

забезпечення високого рівня достовірності та точності прогнозів. Отримання позитивних результатів може простежуватися у наступних аспектах: прийняття оптимальних рішень, вибір і впровадження комплексної стратегії розвитку, мінімізація ризиків та невизначеностей.

Удосконалення існуючої системи прогнозування дозволить підвищити конкурентоспроможність судноплавних компаній під прапором України, налагодити внутрішньо-господарські економічні відносини та логістику, підвищити мотивацію плавскладу судноплавних компаній України.

Список використаних джерел

1. В.В. Вінніков. Економіка підприємства морського транспорту (економіка морських перевезень): Підручник для вузів водного транспорту. - 2-е изд., Перераб. і доп. - Одеса: Латстар, 2001. - 416с.

2. Жихарева В.В. Економічні основи діяльності судноплавних компаній: Навчальний посібник. - Одеса: Латстар, 2003. - 219с.

УДК 336.76:656(477)

ТРАНСФОРМАЦІЯ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ

*Дейнека О. Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ),
Олексин М.Т., начальник відділу
забезпечення транскордонного
співробітництва (Регіональна філія
Львівська залізниця ПАТ «Укрзалізниця»)*

Ринок транспортних послуг передбачає комплексний розвиток різноманітних видів транспорту та вирішення головних задач, а саме:

Пошук оптимальних пропорцій щодо рівня розвитку економіки країни в цілому і рівнем розвитку транспорту.

Пошук оптимальних пропорцій у розвитку окремих видів транспорту.

Перша задача відноситься до класу загальноекономічних і вирішується державними структурами. Механізм вирішення базується на державному управлінні, плануванні і регулюванні діяльності базової галузі, якою є, безпосередньо, транспортний комплекс.

Друга задача є переважно суцільно транспортною та має вирішуватися в системі Міністерства інфраструктури України. Бажано вирішення зазначеної задачі здійснювати із

залученням фахівців-економістів, що працюють над питаннями наукового обґрунтування оптимального розвитку продуктивних сил.

Ринкові умови господарювання створюють відповідні передумови комплексного розвитку транспортної галузі, де є можливим викрити три варіанти, а саме:

- за рахунок спорудження нових шляхів в сполучення (в регіонах, що не мають досить розвинутої сітки сполучень);

- за рахунок реконструкції сітки або мережі усіх видів транспорту, що залучаються у перевірений процес. Це стосується регіонів з насиченою транспортною системою;

- за рахунок поєднування заходів з нового будівництва і реконструкції окремих дільниць, або видів транспорту.

У теоретичному аспекті сутність проблеми з комплексного розвитку транспорту криється у розробці методологічних передумов щодо вибору оптимальних варіантів розвитку видів транспорту в рамках єдиної транспортної системи. Перш за все, останнє пояснюється тим, що різноманітні види транспорту є рівноцінними з точки зору економіко-експлуатаційних можливостей. Перш за все, вони є відмінними за ступенем універсальності. В межах України різноманітні види транспорту відрізняються за рівнем провізної можливості, собівартості перевезень, реальної протяжності, швидкості руху, регулярності функціонування та продуктивності.

Щодо порівняння наявних універсальних видів транспорту, слід зазначити, що самим економічним з точки зору вантажних і пасажирських перевезень є і залишається надалі-залізничний. Проте, рекордно дешевим вантажним транспортом залишається трубопровідний. На жаль, останній не є універсальним відносно об'єктів перевезень. Він співставляється з іншими видами транспорту лише у частині нафтовантажів та природного газу, за якими є найбільш ефективним. Більш того, трубопровідний транспорт гарантує стовідсоткове збереження вантажів.

Залізничний транспорт на ринку транспортних послуг зберігає свої конкурентні переваги. Саме він, завдяки масовості перевезень, низькій собівартості та високій продуктивності і сьогодні займає домінуюче положення. В рамках діючої сітки він зберігає високий ступінь універсальності. Разом з тим, питання удосконалення перевізного процесу в рамках Європейської інтеграції, де залізнична мережа України є поєднуючим ланцюгом країн сходу і заходу, базується на терміновому будівництві

швидкісних і високошвидкісних ліній в межах визначених європейських і світових транспортних коридорів, вже розпочато підготовку менеджерів для високошвидкісного руху в рамках пілотного проекту Темпус ЄС на базі Українського державного університету залізничного транспорту та Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. В. Лазаряна. Потребують обліку питання універсалізації ширини колії, удосконалення інфраструктури, енергоживлення, митного та прикордонного контролю, тощо.

Морський транспорт у системі універсальних видів відрізняється високою економічністю вантажних перевезень та найбільшою продуктивністю. Конкурентоспроможним морський транспорт є у міжконтинентальних сполученнях і частково на внутрішніх каботажних маршрутах. Конкурентні переваги морського транспорту підкреслює необмеженість лінійної пропускної можливості.

Річковий транспорт має також високу продуктивність і порівняно низьку собівартість, але реальне використання його обмежене лише водною системою Дніпра.

Не дивлячись на те, що за показниками продуктивності праці, автомобільний транспорт займає останні "сходинки", техніко-економічні переваги висунули його на перше місце за обсягом перевезень пасажирів. Недосконалість сітки автошляхів та структури парку транспортних засобів, з однієї сторони, та унікальна маневреність: здатність здійснювати перевезення від дверей, з дверей, забезпечують цьому вид транспорту подальші конкурентні переваги.

Відповідно до зазначеного передбачається удосконалити перевізний процес шляхом інтеграції цих видів транспорту за єдиним логістичним ланцюгом.

УДК 338.47:656.2(477)

ФОРМУВАННЯ ФОНДУ СТИМУЛЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ (ФСЕ) СТРУКТУРНИХ ПІДРОЗДІЛІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Ейтутіс Г.Д., д.е.н., професор (ДЕТУТ)

В теперішніх умовах тривалої фінансово-економічної кризи, яка позначилася на усіх без винятку галузях, зокрема на підприємствах

залізничного транспорту. Існуюча система мотивації підприємств залізничного транспорту в теперішній час не забезпечує стимулів підвищення ефективності праці, методи мотивації є застарілими, а керівництво необгрунтовано вважає, що сам факт наявності роботи у людини є мотивацією, і не приділяє необхідної уваги цій проблемі.

За останні роки в економіці України та інших державах знижено увагу до питань продуктивності на тлі захоплення за нарощуванням вартісних показників, перш за все – капіталізацією у відриві від економічної ефективності.

Тому потрібно звернути особливу увагу на шляхи підвищення продуктивності, слід нагадати дванадцять принципів продуктивності, актуальними в наш час, є [1]:

- точно поставлені ідеали і цілі;
- здоровий глузд;
- компетентна консультація;
- дисципліна;
- справедливе ставлення до персоналу;
- швидкий, надійний, повний точний і постійний облік;
- диспетчерування;
- норми та розклад;
- нормалізація умов;
- нормування операцій;
- писані стандартні інструкції;
- винагорода за продуктивність

Було проведено низку досліджень на підрозділах залізниці, вивчено досвід аналогічних вітчизняних та зарубіжних компаній та розроблено методичні підходи мотивації виробничих структурних підрозділів щодо підвищення ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту. Основними критеріями оцінки ефективності ФСЕ встановлено:

- забезпечення безпеки руху поїздів та охорони праці;
- виконання об'ємних та якісних показників виробничої діяльності;
- економія експлуатаційних витрат, в тому числі фонду оплати праці;
- економія витрат на ремонт основних фондів;
- підвищення продуктивності праці.

Також був розроблений алгоритм побудови системи ФСЕ, основними етапами якого є:

1. Доведення до структурних підрозділів бюджету витрат з основної діяльності на наступний рік згідно з кошторисом на виконання планових виробничих показників.