

эффективное использование, а также стабильное финансирование текущих расходов при конкурентных ценах на инфраструктурный продукт.

К числу важнейших методологических аспектов стратегического управления финансово-экономической безопасностью транспортной системы относятся: её долгосрочный характер, тесная увязка с программами регионального развития и кластеризации экономики, реформирование дорожного хозяйства, исходя из перспективного уровня автомобилизации и программно-целевого подхода, создание логистической системы, основанной на аутсорсинге логистических услуг, консолидации контейнерных операторов, смешанной (мультимодальной) организации транспортных потоков.

Транспортная инфраструктура, состоящая из железнодорожных, авиа-, авто-, речных и морских составляющих рассматривается в данной концепции как единый транспортный коридор между Европой и Азией, развитие которого должно обеспечить эффективную транспортно-логистическую услугу, оптимизирующую затраты отраслей национальной экономики в пространственное воспроизводство товаров и услуг.

Кардинальное увеличение инвестиций в развитие и обновление инфраструктуры возможно лишь после того, как будут введены новые технологические регламенты, а именно – стандарты, процедуры подтверждения соответствия, аккредитация, контроль и надзор за их исполнением, учитывающим самые современные технологические нововведения и тенденции.

Функциональная безопасность транспортной инфраструктуры означает её устойчивую способность удовлетворять потребности инновационного социально-ориентированного развития экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами.

Экологическая безопасность чаще всего определяется как совокупность состояний, процессов и действий, обеспечивающих экологический баланс в окружающей среде и не приводящих к жизненно важным ущербам (или угрозам таких ущербов), наносимым природной среде и человеку.

Финансово-экономическая безопасность транспортной инфраструктуры призвана решить двуединую проблему: снизить долю транспортных услуг в цене продукции и, в то же время, обеспечить рентабельность, достаточную для обеспечения безопасности инфраструктуры.

УДК 001.891:65.011.56

**УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДІВ
ОПЕРАТИВНОГО ПЛАНУВАННЯ
МІСЦЕВОЮ РОБОТОЮ НА
ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ**

*Мкртичян Д.І., к.т.н., доцент,
Каньовська Д.В., асистент,
Костеніков О.М., асистент (УкрДАЗТ)*

В умовах ринкових відносин існує об'єктивна необхідність у посиленні ролі якості перевезень як одного з вирішальних чинників успіху залізниць на ринку транспортних послуг.

Високоєфективне використання вантажного вагонного парку та модернізація управління вагонопотоками обумовлюють якісну та продуктивну роботу залізничного транспорту.

Для зміцнення своїх позицій залізницям необхідно своєчасно реагувати на будь-які зміни в попиті на перевезення, а для цього слід приділити особливу увагу моніторингу географії вантажопотоків та діяльності залізниць в межах суб'єктів країни, що дозволило б значно полегшити аналіз реального стану кон'юнктури транспортного ринку і мати узгоджену інформацію для дослідження регіональних особливостей транспортного розвитку та покращення якості управління місцевою роботою на територіальних відділеннях.

Раціональна система організації порожніх вагонопотоків забезпечує найбільш швидко доставку необхідних вагонів з місць розвантаження до місць завантаження, розподіл вантажної роботи поміж станціями з найбільш оптимальним завантаженням їх потужностей, вибір варіанту шляху прямування порожнього вагону на певному полігоні.

Регулювання вагонопотоками на залізниці здебільшого займається диспетчер-вагонорозпорядник, який для прийняття найбільш ефективних рішень повинен обробляти значний потік інформації про стан транспортної системи та процес перевезень, розв'язувати багаторівневу задачу управління рухомими одиницями в умовах жорстких часових обмежень та дефіциту рухомого складу.

Одним із шляхів вирішення цієї задачі є впровадження ефективних методів розподілу рухомого складу на базі сучасних інформаційних технологій з розробкою автоматизованих систем підтримки прийняття рішень на основі принципів ресурсозбереження, оскільки виникає необхідність створення ефективних підходів до контролю оптимальності розподілу рухомого складу на полігоні шляхом використання сучасних математичних моделей.

Але для досягнення найбільш раціонального результату, необхідно мати інформацію про:

- поточні дислокації порожніх вагонів певних типів;
- величини порожнього пробігу від кожної станції дислокації до кожної станції завантаження;
- пріоритети використання для кожного роду вантажу наявних типів вагонів;
- місткість та вантажопід'ємність кожного типу вагону для дозволеного роду вантажу.

Оптимальне вирішення повинно бути спрямовано на досягнення мінімальних витрат, що пов'язані з використанням та розподілом вагонного парку.

Використання системи вдосконалених інформаційних технологій аналізу та прогнозування параметрів вагонопотоків дозволяють детальніше урахувати умови роботи диспетчера-вагонорозподільвача і подати рекомендації щодо ефективних рішень.

УДК 656.614.207244:338.48

ВЛИЯНИЕ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА НА ЭКОНОМИКУ ТРАНЗИТНЫХ ПОРТОВ ЗАХОДА

Пересыпкина Н.А., аспирант (ОНМА)

В настоящее время глобальный круизный туризм является самым быстрорастущим сектором туризма.

Движение круизных судов по маршрутам, как правило, предопределяет стимулирование экономической активности приморских регионов. Некоторое воздействие на экономику может быть прямым - приобретение топлива, воды, плата за стоянку у причала, портовые сборы и т.д. Большинство экономических последствий будут, однако, зависеть от туристов и их пожеланий. К секторам, которые больше всего выиграют от деятельности круизных туристов относятся:

- Транспорт (такси, автобусы, прокат автомобилей и лодок);
- Туроператоры (в том числе организаторы, экскурсоводы);
- Отдельные достопримечательности (в основном те, которые входят в экскурсионную программу);
- Магазины (в основном те, которые расположены близко к причалу, и их ассортимент включает сувенирную и местную

специфическую продукцию).

Круизный туризм генерирует доход государству порта за счет расходов пассажиров на берегу и других сборов. Пассажирыские расходы рассматриваются как самое большое преимущество в поддержку развития круизного туризма в данном порту, так как каждый транзитный пассажир оставляет за день пребывания около 75-100 долларов США в день. В 2012 году, как прогнозируют аналитики, круизные туристы оставят наличными в городах, которые они посещают около 2,5 млрд долларов США.

Ценность круизного бизнеса, помимо прочего, в рекламе региона сразу для тысяч иностранных граждан из наиболее развитых стран мира. Они смотрят достопримечательности, а потом, приезжая на более длительный срок, останавливаются в отелях, пансионатах, от которых эффект экономически более ощутим городской казной.

Тем не менее, посещение порта круизными мега-лайнерами требует больших начальных капиталовложений в инфраструктуру, а также затрат на ее обслуживание. Так как размеры круизных судов продолжают расти, то дальнейшие инвестиции могут быть необходимы.

Мобильный характер круизных судов означает, что они приобретают все запасы в базовом порту, совершая минимальные покупки по маршруту плавания и, следовательно, уровень дохода, который приходится на долю экономики порта захода значительно снижается.

К сожалению, в Черноморском круизном регионе отсутствуют базовые порты. Все черноморские круизные порты, а сегодня это Варна, Бургас, Констанца, Одесса, Ялта, Севастополь, Феодосия, Евпатория, Новороссийск, Батуми, Сочи, Потти, Синоп, Трабзон, Самсун, являются транзитными. И если все эти порты смогут предложить качественный туристический продукт, то во все порты смогут заходить суда, появляющиеся на Черном море.

Для развития круизного туризма важно наличие близости от базового порта международного аэропорта. Сегодня порт Стамбул является единственным круизным портом на Черном море, который обладает современным аэропортом, способным быть базовым для круизных линий. Но такие аэропорты нужны и в Одессе, и в Крыму, и в других местах, претендующих на привлечение круизных пассажиропотоков.