

- забезпечення галузі сучасними транспортними засобами в достатній кількості;
- приведення транспортних засобів в належний стан;
- виділення коштів для освоєння нових сучасних технологій;
- урегулювання питань компенсування збитків від пільгових пасажирських перевезень;
- одержання державної підтримки для вирішення питання оновлення рухомого складу;
- забезпечення повного та своєчасного одержання з бюджету коштів, які повинні надаватися у зв'язку із державним регулюванням;
- розробка гнучкої тарифної політики, яка буде приваблювати нових клієнтів;
- забезпечення ефективного використання пропускнуої спроможності залізниць;
- використання вигідного геополітичного положення України.

Великі зміни очікуються в транспортному комплексі в зв'язку з вступом України до Європейського Союзу. Але цей вступ також тягне для залізничної галузі негативні моменти. Одне з самих "болючих" питань – жорсткі вимоги до технічного стану рухомого складу.

В кожному окремому вище переліченому пункті криється по декілька загроз, які з проходженням певного часу можуть носити катастрофічний характер якщо вчасно їх не усунути.

Нейтралізація або зведення до мінімуму прояву негативних сторін цих факторів на всіх об'єктах господарської діяльності залізничної галузі є необхідною умовою забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту.

Для забезпечення виробничо-господарської діяльності залізничної галузі у відповідності з встановленими нормативами необхідно провести ряд стабілізуючих заходів:

- модернізацію рухомого складу;
- дослідження по вдосконаленню паливно-мастильних матеріалів;
- заходи по зниженню токсичності вихлопів;
- заходи по зниженню шкідливого фізичного впливу при експлуатації і ремонті рухомого складу;
- максимально використовувати досягнення науково-технічного прогресу при освоєнні виробництва більш енергомістких видів рухомого складу.

Вирішення цих першочергових питань можливе за допомогою розробки та реалізації стратегії економічної безпеки, яка передбачає розробку напрямків вирішення вказаних питань та знаходження необхідних резервів для мінімізації загроз, які можуть виникнути сьогодні та в найближчий час.

Як наслідок економічна система України буде мати надійну транспортну основу для виходу її

на світовий ринок та отримання статусу держави з ринковою економікою.

Список використаних джерел

1. Моделирование экономической безопасности: государство, регион, предприятие/ Моногр. В.М.Геець, М.О.Кизим, Т.С.Клебанова, О.И.Черняк. и др.; Под ред. Гейца В.М.: – Х.: ВД «ИНЖЕК», 2006. – 240 с.
2. Судаковая О.И. Формирование системы управления экономической безопасностью предпринимательства / О. И. Судаковая // Экономика: проблемы теории и практики: сб. науч. трудов. – Днепропетровск: ДНУ, 2012. – Т. 8. – С. 165–171.

УДК 656.211.5

КОНЦЕПЦІЯ НУЛЬОВОЇ СМЕРТНОСТІ В ПІДВИЩЕННІ ТЕХНОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

Тройнікова О.М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Будь-яка надзвичайна подія на залізниці приносить економічні збитки та вимагає великих витрат на відновлення нормального транспортного процесу.

Безпека руху на залізничному транспорті — це комплексне поняття, що включає в себе організацію заходів на зниження ймовірності виникнення фактів загрози життю та здоров'ю пасажирів, схоронності перевезених вантажів, збереження об'єктів інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту, екологічної безпеки навколишнього середовища. Питання забезпечення безпеки руху на залізничному транспорті з'явилася одночасно з появою транспорту та в усі часи залишається актуальною.

Проблему безпеки можна розділити на кілька складових одна з яких - технологічна - безпека основних технологічних процесів залізничного транспорту (рух поїздів, навантаження вагонів, маневрові роботи). Проблема технологічної безпеки носить комплексний характер і залежить від вирішення низки приватних проблем:

1. Недостатня надійність рухомого складу, пов'язана з конструктивними особливостями вагонів (платформ) і технологічними проблемами підприємств-виробників рухомого складу.

2. Слабкий стан систем діагностики і контролю рухомого складу. Мова йде не тільки про станції технічного обслуговування, але і на шляху прямування.

3. Помилки персоналу, пов'язані з виконанням процесів підготовки маршрутів тощо.[1,2]

Найважчі результати порушення безпеки, як взагалі так і технологічної, це наявність людських жертв. Зменшення жертв це першочергова задача. В цьому плані мається цікавий досвід у розробників «Концепції нульової смертності» для шведських автомагістралей.

Традиційно транспортні системи проектується з розрахунком на максимальну пропускну спроможність доріг і вільне пересування, без врахування безпеки, що означає те, що безпека учасників руху – справа рук самих учасників. Запропонована шведськими дослідниками «Ініціатива Концепції нульової смертності» заснована на протилежному підході. Основний тягар відповідальності за безпеку покладено на пристрій самої системи, тому що враховуються людські слабкості і низька опірність людини механічним діям.

Мета концепції - зберегти життя людей та уберегти їх від серйозних травм в результаті транспортних подій. [3]

Використовуючи різні заходи та розуміючи відповідальність поставлених завдань є можливість досягти більш високого рівня безпеки руху.

Список літератури:

1. Стаття из научного сборника трудов конференции "Перспективные научные исследования", София (Болгария), февраль 2013 г. [Электронный ресурс] khamzin-fm.com/2013/03/obespechenie-bezopasnosti

2. «Безопасность железнодорожного транспорта» - Красная книга железнодорожного транспорта, <http://redbook-railways.ru/category-13>.

3. Концепция нулевой смертности [Электронный ресурс] / Режим доступа <http://www.visionzeroinitiative.se/ru/concept/>

УДК 332.2

СВІТОВИЙ ДОСВІД КЛАСТЕРИЗАЦІЇ ВОДОПРОВІДНО-КАНАЛІЗАЦІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА

*Халіна В.Ю., к.е.н., ст..викладач,
Міхайлечко І.М., студент (ХНУБА)*

Кластерний підхід – це нова управлінська технологія, яка дозволяє підвищити конкурентоспроможність як окремого регіону, так і держави в цілому. Кластерне співробітництво вже давно активно використовується у світі, особливо в Європі. Україна поки що повільно просувається шляхом до впровадження перших кластерів в цій галузі. До речі, вони можуть бути дуже корисними при реалізації діючих сьогодні в Україні державних цільових програм розвитку водного господарства [1].

З розвитком кластеризації вдається модернізувати достатньо консервативні технологічні процеси очищення стічної води та каналізації. Все більш створюється нових технологічних напрямків, що модернізують процеси очищення, збільшують економічну та екологічну ефективність роботи очисних споруд. Збільшується використання технологій механічного обезводнювання з допомогою центрифуг, технологій зброджування вологого осаду та мулу в метантенках та переведення очисних споруд на самозабезпечення електроенергією і теплом. Велику економію дає використання отриманого метану; застосування мембранних та інших передових технологій ефективною та енергозберігаючою обробки стічних вод та дезінфекції питної води.

Ініціатором створення всесвітньої водної мережі підприємств INOWS стала французька організація PRIDES («Pole Regional d'innovations et de Development Economique Solidaire») «EA eco-Enterprises» – Регіональний Центр Інновацій і Солідарного економічного розвитку, яка почала свій розвиток у 1996 році як регіональний водний кластер, що об'єднав підприємства, науку та місцеву владу поблизу Марселя.

Угорщина спромоглась на основі угорського кластеру водної промисловості (м. Будапешт) модернізувати своє водне господарство, вирішити складні проблеми заміни зношеного обладнання та перейти від хлорування води на знезаражування очищеної стічної води на основі ультрафіолетового опромінювання. Сьогодні комплекс УФ в м. Будапешті є найбільшим в ЄС, забезпечуючи знезараження 600.000 куб. м. за добу води на водопровідних спорудах водоканалу міста.

Свої успіхи продемонструвала і Білорусь, яка у рамках свого кластеру «Вода» сформувала стратегічний центр управління використанням водних ресурсів. Центр має науково-інноваційну складову і забезпечує посилення економічних взаємозв'язків органів і організацій, що увійшли до його складу і займаються виробництвом і реалізацією ключового продукту – бутельованої води.

Ініціатором об'єднання Сілезького водного кластера (Śląski Klaster Wodny) було Верхньосілезьке підприємство водопроводу SA. в Катовіцах. У кластері співпрацюють водопровідно-каналізаційні підприємства, центри місцевого самоврядування Сілезького воєводства, вищі навчальні заклади та фірми, пов'язані з водопровідною галуззю. Місією SKW є турбота про навколишнє середовище за допомогою раціонального використання водних ресурсів для збереження її у хорошому стані для майбутніх поколінь [2].

Такі приклади підказують Україні напрями збереження та розвитку свого оточуючого