЕРВІСНОЇ СИСТЕМИ ПАСАЖИРСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Сьогодні сфера послуг включає величезну кількість сервісних організацій, які пропонують дуже широкий спектр послуг для підприємств, організацій і населення. Швидкий розвиток сфери обслуговування вже у другій половині 1970-х рр. поклав початок дослідженню проблем створення та управління сервісними організаціями. В перше десятиріччя існування цього дослідницького напрямку увага науковців була зосереджена на визначенні поняття «послуга», оскільки послуга, на відміну від фізичного продукту, має свої особливості і форми прояву. Одночасно науковці намагались систематизувати характеристики та особливі властивості, притаманні послугам, а також спрямовували свої зусилля на виявлення відмінностей у

процесах виробництва товарів і послуг. У цей період з'являється ряд праць, присвячених окремим аспектам менеджменту сервісних організацій. І якщо до початку 1990-х рр. у більшості зарубіжних країн сформувались сучасні підходи до управління сервісними організаціями, то у вітчизняних науковців і практиків сервісні підходи досі залишаються недостатньо дослідженими - не дивлячись на те, що частка доходів від сфери послуг у загальному ВВП країни щорічно зростає, а, зокрема, транспортні послуги утворюють чи не найвагоміший сектор сфери послуг.

Послуги сервісних організацій характеризуються різними ознаками і мають специфічні відмінності від товару. Саме специфіка послуг, що надаються, виступає основоположним фактором при формуванні відповідної сервісної системи у будь-якій сфері діяльності, в тому числі на пасажирському транспорті.

Модель сервісної системи, або системи надання послуг («Servuction System»), яка отримала таку назву по аналогії з виробничою системою («Production System»), була запропонована Е.Лавлоком і Б.Лагердом ще у 1981 р. [1]. Згідно з цією моделлю в організації сфери послуг умовно виділяють дві частини – видима і невидима для споживачів: невидима частина – це діяльність бек-офісу і процеси, які приховані від споживачів, а видима – це те, що фізично оточує споживача при його обслуговуванні (будівля організації, меблі, обладнання для надання послуг) і співробітники фронт-офісу (персонал, який безпосередньо приймає участь у сервісному процесі). Невидима для споживача частина системи надання послуг отримала назву технологічного ядра. Зрозуміло, що клієнти можуть оцінити ті процеси, які є видимими для них і в яких вони приймають участь. Однак у цілому їх цікавить кінцевий результат процесу обслуговування, і вони розуміють, що без налагодженої праці технологічного ядра (тобто працівників і системи бек-офісу) якісний сервісний продукт отримати неможливо. Отже, на сукупність вигід, що отримує споживач, чинять вплив і видима, і невидима частини, а також інші споживачі, які також включені у модель сервісної системи її авторами.

Формування конкретної сервісної системи здійснюється під відповідну послугу. Цей процес передбачає прийняття цілого ряду рішень: відносно характеру взаємодії споживача та організації-надавача послуг; щодо ступеню персоніфікації обслуговування і втягнення клієнтів у сервісний процес; щодо особливостей і послідовності виконання окремих сервісних операцій (технологій обслуговування); стосовно місця і часу надання послуги і т. д. [2].

Автори та їх послідовники виділили три підходи до проектування сервісної системи: поточна лінія, споживач як співвиробник і контакт зі споживачем [3].

Першій зі вказаних підходів базується на припущенні, що виробництво послуг і відчутних товарів не має принципових відмінностей. Застосування цього підходу доцільне в основному при наданні стандартизованих послуг, які практично не змінюються від споживача до споживача, від послуги до послуги, як, наприклад, в транспортній пасажирській компанії - оформлення проїзного документу. При цьому в сервісному процесі виділяються окремі вузькоспеціалізовані операції, які є переважно автоматизованими, що мінімізує вплив персоналу і споживачів на сервісний процес. Застосування даного підходу завдяки стандартизації операцій обслуговування сприяє прискоренню надання послуг, знижує організаційні видатки і дозволяє достатньо точно планувати організаційні потужності та розраховувати час обслуговування. Крім того, такий підхід дає можливість формалізувати критерії контролю процесу надання послуг та оцінки їх якості, які зазвичай важко піддаються формалізації.

Наступний підхід – споживач як співвиробник – як слідує з його назви, полягає в активній участі споживачів у процесі надання послуг. Такий спосіб обслуговування сприяє зменшенню витрат на навчання персоналу та оплату його праці, надає організації певної гнучкості у пристосуванні до вимог клієнтів та підвищує зацікавленість останніх, оскільки дозволяє їм здійснювати свій внесок у процес надання послуги і певним чином контролювати його.

Існує три можливих варіанти участі споживача в сервісному процесі [4]:

1) надання послуг потребує лише присутності споживача або навіть лише оплати послуги без особистого контакту клієнта з персоналом. Такий спосіб організації сервісної системи використовується, як правило, тоді, коли послуги достатньо стандартизовані (наприклад, вантажні перевезення або клінінгові послуги);

2) надання послуг передбачає здійснення клієнтами певного внеску у процес створення послуги. Наприклад, керівництво пасажирської компанії може надавати залученим спеціалістам у галузі соціологічних досліджень інформацію про транспортну компанію, обсяги пасажирських перевезень, основні групи пасажирів і т. п.;

3) надання послуг передбачає активну участь споживачів у цьому процесі та їх безпосередню участь у виробництві послуг. При реалізації даного варіанту традиційно виконувани сервісними співробітниками функції частково перекладаються на клієнтів, як, наприклад, підбір варіанту здійснення поїздки або маршруту прямування, оплата транспортної та сервісних послуг через термінали тощо.

Третій підхід до проектування сервісної системи – контакт зі споживачем – був запропонований Р.Чейзом, який в залежності від ступеня контактування персоналу фронт-офісу і споживачів виділив низько- і висококонтактні сервісні системи [4]. За цією класифікацією висококонтактні системи передбачають особливу підготовку співробітників, спрямовану на розвиток навичок праці в умовах щільної взаємодії зі споживачами послуг. Обслуговування пасажирів на залізничному транспорті у більшій частині цього процесу можна віднести саме до такого типу сервісних систем. Подібні високі вимоги для співробітників низькоконтактних систем значно менш актуальні, оскільки тут більш важливими є їх технічні навички виконання типових робочих операцій. Інша відмінність висококонтактних систем від низькоконтактних полягає у значній невизначеності, що вноситься споживачами у процес надання послуг, тому планування продуктивності виконання операцій, встановлення норм часу обслуговування та здійснення контролю у висококонтактних системах вимагає застосування специфічних підходів, які враховують передусім «людський

фактор». Відмінності між низько- і висококонтактними системами стосуються і таких елементів видимої частини сервісної системи, як планування та оформлення приміщень, де обслуговується клієнт, одяг фронт-персоналу, візуальна інформація, що обумовлюється психологічними і фізіологічними потребами споживачів; у низькоконтактних системах цим аспектам надається значно менше уваги, оскільки тут актуальніше створення умов для високої продуктивності праці.

При формуванні сервісної системи слід враховувати, що більшість послуг носить комплексний характер. Так, послуга користування пасажирським транспортом у свідомості пасажирів не поділяється на транспортну (основну) послугу і сервісні (додаткові). У секторі перевезень на далекі відстані цей аспект має особливу значимість. І саме необхідність надавати комплексні послуги дає можливість утворити конкурентні переваги, які визначають особливе ринкове позиціонування транспортної компанії.

Однак у своїй свідомості пасажирів виділяють так звану раціональну основу послуги (базова, основна послуга) і нераціональну надбудову (додаткові, сервісні послуги). Причому якщо надбудова інших послуг, як правило, носить невідчутній характер, то надбудова транспортної послуги включає як невідчутні, так і відчутні складові. Відчутні фактори базової послуги створюють область надбудови за рахунок включення у документи, що їх регламентують, емоційної підоснови – тобто дій і зусиль обслуговуючого персоналу, спрямованих на те, щоб споживач комплексної послуги отримав пропозицію, яка максимально відповідає його очікуванням і сприяє найбільш повному задоволенню.

Оскільки основа послуги включає процеси, технології, стандарти, процедури, вона має базу, яка підлягає порівнянню. Надбудова, як правило, не має однозначного еталону для порівняння, призначена для модифікації основної послуги і створення завдяки цьому додаткових конкурентних переваг. Звідси випливає, що комплексна послуга повинна мати певний порядок дій (алгоритм) і виконуватись спеціально підготовленими спеціалістами, а компанія, що надає такі

послуги, повинна мати комплект документів, які регламентують цей порядок дій і підтверджують законність та правомірність діяльності компанії.

При визначенні основних і надбудовних факторів вирішальну роль грає взаємодія персоналу сервісної компанії зі споживачами послуг [5], кількість контактного персоналу і тривалість цієї взаємодії. Від цього залежить формування у споживача ціннісного сприйняття наданої послуги та її диференціація від наявних ринкових пропозицій конкурентів, особливо на залізничному транспорті, де надбудова послуги є дуже великою, включає безліч відчутних і невідчутних факторів, передбачає участь в обслуговуючому процесі великої кількості кваліфікованого персоналу і тривалі контакти пасажира з фронт-персоналом при різному ступені залучення самого пасажира в обслуговуючий процес.

Таким чином, розгляд існуючих підходів до формування сервісних систем показав, що на пасажирському залізничному транспорті ні на якому етапі обслуговування пасажирів неможливо застосувати жоден з цих підходів ізольовано від інших: потрібна їх комбінація, оскільки частина операцій потребує жорсткої стандартизації і контролювання, інша частина припускає часткову (пасивну) участь пасажира в його обслуговуванні, а ще одна частина вимагає активного залучення пасажира до цього процесу; крім того, не дивлячись на безпосередню участь пасажира у складанні маршруту слідування і виборі інших параметрів поїздки, питання прискорення часу обслуговування пасажира і підвищення продуктивності праці є високоактуальним. Крім того, надбудова транспортної послуги має значно більшу питому вагу, ніж будь-якої іншої послуги, тому її внесок у створення споживчої цінності послуги транспортної компанії теж є суттєво більшим. А це означає, що формуванню надбудови та її удосконаленню на пасажирському транспорті слід приділяти постійну увагу і не меншу, ніж основі транспортної послуги. Все це свідчить про те, що сервісні системи на пасажирському залізничному транспорті є надзвичайно складними і потребують особливого підходу до їх формування та подальшої оптимізації.

Хаймінова Ю.В.

ПЕРСПЕКТИВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ІНТЕГРОВАНИХ СТРУКТУР НА МОРЬСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

Розвиток транснаціональних корпорацій із закінченням циклом виробництва від сировини до готової продукції обумовлює необхідність мати гарантовану можливість своєчасного постачання виробництва сировиною та результатів виробництва на світові ринки. Вищезазначене сприяє появі та розвитку державних та приватних інтегрованих транспортних структур. В останніх дослідженнях UNCTAD в сфері морського судноплавства фахівці підкреслюють зростаючу активність фондів прямого інвестування в фінансуванні судноплавних компаній та суднобудування [2, 3]. Проте вплив фондів прямого інвестування на судноплавну галузь має неоднозначний характер. З одного боку, прямі інвестиції можуть допомогти галузі заповнити дефіцит позичкового капіталу, який спостерігається після зменшення обсягів традиційного банківського кредитування та діяльності КГ-фондів. Це дозволить допомогти галузі генерувати економічне зростання і створювати нові робочі місця. Поява фондів прямих інвестицій призведе до подальшої консолідації морської галузі з метою контролю пропозиції тоннажу і рівня витрат, забезпечуючи таким чином цінову стабільність. Фонди прямих інвестицій та високий рівень спеціалізації сектору морських перевезень створює можливість для вертикальної інтеграції компаній в одній або декількох ланках транспортних і логістичних систем.

З іншого боку, активність фондів прямих інвестицій на ринку морських перевезень може дестабілізувати ринок. Низькі ціни на нові судна, поява більш економічних та ефективних суден при фінансовій підтримці фондів прямих інвестицій спонукає судовласників замовляти більшу кількість нових суден. Це, в свою чергу, після поставки суден може призвести до поглибленню диспропорції між попитом та пропозицією, що негативно позначиться на фрахтових ставках та доходах судовласників загалом. Проте, в умовах подорожчання та обмеження традиційних форм кредитування позитивний вплив прямих інвестицій на судноплавну галузь є очевидним.

Особливості суднобудівної галузі (наявність складних виробничо-технічних зав'язків, наукоємність продукції) обумовлюють високу залежність від залучення інвестицій та акумуляції значного обсягу фінансових коштів. Кращі умови ведення інвестиційної діяльності за рахунок значних ресурсів для самофінансування забезпечує діяльність в формі транспортного холдингу. Функціонування холдингових структур має низку додаткових переваг перед неінтегрованими компаніями завдяки проведенню єдиної податкової і фінансово-кредитної політики, диверсифікації ризиків, економії від масштабу виробництва, концентрації капіталу, виходу на нові ринки збуту тощо. Так фахівцями підкреслюється, що державна підтримка розвитку державного сектору суднобудування повинна включати створення вертикально-інтегрованих державних холдингових компаній [1].

В сфері портової діяльності зацікавленість вітчизняних та іноземних вертикально-інтегрованих структур зростає з кожним роком. В якості прикладу можна представити підписання в 2015 р. Міністерством інфраструктури меморандумів про намір з французькою агропромисловою корпорацією «The Soufflet Group» інвестувати в Іллічівський порт понад 70 млн. дол.; з найбільшим підприємством гірничо-металургійного комплексу України, що працює у складі міжнародної корпорації АрселорМіттал «АрселорМіттал Кривий Ріг»; з однією з найбільших продовольчих компаній в світі «Cargill» (сума інвестицій 130 млн. дол.)[4]. Вітчизняним прикладом вертикально-інтегрованих структур, які мають транспортну складову, може слугувати холдинг «Метінвест». В склад холдингу входять видобувні переробні підприємства, компанії, що надають експедиторські та складські послуги. Основним акціонером холдингу є Група СКМ, якій належить 100 % акцій холдингу Портінвест. Холдинг управляє портовими активами групи, здійснюючи стивідорні послуги, агентування морських суден, експедирування вантажів у морських портах тощо.

Таким чином, включення транспортних підприємств в інтегровану структуру, з одного боку, дозволяє транспортній компанії залучити більший обсяг інвестицій. З іншого, інтегрована структура отримує можливість здійснювати

безперервне, добре скоординоване постачання сировини, напівфабрикатів та готової продукції. Це сприяє оптимізації витрат та створює додаткові конкурентні переваги на національному та міжнародному ринках. Активна діяльність фондів прямих інвестицій в секторі морського транспорту забезпечує приплив фінансових ресурсів, створює нові можливості для судновласників, суднобудівних підприємств та розвитку торгівлі в цілому.

Познанська І.В.

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПРОБЛЕМИ ВХОДЖЕННЯ УКРАЇНСЬКИХ СУДНОВЛАСНИКІВ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО ФРАХТОВОГО РИНКУ

Підписання Угоди про асоціацію України з Європейським Союзом створює підґрунтя для формування нового формату взаємовідносин на принципах «політичної асоціації та економічної інтеграції». Зона вільної торгівлі, що передбачена між Україною та ЄС потребує створення правової бази для поступового входження економіки України до спільного ринку ЄС. Транспортна галузь, в цьому аспекті, покликана розширювати і зміцнювати співробітництво в галузі транспорту з метою сприяння розвитку стабільних транспортних систем; сприяти здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності й оперативної сумісності транспортних систем; докладати зусилля для посилення основних транспортних зв'язків.

Перспективи входження України до кладу Європейського союзу потребують вивчення особливостей функціонування морського транспорту ЄС на внутрішньому ринку. Європейська комісія проводить активну політику по просуванню каботажного судноплавства. Діяльність судноплавних компаній на внутрішньому ринку ЄС регламентується Постановою Ради (ЄЕС) № 4055/86 про застосування принципу свободи надання послуг на морському транспорті між державами членами та між державами-членами і третіми державами, скасовує національні обмеження щодо перевезення вантажів суднами під національним прапором та встановлює нові механізми

розподілення вантажів; Постановою Ради (ЄС) № 4056/86 про Застосування правил конкуренції в галузі морського транспорту встановлює правила вільної конкуренції на морському транспорті між портами Євросоюзу, трампові перевезення виключені; Постановою Ради (ЄС) № 4057/86 про запобігання недобросовісного ціноутворення на морському транспорті, дозволяє ЄС застосовувати компенсаційні мита для того, щоб захистити судновласників в державах-членах від недобросовісних практик ціноутворення зі сторони судновласників не-спільноти; Постановою Ради (ЄС) № 4058/86 про вільний доступ до океанічного судноплавства застосовується при дії агентів країни, що не відносяться до спільноти обмежує вільний доступ до перевезення лінійних вантажів, навалочних вантажів та інших вантажів судноплавними компаніями держав-членів або суден, зареєстрованих в державі-члені, за винятком, коли таке дії вживаються відповідно до UN Liner Code.

З метою усунення обмежень свободи морських транспортних послуг в рамках Європейського союзу (ЄС) було сформульовано Постанову Ради (ЄС) № 3577/92, яка гарантує можливість пропонувати морські транспортні послуги, якщо вони відповідають вимогам до проведення каботажних перевезень відповідної держави, та розповсюджується на компанії, які контролюються громадянами ЄС та розташовані, як в межах ЄС так і за межами.

Директива 2010/65/ЄС спрямована на спрощення та гармонізацію адміністративних процедур, застосовуваних у морському транспорті шляхом встановлення стандартного електронного передачу інформації та раціоналізації формальностей звітності для суден, що прибувають та відбувають з портів Євросоюзу. Країни ЄС повинні прийняти електронні звіти не пізніше 1 червня 2015 року, гарантувати, що інформація, отримана відповідно до формальностями звітності стає доступною у своїх національних системах SafeSeaNet, повинні прийняти FAL форми, що розроблені ІМО. У Додатку до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства (конвенція фал ІМО) містять «Стандарти» і «Рекомендовані практики» щодо формальностей,

документальних вимог і процедур, які повинні дотримуватися після прибуття судна, під час його стоянки і по його відбутті, а також щодо екіпажу, пасажирів, багажу і вантажів. У Стандартних формах ІМО перераховані документи, які можуть бути затребувані органами державної влади у судна, також наводяться рекомендації щодо максимально можливого обсягу запитуваної інформації та максимальної кількості примірників документів, які влада можуть зажадати.

Зіць О.Є.

ВИСВІТЛЕННЯ У ЗАРУБІЖНІЙ ЛІТЕРАТУРІ КОНЦЕПЦІЙ ТА ПІДХОДІВ ЩОДО РОЗРОБКИ КЛЮЧОВИХ ПОКАЗНИКІВ ЕФЕКТИВНОСТІ (КРІ)

У зарубіжній науковій літературі висвітлені різноманітні концепції та підходи щодо розробки та удосконалення системи мотивації через виконання ключових показників ефективності КРІ.

Основоположниками даної системи є: П. Друк, Р. Хьюберт, Л. Мейсель, Р. Хортон, Р. Лінч, О. Клочков, Б. Лапідус, Д. Мачерет, С. Єршова, Н. Шеремет та ін..

КРІ (Key Performance Indicators) – переклад з англійської «ключовий показник ефективності». КРІ дозволяє здійснювати контроль активності через систему ключових показників ефективності. Ключові показники ефективності – це показники, які максимально характеризують результати діяльності підрозділу (ступінь досягнення мети) і впливають на мотивацію персоналу. Основоположником Управління для досягнення мети є німецький економіст Peter Ferdinand Drucher (1909-2005). Саме він перетворив управління у 50-ті роки ХХ ст. у наукову дисципліну через показники результатів ефективності. Далі ця наука розвивалась та удосконалювалась, з'явилися інші управлінські концепції, такі як:

– універсальна система показників діяльності Рамперсада Хьюберта – Total Performance Scorecard (2003);

– організаційна система збалансованих показників (OBSC – Organizational Balanced Scorecard);

– загальний менеджмент на основі якості (Total Quality Management, TQM) (70-ті роки ХХ ст.);

– управління результативністю (Performance Management) і управління компетенціями (Competence Management) (90-ті роки XX ст.);

– піраміда діяльності компанії К. Мак-Найра, Р. Лінча і К. Кроса (1990);

– модель стратегічних карт Л. Мейселя (1992);

– система Effective Progress and Performance Measurement – оцінка ефективності діяльності та зростання) К. Робертса і П. Адамса (1993);

– система збалансованих показників Нортон і Каплана (1992) та ін.

Слід також наголосити, що з розвитком технологій управління вище зазначені концепції доопрацьовувалися і удосконалювалися вченими та фахівцями і до теперішнього часу перетворилися на сучасну систему KPI, яка увібрала в себе самі найкращі і практично застосовні ідеї.

Найпопулярнішою (розрекламованою) з усіх методик в Україні та Росії, які застосовують KPI, стала система Balanced Scorecard (BSC), описана в книгах Роберта Каплана, Девіда Нортон, їх послідовників, а також у численних статтях.

Але слід зазначити, всі автори наведених концепцій стверджують, що KPI являє собою систему, використовувану для досягнення головних цілей будь-якого бізнесу, таких як залучення і утримання споживачів (клієнтів), зростання професіоналізму співробітників, збільшення доходів і зниження витрат. Усі ці цінності сповідує загальне керівництво якістю.

Загальне керівництво якістю – підхід до керівництва організацією, націлений на якість, заснований на участі всіх її членів і спрямований на досягнення довгострокового успіху шляхом задоволення споживача та отримання вигоди. У деяких країнах (Японія, Корея, Сінгапур, Малайзія, Гонконг, Англія, Німеччина, США, в останні роки Бразилія) концепції KPI та загального керівництва якістю підняті на рівень національної ідеї.

Брагарник О.О., Постоленко Ю.П.

ФАКТОРИ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ВІДТВОРЕННЯ КАПІТАЛУ ПОРТОВИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

Підприємство портової діяльності повинно постійно відслідковувати та удосконалювати результати своєї діяльності з метою забезпечення економічної самостійності, конкурентоспроможності і стабільної частки ринку. Ці результати безпосередньо залежать від ефективності відтворення капіталу. Відтворення капіталу є однією з найбільш важливих підсистем функціонування підприємства, динаміка якої безпосередньо пов'язана з ефективністю його діяльності.

Склад факторів, які мають найбільший вплив на ефективність відтворення капіталу, визначається специфікою та особливостями портових послуг. Для управління відтворенням капіталу портового підприємства доцільно використовувати загальний поділ факторів на зовнішні та внутрішні, з диференціацією за функціональними та просторовими ознаками.

Зовнішнє середовище підприємства портової діяльності – це сукупність факторів, що формують його довгострокову прибутковість і на які підприємство не може впливати взагалі або має незначний вплив, але повинно враховувати їх дію.

До факторів мега рівня можна віднести світові тенденції розвитку портової діяльності, рівень науково-технологічного розвитку та інноваційних розробок. На формування та функціонування капіталу портових підприємств впливають загальна економічна політика держави, міжнародні угоди, підписані Україною, податкова політика держави, стабільність та здатність гарантувати додержання угод з боку держави та багато інших. Важливо, щоб механізм державного регулювання портової діяльності носив не тільки обмежувальний характер (митне, валютне, податкове, тарифне регулювання), але і стимулюючий (застосування пільгового податкового, інвестиційного регулювання).

Особливу роль відіграє розвиток партнерських відносин з місцевими органами влади. Портові підприємства є одними з основних містоутворюючих факторів практично для всіх приморських міст. Податкова й інвестиційна політики держави багато в чому визначають ступінь фінансового забезпечення

відтворення капіталу, впливаючи на можливість формування власних і залучених коштів та умови інвестування для вітчизняних і зарубіжних інвесторів.

Також до зовнішніх факторів, що впливають на відтворення капіталу портових підприємств, слід віднести:

1. Кон'юнктуру ринку.
2. Розвиненість фінансової інфраструктури.
3. Економічну стабільність країни і світового ринку.
4. Політична стабільність країни.

На функціонування кожного конкретного підприємства портової діяльності, в залежності від його індивідуальних характеристик та параметрів, впливає безпосередньо оточуюче середовища. До таких факторів, на думку вчених, належать:

- стан підприємницького середовища;
- економічний стан підприємств-конкурентів;
- наявність вільних трудових ресурсів регіону, рівень їхньої професійної підготовленості;
- рівень соціальної і політичної напруженості;
- орієнтування населення на продуктивну працю;
- рівень життя населення і його платоспроможність.

Портові підприємства України функціонують в умовах, що відрізняються від розвинених країн. Досягнення конкурентоспроможності вітчизняними портовими підприємствами є можливим лише за наявності умов функціонування, порівнянних з інституціональними та економічними умовами, що сформовані у розвинених країнах.

Таким чином, одним з головних зовнішніх факторів впливу на відтворення капіталу портових підприємств, є державне регулювання, яке надає найбільш значний вплив на діяльність підприємства. Провідними напрямками державної політики у портової галузі має стати створення умов для розвитку портових підприємств за допомогою економічних методів регулювання. Ефективна державна політика створить підґрунтя для удосконалення відтворення капіталу портових підприємств за допомогою внутрішніх чинників, а саме: реалізації заходів щодо підвищення ефективності використання всіх ресурсів: інвестиційних, матеріальних, фінансових, трудових, природних та управлінських.

ЕКОЛОГІЧНІ СТАНДАРТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Беляев Н.Н., Мунтян Л.Я.

ОЦЕНКА УРОВНЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ С ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ТОЧЕК ЗРЕНИЯ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Железнодорожный транспорт осуществляет перевозку в больших объемах опасные грузы. В случае аварии при такой транспортировке в окружающую среду поступают различные загрязняющие вещества. Кроме этого, осуществляется выброс в атмосферу продуктов сгорания дизельного топлива тепловозов. Поэтому возникают две важные задачи. Первая задача – необходимость оценки уровня загрязнения окружающей среды с точки зрения массы того или иного загрязнителя, попавшего в атмосферу, на почву и т.д. Вторая задача – экономическая оценка ущерба, нанесенного окружающей среде. В работе представлены математические модели для решения перечисленных задач.

В докладе представлены численные модели, позволяющие выполнить прогноз динамики загрязнения атмосферы при работе тепловозов, а также при эмиссии химически опасных веществ в случае разливов, залповых или полунепрерывных выбросов на железнодорожном транспорте. Эти модели также могут быть использованы для решения задач, связанных с локализацией и ликвидацией зон химического заражения в атмосфере путем подачи нейтрализатора от воздушных средств (самолет, вертолет). Разработанные численные модели учитывают метеоусловия, параметры эмиссии химически опасного вещества, снос капель нейтрализатора, их испарение, скорость движения воздушного средства, его траекторию движения. Построенные модели позволяют прогнозировать процесс загрязнения атмосферы, как для условия ровной поверхности, так и для застройки.

Основой разработанных численных моделей является уравнение массопереноса нейтрализатора и загрязнителя в атмосфере и уравнение потенциального течения. На основе уравнения массопереноса осуществляется расчет концентрационных полей нейтрализатора и загрязнителя в атмосфере. На основе модели потенциального течения осуществляется расчет локального поля скорости ветрового потока с учетом размещения зданий, железнодорожных вагонов, которые представляют собой препятствия и вызывают деформацию поля скорости. Кроме этого учитывается аэродинамика выброса нейтрализатора с заданной скоростью от воздушного средства.

Для численного решения задачи используются неявные разностные схемы. Для формирования вида расчетной области на прямоугольной разностной сетке применяется метод маркирования. С помощью этого метода задается форма железнодорожных вагонов, цистерн и зданий, которые располагаются возле источника эмиссии химически опасного вещества. С помощью маркеров задается маршрут движения воздушного средства, подающего нейтрализатор. На основе разработанных численных моделей созданы два пакета прикладных программ.

Расчет зон загрязнения с помощью построенных моделей дает возможность определить конкретный уровень загрязнения того или иного участка региона, попавшего в зону действия источника эмиссии (аварийный выброс или выброс при эксплуатации подвижного состава). На основе этой информации рассчитывается экономический ущерб. В отличие от принятого подхода, где для оценки экологического ущерба используется масса загрязняющего вещества, выброшенного в атмосферу, то в предлагаемом подходе используется масса загрязняющего вещества, осевшего на конкретный участок региона.

Построенные численные модели были использованы для прогноза уровня загрязнения примагистральных территорий в случае гипотетических аварий на различных участках Приднепровской железной дороги. Представляются результаты прогнозных расчетов по оценке размеров, формы и

інтенсивності зон загрязнення атмосфери для різних аварійних ситуацій на залізній дорозі.

**Никифорова О. А., Сидоренко Г. Г., Заяць Ю. Л.
ЕКОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ
ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

В умовах складних світових економічних процесів Україні необхідна ефективна державна транспортна політика, яка враховувала б геополітичні аспекти в державі, особливості галузі та її роль у процесах економічних і соціальних перетворень та надала б можливість розвитку галузі, забезпечила її конкурентоспроможність.

Що стосується залізничного транспорту, в Україні чиниться значний негативний вплив на навколишнє природне середовище, що проявляється у забрудненні атмосферного повітря, вод, земельних, лісових ресурсів, рослинного і тваринного світів, шумового забруднення тощо. Особливу тривогу з точки зору екологічної безпеки викликає перевезення небезпечних вантажів. Як і будь-який складний технологічний комплекс, залізничний транспорт потенційно небезпечний для природного середовища та населення, особливо при аварійних ситуаціях саме під час перевезення небезпечних вантажів, які можуть викликати різні види небезпеки: пожежо- та вибухонебезпечність, токсичну, радіаційну, інфекційну та корозійну. Тому експлуатація об'єктів залізничного транспорту повинна здійснюватись з огляду і у відповідності до встановлених на нормативно-правовому рівні екологічно безпечних вимог та вимог з охорони довкілля не лише для України, а й у відповідності до європейських вимог. Також, для залізничного транспорту ще існує проблема утилізації відпрацьованих матеріалів, а саме забрудненого щебеню з магістральних насипів, фарби, паливно-мастильних матеріалів, тощо, які потребують наявності спеціального технологічного обладнання або проведення додаткових операцій з перевезення їх на полігони з виробничими відходами, що суттєво знижує продуктивність праці. Таким чином, питання щодо правового регулювання екологічної безпеки у сфері залізничного

транспорту, зважаючи на складність даної групи суспільних відносин та їх важливість як для забезпечення економічних, так і екологічних інтересів суспільства, потребують комплексного системного дослідження і повинні розглядатись як окремий напрям природоохоронної діяльності в Україні. Механізм правового забезпечення екологічної безпеки у процесі діяльності залізничного транспорту на сучасному новітньому етапі розвитку суспільних відносин у Україні перебуває на стадії формування, оскільки у чинному законодавстві окреслені лише загальні орієнтири природоохоронної діяльності у сфері залізничного транспорту та задекларована необхідність нормативно-правової регламентації додержання екологічно безпечних вимог під час експлуатації об'єктів даного виду транспорту. Метою таких нововведень повинні бути захист життєво важливих інтересів людини, суспільства, держави та охорони навколишнього природного середовища, раціональне використання природних ресурсів у поєднанні з забезпеченням безперебійної роботи залізничного транспорту для задоволення потреб суспільного виробництва.

Одне з пріоритетних місць у механізмі забезпечення екологічної безпеки у процесі діяльності залізничного транспорту належить екологічному контролю та нагляду, основними критеріями розмежування яких виступають сфера та напрямки застосування. Функція екологічного нагляду за додержанням природоохоронного законодавства на транспорті забезпечується у процесі діяльності органів природоохоронної та транспортної прокуратури. З метою уникнення існуючих на практиці дублювань повноважень даних органів вбачається за необхідне на рівні чинного законодавства чітко розмежувати компетенцію між ними, передавши справи, пов'язані з порушенням лише екологічних вимог на залізничному транспорті у безпосереднє ведення органів природоохоронної прокуратури. Для того, щоб забезпечити належний рівень правового регулювання відносин щодо забезпечення екологічної безпеки у сфері залізничного транспорту необхідно, якщо не створити, то узгодити між собою систему наявних нормативно-правових актів з охорони довкілля на залізницях України.

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Котлубай В.О., Редіна Є.В.

ОСНОВНІ ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА

На сьогоднішній день участь України у світовій морській торгівлі обмежується 4,5 млн. т. вантажів, тобто 0,05 % від їх загального обсягу. Саме такий обсяг вантажів перевозиться суднами під Державним прапором України.

Світова практика показує, що всі без винятку держави, що мають свій торговельний флот, надають йому фінансову підтримку, використовують економічні та адміністративно-правові методи підтримки національного перевізника. Це пов'язано з тим, що темпи зростання розвитку країни багато в чому залежать від темпів розвитку її зовнішньої торгівлі. Морський флот – важливий елемент зростання ефективності зовнішньої торгівлі.

Вищенаведене свідчить, що першочерговим завданням для поліпшення функціонування вітчизняних судноплавних компаній має бути саме оновлення і збільшення флоту під Державним прапором України. Це в свою чергу в перспективі дозволить наростити вантажну базу, і відповідно, поліпшить фінансове становище компаній. Давши мультиплікативний лавиноподібний ефект нарощування свого фінансового потенціалу для подальшого оновлення власного флоту.

Важливішою задачею державного регулювання в розвинутих країнах світу є стимулювання розвитку морського транспорту. Для її рішення використовується різноманітний комплекс заходів, головними з яких є: виділення субсидій, кредитна політика, податкова політика, адміністративно-правові заходи.

До адміністративно-правових методів державної підтримки торговельного судноплавства можна віднести: митну політику, амортизаційну політику.

Також до цих методів можна віднести створення Міжнародного реєстру суден України. Розробка законопроектів зі створення цього реєстру здійснюється в Україні з 1999 р., проте реальних результатів все ще не зроблено, і це не

зважаючи на те, скільки державою було витрачено коштів на ці заходи. Слід зазначити, що створення такого реєстру є самим простим та дешевшим варіантом збільшення суден під українським прапором. Проте він не є прямим механізмом по розвитку вже існуючих вітчизняних судноплавних компаній. Він тільки може надати їм можливість перевести частину свого флоту якій зареєстрованій під прапорами інших держав під український прапор тим самим піднявши рейтинги України по перевезенню вантажів та пасажирів та додавши кошти до Державного бюджету України. Чим і скористалися наші країни-сусіди. Так Грузія і Туреччина за період з 1993 по 2010 рр. наростили дедвейт власного флоту відповідно на 47 % і 13 % за рахунок створення міжнародних Регістрів суден з наданням судновласникам, які реєструються в країні, пільг.

Підводячи підсумок вважаємо, що для стимулювання розвитку українського торговельного та технічного флоту на нашу думку необхідно передбачити:

- надання вітчизняному судновласнику пільг, пов'язаних з побудовою суден;

- розробку ефективної системи довгострокового кредитування побудови суден для українських судновласників, привабливої для міжнародних фінансових інститутів;

- створення системи використання лізингових фондів, у тому числі за участю державних коштів;

- впровадження пільгового оподаткування вітчизняних суднобудівельних заводів при виконанні ними замовлень українських судновласників;

- надання гарантованих дотацій з місцевих бюджетів на забезпечення морських і річкових пасажирським перевезень;

- створення Міжнародного реєстру суден України;

- створення належних, стимулюючих економічних умов для перевезення як українських, так і транзитних вантажів внутрішніми водними шляхами тощо.

Суть державного регулювання і національної транспортної політики повинна полягати в тому, що флот необхідно розвивати, як це прийнято у всіх морських державах, не стихійно, а цілеспрямовано під правовим і економічним захистом держави.

ПІДГОТОВКА КАДРІВ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Решетнёва Ю.Ю.

ГЕНДЕРНАЯ ДИСКРИМИНАЦИЯ НА РЫНКЕ ТРУДА (НА МАТЕРИАЛЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА)

Согласно исследованиям ученых, на рынке труда в настоящее время реализуется скрытая дискриминация, которая имеет место в политике найма и продвижения по карьерной лестнице и отражает гендерные предпочтения работодателей по отношению к определенным рабочим местам и видам деятельности. Как известно, такая скрытая дискриминация способствует формированию горизонтальной и вертикальной сегрегации на рынке труда. Также когда речь идет о дискриминации на рынке труда, можно выделить два типа стереотипов, которые поддерживают гендерное неравенство: стереотипы положения и стереотипы поведения. Согласно определению авторитетных ученых, стереотипы положения - это стереотипы работодателя. Работодатель воспринимает женщин как менее полезную рабочую силу. Он исходит из представлений о том, что женщине надо сочетать трудовую деятельность с семейными обязанностями, поэтому от нее в меньшей степени надо ожидать «сверхтрудовых» усилий, ориентаций на карьерный рост и т.д. Такое поведение работодателя, несомненно, является дискриминационным. Стереотип поведения - это, напротив, стереотип работников. Так как женщины знают, что к ним относятся как к менее предпочтительным работникам, то они исходят из того, что соревноваться с мужчинами, у них нет возможностей. На данный момент более половины женщин считает, что у них мало качеств, которые ценятся в современной экономической ситуации. Железнодорожная отрасль не является исключением.

В железнодорожной отрасли Украины работают около 350 тыс. человек, из них более 210 тыс. человек – мужчины, 46 тыс. из них на должностях руководителей и

специалистов. В то же время на железных дорогах работают 125,5 тыс. женщин. В предприятиях железнодорожного транспорта женщины осваивают преимущественно такие профессии, как бухгалтер, экономист, билетный кассир, телефонист, телеграфист и коммерческий агент. Самым распространенным видом работы на железнодорожном транспорте является работа проводницы. Как утверждает Россолько, характерной особенностью трудовой деятельности женщин-проводников на современном железнодорожном транспорте является комбинированное воздействие неблагоприятных производственно-профессиональных факторов физической, химической и биологической природы в сочетании со значительным психоэмоциональным напряжением. Согласно приказу Министерства здравоохранения, на железных дорогах Украины запрещено применение труда женщин в тяжелых условиях. И в то же время, несмотря на понимание со стороны мужского пола всей сложности труда женщин на малооплачиваемых должностях, мы не наблюдаем ни одной женщины на руководящей должности в сфере железнодорожного транспорта.

Таким образом, на рынке труда и, в частности, на железнодорожном транспорте действуют одновременно и дискриминация и механизм самоотбора женщин, которые не позволяют им занимать положение одинаковое с мужчинами. При количественно близком уровне экономической активности мужчин и женщин, женщины продолжают трудиться в условиях горизонтальной и вертикальной сегрегации на рынке труда и получают в среднем меньшую заработную плату. Для устранения экономических основ гендерного неравенства недостаточно обеспечить одинаковое участие мужчин и женщин в трудовой деятельности. Для этого необходимо изменить структуру спроса на рынке труда, практику найма и продвижения персонала, повысить значимость и престижность занимаемых женщинами должностей.

Кухарчик В.Г.

ПОДГОТОВКА КАДРОВ С УЧЕТОМ РЕГИОНАЛЬНОЙ АСИММЕТРИИ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В УКРАИНЕ.

Рынок образовательных услуг можно рассматривать как рынок с асимметричной информацией: одна из сторон рыночных отношений (чаще вуз – продавец образовательных услуг) владеет информацией, не известной другой стороне (потребителям услуг – абитуриентам). Проявлением асимметрии является проблема несоответствия профессиональной структуры выпускников профессиональных учебных заведений запросам рынка труда с учетом региональной асимметрии. Эта проблема, не теряющая своей актуальности, носит многоплановый характер. При разрешении этой проблемы необходимо учитывать особенности развития отраслей, региональные различия, особенности подготовки профессионалов по уровням образования и т. д. Нельзя не учитывать и субъективно-личностные моменты: так, потребности экономики в конкретных кадрах далеко не всегда совпадают с желанием людей получать именно «востребованные» профессии. Это уже вопросы права выбора человека.

Существует несколько подходов к определению потребностей региональных рынков труда в работниках и, как следствие, к формированию структуры спроса на подготовку специалистов. Все эти подходы в основном можно свести к двум:

1. Нормативный подход, опирающийся на балансовую модель, в основе которой лежит матрица соответствия потребностей отраслей экономик в специалистах по группам специальностей. Данный метод может использоваться для обобщенного качественного оценивания агрегированных показателей системы государственного влияния на соотношение рынков труда и образования, воплощенного в структуре государственного заказа [1]. Фактически данный подход основан на нормативной методологии плановой экономики.

2. Опросный подход, основанный на проведении опросов работодателей по поводу потребностей в специалистах.

При рассмотрении проблемы формирования спроса на образовательные услуги необходимо учитывать еще один

важный аспект: спрос на направления подготовки может формироваться в зависимости не от реальной ситуации на рынке труда, а от того, каково субъективное мнение потребителей об этой ситуации. А такое мнение не всегда адекватно реальному положению дел.

Несоответствие структуры подготовки специалистов запросам рынка труда – это во многом проявление так называемой рыночной асимметрии. Асимметрия рынка образования проявляется в том, что обе стороны купли-продажи образовательных услуг владеют разной информацией о содержании, необходимости и качестве товара (образовательной услуги). Проблема асимметрии рынка профессионального образования является сопряженной с асимметрией рынка труда когда наниматель не знает реальных качеств работника. Поэтому он вынужден ориентироваться на доступные для него свойства работника: возраст, пол, имеющийся опыт работы, образование и т. д. Особое место в этом перечне имеет образование работника. Получение образования более высокого уровня и в учебном заведении, обладающим более высокой репутацией, служит сигналом для работодателей при отборе кандидатов на работу.

Рыночный спрос на образовательные услуги является преломлением в сознании их непосредственных потребителей запросов рынка труда. Спрос непосредственных потребителей услуг во многих случаях не совпадает с требованиями рынка труда. Этот фактор является ключевым при формировании предложения услуг платными учебными заведениями: они ориентируются не на потребности рынка труда, а на спрос непосредственных потребителей – индивидов. При этом в большинстве случаев в полном соответствии с принципом рационального поведения производители (вузы) ориентируются на получение прибыли, оставляя лишь в качестве «фона» социальную направленность образовательных услуг.

Подобное состояние профессионального образования обуславливает особенности отношения рынка труда к образовательным сигналам:

– образовательный сигнал воспринимается работодателем как второстепенный, на первое место выходит опыт работы или

проверяемые фактические способности работника, такие как знание компьютера, владение иностранным языком и т. п.;

– профессиональные (квалификационные) характеристики работника также отодвигаются на второй план.

С другой стороны, учитывая, что образование является общественным товаром, а следовательно, не может быть полностью доверено «невидимой руке рынка», весьма важной становится роль государства как своеобразного гаранта того, что за «товарной маркой» вуза действительно скрывается необходимое качество услуг[2,3,4].

Прогноз подготовки кадров на выпускников высших учебных заведений с учетом региональной асимметрии рынка транспортных услуг в Украине.

Уточнение структуры и состава групп специальностей (направлений), в разрезе которых осуществляется прогнозирование	Выделение сегментов рынка труда по критерию возможности нормирования потребности в трудовых ресурсах по видам транспорта
«Нормируемый» сегмент	«Рыночный» сегмент
Выделение подсегментов по критерию исходных данных прогнозирования	Проектирование структуры и состава выборки на предприятиях транспортной отрасли по видам транспорта
Сегмент прогнозирования на основе демографических характеристик по видам транспорта	Сегмент прогнозирования на основе производственно-технологических характеристик по видам транспорта
Определение прогноза спроса на специалистов по специальностям с учетом региональной асимметрии по видам транспорта	Оценка насыщенности рынка специалистами данной профессии на основе анализа динамики потребности и доли работников, трудоустроенных

	и работающих в соответствии с полученным образованием, а также с учетом естественной динамики численности работающих
Определение доли специалистов, трудоустроенных и работающих в соответствии с полученной специальностью и уровнем образования	Оценка фактической численности и прогноза потребностей в специалистах по исследуемым сегментам
Определение норм численности специалистов с учетом региональной асимметрии по видам транспорта	Прогноз подготовки кадров на выпускников высших учебных заведений с учетом региональной асимметрии рынка транспортных услуг в Украине

Адекватную информацию о потребностях в специалистах нельзя получить, проведя опрос, например, малых предприятий, которые вряд ли прогнозируют свои кадровые потребности на отдаленную перспективу. Скорее в этом случае можно (и нужно) основываться не на прогнозах отдельных сегментов рынка труда, а на фактически сложившейся структуре занятости работников. Это обуславливает необходимость комплексного подхода к прогнозированию состояния рынка с учетом его сегментов. При этом возникает необходимость как в нормативном, так и в опросном подходе. Причем второй имеет целью и получение прогнозов конкретных отраслей (где это возможно), и оценку тенденции структуры занятости специалистов вне привязки к отраслям.

Крат Е.М.

ДИАЛОГИЗМ ПЛАТОНА КАК ПРИНЦИП ПЕДАГОГИКИ.

Античность остается неисчерпаемым источником знаний в том числе, и педагогических, поскольку именно с VI в. до н.э. в античности формируются принципы образования.

Как известно, Платон ищет пути и способы целостного развития человека и уделяет большое внимание проблеме соотношения составляющих наследственности, среды, развития тела, разума, воли и чувств. «Отец античной философии» оценивает воспитание как важнейший фундамент всей жизни человека, который закладывается с раннего возраста. Путем воздействия взрослых на детей в них формируются нравственность и добродетельство. Платон замечает, что «прилично играть в шашки и кости никто не научится, если не заниматься этим с детства» [1].

По мнению философа, во всяком деле самое главное – это начало, в особенности, если это касается чего-то юного и нежного; так образуются и укореняются те черты характера, которые хотят воспитать в ребенке: в возрасте до трех лет «младенца надо лепить, – пока он гибок» [2].

Итак, каким же великий философ видит воспитание? Для тела — оно гимнастическое, а для души –мусическое [3]. Особый смысл Платон предает чтению и рассказыванию: детских литературных произведений, мифов. Матери и кормилицы должны рассказывать ребенку лишь признанные (правильные) мифы, чтобы с их помощью формировать души детей. Мыслитель предлагает установить законодательно то, что нужно читать юным слушателям. Философ предлагает пересмотреть содержание мифов, которые несут в себе лживые сказания или рассказывают о том, что, поступая крайне несправедливо, герой не совершает ничего особенного. Так, не годится говорить о том, как «боги воюют друг с другом, строят козни, сражаются, да и не верно это; так как это должно считаться величайшим позором, если так легко возникает взаимная вражда» [2].

По Платону, все науки надо преподавать детям не насильно, а играючи [4]. С трех до шести лет всех детей, всех жителей города необходимо собирать в особых местах для игр. Назначенные стражами закона женщины должны следить за порядком и руководить играми.

Игры детей должны как можно больше соответствовать законам: если они становятся беспорядочными и дети не соблюдают правила, невозможно вырастить из ребенка серьезного законопослушного гражданина. Когда с самого начала дети будут играть, как следует (соблюдать строго правила игры), то благодаря мусическому искусству «они привыкнут к законности, и эти навыки будут постоянно возрастать и сказываться во всем» Во всем, что считается мелочами, они найдут нормы поведения, такие, как: младшим полагается молчать при старших, уступать им место, вставать в их присутствии, почитать родителей; затем идет все, что касается наружности: стрижка, одежда, обувь и т.д. [5]. Дети старше шестилетнего возраста должны учиться читать, писать, обучаться музыке в государственных школах.

Вслед за мусическим искусством, воспитание юношей должно коснуться и гимнастики. Платон утверждает, что нужно воспитывать ребенка в этом отношении тщательно, начиная с детства и в течении всей жизни, так как человек (мужчина) должен «соединить в себе физическую красоту безупречного тела и внутреннее нравственное благородство» [6]. Подростки (12-16 лет) должны обучаться разностороннему физическому воспитанию, к двадцати годам получить специальную военно-физическую подготовку. Те юноши, которые намерены заниматься государственной деятельностью, продолжают свое обучение до тридцатилетнего возраста, овладевают философией. Познание этих двух искусств ведет к изучению естествознания, к математике и перерастает в диалектику, политику и эстетику – высший уровень образования.

Кратко рассмотрев некоторые платоновские идеи в современном контексте образования, следует отметить, что воспитание также предусматривает передачу опыта через общение, путем диалога, коммуникации, передачу опыта как ценность для подрастающего поколения.

Необходимо заметить: современные взаимоотношения между обучаемым и обучающим («субъект-субъект») являются неким фундаментом возвращения к учению платоновских принципов педагогики. Таким образом, сократический метод в рамках глобализации не утратил свою актуальность.

ПРОЕКТ

РЕЗОЛЮЦІЯ

IV ВСЕУКРАЇНСЬКОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ «ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ, ЕКОНОМІКИ, ЕКОЛОГІЇ ТА ПРАВА, ЩОДО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ»

5-6 листопада 2015 р.

м.Дніпропетровськ

Останні політичні події створили нові умови функціонування транспортного комплексу України, ускладнили роботу усіх видів транспорту та транспортної інфраструктури, змінилися напрямки вантажопотоків, виникло багато економічних та правових проблем, які потребують вивчення та своєчасного вирішення. Поряд с цим в країні впроваджуються реформи у залізничному та морському транспорті, проводиться робота по синхронізації національних умов діяльності з міжнародними, зокрема, підготовка до виконання умов угоди про співробітництво України з ЄС. Складність економіко-правового становища в країні потребує виділення нагальних, доцільних заходів по нівелюванню наслідків зазначених подій.

21 жовтня цього року утворилося публічне акціонерне товариство "Українська залізниця" і ця дата стала відправною точкою у формуванні національного залізничного перевізника. У найближчі п'ять років передбачено створення вертикальної моделі функціонування "Укрзалізниці", яка замінить нинішню горизонтальну, що на сьогодні вважається не ефективною. Разом з тим необхідно розуміти, що більшість проблем які призвели до кризового стану не тільки на українських залізницях, а й у транспортному комплексі країни взагалі пов'язані з неспроможністю використаної в Україні моделі функціонування економіки. Ця модель реалізує суто фіскальний підхід, сприяє розвитку корупції, породжує некомпетентність державного керівництва. До цього слід додати непродуману монетарну політику, яка пригнічує купівельну спроможність, перш за все у особистому споживанні, в результаті чого, наприклад, практично дійшов до повного занепаду

пасажи́рський транспорт країни. Керівництво країни забуло, що ринкова економіка – це перш за все платоспроможний попит, який породжує пропозицію з його задоволення і без наявності попиту розвиток виробництва неможливий. В таких умовах для транспортного комплексу не прийнятні дії, що реалізують суто «механічні» заходи реагування на погіршення фінансово-економічного стану його підприємств, бо це не є вирішенням існуючих проблем.

Структура перевезень за видами транспорту в українському транспортному комплексі суттєво відмінна від аналогічної структури ЄС, де на залізничний транспорт припадає тільки приблизно 10% всього загального обсягу перевезень. В Україні ж частка залізничного транспорту у загальному обсягу перевезень у 2,5 рази більша, це при тому що майже 62% сьогоди́шніх вантажних перевезень це перевезення для власних потреб на над короткі відстані та разові перевезення, що виконуються фізичними особами-підприємцями. Якщо ж ці перевезення виключити, то частка у перевезеннях магістральним транспортом загального користування вантажів виробничого споживання в Україні (тобто те, що може підпадати під діяльність «Common carrier» крім трубопровідного) складає: 62% - залізничний транспорт; 21% - автомобільний транспорт загального користування; 16% - трубопровідний транспорт і 1 % - водний транспорт. Отже за своїм економічним призначенням залізничний транспорт України є «Громадський перевізник», умови функціонування яких суттєво відрізняються від ринкових, перш за все в сфері доступу клієнтури – доступ не обмежено з принципом виконання заявок: перший подав, першому (за умови технічної можливості) виконано та у сфері ціноутворення – відкрита та прозора система побудови тарифів, частка накопичень яких враховує справедливий перерозподіл ефекту підвищення споживчої вартості товару, що створюється на транспорті з відтермінуванням вступу в силу всіх змін на визначений строк. Все це повністю справедливо і для українського портового комплексу, який разом з наземним транспортом загального користування забезпечує зовнішньоторговельні потреби та транзитні можливості країни.

Процеси роздержавлення портів і корпоратизації Укрзалізниці не можуть вирішуватись ізольовано, бо на сьогодні великі обсяги перевезень виконуються за відповідними транспортно-технологічними системами (ТТС) і їх розрив буде не то що кроком, стрибком назад на шляху ефективного використання і транспортної системи і транзитного потенціалу країни. Стрибком, який може призвести до ситуації коли негативні зміни стануть незворотними, або потребуватимуть занадто великих витрат на повернення до початкового стану.

Практика функціонування транспортного комплексу України свідчить, що головною перешкодою ефективного розвитку ТТС є відомча та технологічна роз'єднаність складових транспортного комплексу, відсутність єдиного підходу до державного регулювання перевезеннями як нерозривним процесом, ефективність здійснення якого пов'язана з комплексним використанням всіх видів транспорту та постійних устроїв транспортної мережі.

Відсутність єдиних, комплексних планів розвитку всіх елементів ТТС щодо забезпечення перевезень від порогу до порогу спрямувало розбалансованість у розвитку окремих видів транспорту в транспортному комплексі країни, а саме:

- критичний стан автомобільних підходів до портів, особливо в Одеській області, до портів Ізмаїла та Рені, багатокілометрові черги автомобілів до порту Южний та Одеси;
- критичний стан залізничного шляху до порту Ізмаїл;
- відсутність електровозної тяги на підходах до портів Ізмаїл, Херсон, Миколаїв, Олександрія, Бердянськ;
- відсутність відповідної інфраструктури для обробки великовантажних автомобілів з зерновими вантажами майже в усіх портах України, що створює багатокілометрові черги автомашин на вивантаження, а автомобільні підходи до портів знаходяться в незадовільному стані.

Виходячи з цього конференція вважає за доцільне встановити, що найважливішим з пріоритетних завдань сьогодення повинно стати удосконалення транспортної політики країни перш за все шляхом розвитку нормативно-правової бази діяльності транспортного комплексу України а саме:

1. Внесення змін до:

1.1. Законів України Про морські порти і Про залізничний транспорт, включив до них положення про обов'язкову публічність діяльності всіх суб'єктів господарювання так чи інакше створених на базі державного майна портів та Укрзалізниці, а бо таких що використовують зазначене майно у своїй господарській діяльності.

1.2. Стратегії та Програми розвитку транспортного комплексу України, забезпечивши ув'язку з аналогічними документами по всіх видах транспорту та з урахуванням подальшого розвитку ТТС перевезення вантажів.

1.3. Програми корпоратизації Укрзалізниці, передбачивши, принаймні, у її оновленій структурі наявність підрозділів пов'язаних з функціонуванням зазначених вище ТТС перевезення вантажів.

2. Розробки та затвердження постановами КМ України:

2.1. Положення про порядок доступу до об'єктів транспортної інфраструктури загального користування, які мають обмеження по пропускній спроможності в умовах публічності діяльності суб'єктів транспорту та координації їх роботи.

2.2. Положення про загальні принципи формування, погодження та застосування тарифів на перевезення та перевалку вантажів, та використання елементів транспортної інфраструктури

3. Реалізації суто цільового використання портових зборів та забезпечення її безумовного виконання з боку АМПУ для організації нормального технологічного процесу роботи портів.

4. Перегляду Кабінетом Міністрів України розподілу повноважень між Міністерством Інфраструктури та Національною комісією з регулювання діяльності транспорту, та організувати їх спільну цілеспрямовану діяльність з забезпечення ефективності функціонування ТТС перевезення вантажів та діяльності транспортного комплексу взагалі.

5. Внесення змін до податкового та митного кодексів України стосовно:

5.1. Відміни ПДВ та мита на запасні частини вузли, комплектуючі, прилади, тощо для будівництва та ремонту в

Україні транспортних засобів, засобів перевантаження вантажу, обслуговування та забезпечення всебічної безпеки діяльності транспортного комплексу, які не виготовляються в країні, або виготовляються не відповідно до вимог, норм і правил, що існують в ЄС та світі.

5.2. Сприяння успішному повсюдному застосування Рамкових стандартів безпеки і покращення світової торгівлі Всесвітньої Митної Організації, зокрема з забезпечення взаємного визнання УЕО, сертифікованих митними адміністраціями різних країн

Конференція відмічає, що розвиток транспортного комплексу України, залежить від раціонального та зваженого використання переваг та одночасного усунення недоліків існуючої транспортної системи, яка спроможна вплинути на рівень економічного розвитку країни.

СПИСОК УЧАСНИКІВ КОНФЕРЕНЦІЇ

- Аксьонов Іван Михайлович** - д.е.н., професор
Андрієнко Марія Михайлівна - к.е.н., доцент кафедри економіки Національного авіаційного університету
Барановський Денис Миколайович - д.т.н., головний науковий співробітник ДНУЗТ
Бараш Юрій Савелійович - д.е.н., професор завідувач кафедри «Облік, аудит та інтелектуальна власність» ДНУЗТ
Біляєв Микола Миколайович - д.т.н., проф. завідувач кафедри «Гідравліка та водопостачання» ДНУЗТ
Бойко Марія Олександрівна – аспірант, ШПРЕЕД НАНУ
Брагарник Ольга Олександрівна – старший викладач кафедри загальної економічної теорії ОНЕУ
Вдовиченко Володимир Олексійович - к.т.н., доцент кафедри транспортних технологій Харківського національного автомобільно-дорожнього університету
Верлан Анатолій Іванович - заступник генерального директора Товариства з обмеженою відповідальністю з іноземними інвестиціями «Трансінвестсервіс», м.Одеса
Власова Тетяна Іванівна – д.ф.н, проф., зав. кафедри філології та перекладу ДНУЗТ
Глушко Ганна Миколаївна – здобувач у Міжнародному гуманітарному університеті
Горобець Володимир Леонідович – д.т.н., професор кафедри «Безпека життєдіяльності» ДНУЗТ
Горшков Яків Анатолійович – доцент кафедри «Морські перевезення» ОНМУ
Гребенник Наталя Григорівна - к.е.н., доцент, декан факультету економіки та управління ОНМУ
Дергачова Ірина Володимирівна – ст.викладач ОНМУ
Жихарєва Влада Вікторівна - д.е.н., проф., зав. кафедри «Економіка підприємства і підприємництво на морському транспорті» ОНМУ
Зяць Юрій Львович - к.т.н., доцент кафедри «Безпека життєдіяльності» ДНУЗТ
Зінчук О.В.- магістр у ДНУЗТ

Зіць Олексій Євгенович – начальник відділу у Публічному акціонерному товаристві «Українська залізниця»

Ільченко Світлана Віталіївна – д.е.н., с.н.с., ППРЕЕД НАНУ

Камчатная Тамара Георгіївна - провідний інженер ППРЕЕД НАНУ

Карпо Аліна Олександрівна - здобувач ДНУЗТ

Картишев Данило Володимирович - інженер відділу ринку транспортних послуг ППРЕЕД НАН України

Кебал Іван Юрійович - аспірант ДНУЗТ

Кібік Ольга Миколаївна - завідувач кафедрою національної економіки Національного університету «Одеська юридична академія»

Клюєва Альона Володимирівна – магістр, ДНУЗТ

Коваленко Валентина Володимирівна - к.т.н., с.н.с., докторант ДНУЗТ

Козаченко Дмитро Миколайович - д.т.н., проф., начальник науково-дослідної частини ДНУЗТ

Копитко Василь Іванович -д.е.н., проф., декан факультету Львівської філії ДНУЗТ

Корецька Ольга Валеріївна - ст.викладач , ОНМУ

Котлубай Вячеслав Олексійович – к.е.н. доцент кафедри національної економіки Національний Університет «Одеська юридична академія»

Котлубай Олексій Михайлович – д.е.н., проф., заступник директора з наукової роботи ППРЕЕД НАНУ

Крат Олена Михайлівна- юрисконсульт юридичного відділу ДНУЗТ

Кухарчик Валентина Георгіївна – к.е.н., с.н.с. ППРЕЕД НАНУ

Кухарчик Олексій Геннадійович – аспірант ППРЕЕД НАНУ

Лапін Павло Володимирович - здобувач у ДЕТУТ, м. Київ

Липинська Олена Андріївна – д.е.н., с.н.с., відділ ринку транспортних послуг ППРЕЕД НАНУ

Луненко Анна Юріївна - магістр у ДНУЗТ

Мельник Тетяна Степанівна - к.е.н., начальник відділу маркетингових досліджень Департаменту пасажирських

перевезень далекого сполучення Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»

Мельников Сергій Валерійович - к.е.н., доцент, с.н.с. відділу ринку транспортних послуг ІПРЕЕД НАНУ

Мищенко Максим Іванович - д.е.н., доцент, професор кафедри: «Економіка та менеджмент» ДНУЗТ

Музикін Михайло Ігорович – магістр, аспірант кафедри «Безпека життєдіяльності» ДНУЗТ

Музикіна Світлана Ігорівна – к.т.н., доцент кафедри «Безпека життєдіяльності» ДНУЗТ

Мунтян Лілія Яківна - пошукувач на кафедра «Гідравліка та водопостачання» ДНУЗТ

Мямлін Сергій Віталійович – д.т.н., проф., проректор з наукової роботи ДНУЗТ

Мямлін Сергій Сергійович – м.н.с. проектно-конструкторського технологічного бюро ДНУЗТ

Нестеренко Галина Іванівна – к.т.н., доцент кафедри «Управління експлуатаційною роботою» ДНУЗТ

Никифорова Олена Анатоліївна - к.б.н., доцент кафедри «Безпека життєдіяльності» ДНУЗТ

Познанська Інна Володимирівна – к.е.н., с.н.с. відділу ринку транспортних послуг ІПРЕЕД НАНУ

Полішко Тетяна Валеріївна – к.е.н., доцент, декан економіко-гуманітарного факультету ДНУЗТ

Постоленко Юлія Петрівна- асистент кафедри національної економіки ОНЮА

Присухіна Ірина Олександрівна – магістр, ДНУЗТ

Редіна Євгенія Валентинівна - к.е.н. доцент кафедри національної економіки Національний Університет «Одеська юридична академія»

Решетньова Юлія Юріївна - викладач кафедри «Філологія та переклад» ДНУЗТ

Сидоренко Ганна Григорівна- к.б.н., доцент кафедри «Безпека життєдіяльності» ДНУЗТ

Сорокіна Катерина Павлівна - ст. 1 курсу магістратури за спеціальністю «Економіка підприємства (за видами економічної діяльності) ОНМУ

Сотніченко Людмила Леонідівна - к.е.н., доцент, зав.кафедри Менеджменту та економіки морського транспорту ОНМА

Терещак Юрій Володимирович - к.т.н., доцент кафедри «Рухомий склад і колія» Львівської філії ДНУЗТ

Хаймінова Юлія Володимирівна - к.е.н., доцент, кафедра національної економіки Національного університету «Одеська юридична академія»

Христофор Олег Вікторович - к.е.н., доцент кафедри «Менеджмент» ДЕГУТ

Чаркіна Тетяна Юрїївна- к.е.н., доцент кафедри «Економіка та менеджмент» ДНУЗТ

Чебанова Тетяна Євгенїївна – доцент, ОНМУ

Шевченко Ілона Вадимівна – здобувач, інженер відділу ринку транспортних послуг ІПРЕЕД НАНУ

Шевченко Інна Юрїївна – к.е.н., доцент кафедри економіки підприємства ХНАДУ

Широков Максим Анатолїєвич - начальник Южненської філії ДП «Адміністрація морських портів України»

Шумлянська Ольга Ігорівна – к.е.н., доцент кафедри. “Фінансово-економічна безпека, облік та аудит“ ОНМУ

Наукове видання

**ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО
КОМПЛЕКСУ**

***(Проблеми управління, економіки, екології та
права щодо розвитку транспортного комплексу
України)***

Матеріали IV Всеукраїнської науково-практичної
конференції
м.Дніпропетровськ, 5-6 листопада 2015 р.

Відповідальні за випуск:
д.е.н, с.н.с.. Липинська О.А., к.е.н. Познанська І.В.,
(ІПРЕЕД НАН України)

Редакція авторська

Підписано до друку 23.10.2015 р.
Формат паперу 60x84/16
Умов.друк. арк. 8,75
Умов.вид. арк. 6,05
Папір офсетний. Тираж 300 прим.
Замовлення №
Видано ІПРЕЕД НАН України. 65044, м. Одеса,
Французький бульвар, 29