

его долю приходится чуть более 10%. По самым оптимистическим прогнозам средний класс в нашей стране на 2011 год составлял около 34%.

Из этого следует, что рост среднего класса лежит на пути развития предпринимательства, расширения экономической свободы и доступности бизнеса для широких слоёв населения, простоты регистрации предпринимателей и их налоговых отношений с государством, создания равных условий для всех субъектов экономики. В Украине примером этого может служить появления электронной системы «Единое окно» для электронной регистрации субъектов хозяйствования, которая упростила регистрацию предпринимателей, а также ликвидировала очереди и коррупцию в местных органах власти.

К среднему классу, кроме предпринимателей, можно отнести высший и средний слой государственных служащих, высших и средних офицеров, высших и средних руководителей государственных предприятий. Должны относиться к этому классу педагоги, врачи, работники культуры, пенсионеры государственной службы, министерства обороны, министерства внутренних дел и службы безопасности государства. Как видно даже из этого неполного перечня, эта доля среднего класса формируется за счёт выплат из бюджета.

Чтобы государственный бюджет успешно справлялся с задачей социального обеспечения этих категорий населения необходимо выработать государственный механизм экономического обеспечения, гарантирующий экономическую и политическую стабильность. Она должна включать в себя следующие элементы:

1. Создать дополнительно миллионы рабочих мест, чтобы действительная безработица не превышала 4-5%, а зарегистрированным безработным можно было обеспечить достойное пособие.

2. Создать эффективный фондовый рынок, который будет способствовать стабильности на внутреннем рынке страны.

3. Превращение всех граждан Украины в реальных собственников на основе разнообразных форм собственности: личной, частной, кооперативной, государственной, акционерной. При этом важно, чтобы эта собственность охранялась законами, а сами законы были стабильными.

4. Защитить реальную рыночную экономику и собственников от господства финансовых монополий. Необходимо обеспечить реальный плюрализм в сфере собственности, ибо только он является действительной гарантией политического плюрализма и развития демократии.

УДК 311.1

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ИНДЕКС ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Тройникова Е. Н., к.э.н, доцент (УкрГАЗТ)

Сортировочные станции, где выполняются производственные процессы по сортировке вагонов. Производство на сортировочной горке проводится механизированным и автоматизированным способами, управление осуществляется с помощью технических средств автоматики, телемеханики и участие людей сведено к минимуму, поэтому в случае аварии вовлечении людей случается редко.

На сортировочных горках речь идёт об ущербе, который в случае аварии необходимо возместить грузоотправителям и грузополучателям, так как сортируются вагоны с грузами, за которые железная дорога несёт ответственность. Кроме того отдельного внимания заслуживает достижение более высокого уровня безопасности при сортировке так называемых разрядных грузов, при аварии которых дополнительно создается локальная экологическая катастрофа.

Всё это обосновало необходимость разработки группы показателей технологической безопасности – экономических индексов технологической безопасности.

В анализе под индексом понимается относительный показатель, который выражает соотношение величин какого-либо явления во времени, в пространстве или сравнение фактических данных с любым эталоном (план, прогноз, норматив и т. д.).

В нашем случае этот индекс - показатель эффективности влияния вкладываемых денежных средств в технологическую безопасность на размера ущерба от аварий (крушений) в денежном эквиваленте для отдельных элементов железнодорожной инфраструктуры, для отдельной дороги, сети, отрасли.

$$I_B = \frac{\Delta \sum V}{\Delta \sum ДПП}$$

$\Delta \sum V$ - изменение величины объёма вкладываемых денежных средств в технологическую безопасность на отдельных элементах железнодорожной инфраструктуры в подотчетном периоде по сравнению с базовым.

$\Delta \sum ДПП$ - изменение величины ущерба от аварии на отдельных элементах железнодорожной инфраструктуры в подотчетном периоде по сравнению с базовым.

Концепция индекса заключается в количественном измерении экономической эффективности не только качества создаваемого блага, но и блага в целом. Под благом

подразумевається в данном случае осуществление транспортной услуги. Создание блага, одухотворяющее начало человеческого бытия, его прогресса на всём пути существования и развития.

УДК 330.342.22

ОСНОВНІ ЗАСАДИ СУЧАСНОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ

Українська Л.О., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)

Умови господарювання на сучасному ринку протягом останніх років зазнали принципових змін, передусім, за рахунок трансформації економічної системи в постіндустріальну економіку з ринковим пріоритетом споживачів, формуванням глобального інформаційно-телекомунікаційного середовища та інтеграцією економічних процесів.

Ця економіка заснована на інтенсифікації використання інтелектуального та інформаційного потенціалу суспільства як основного поновлюваного ресурсу його стійкого прогресивного розвитку, що забезпечує різке підвищення його ефективності порівняно з матеріальним виробництвом індустріального суспільства і, як наслідок, робить значний вплив на динаміку розвитку економічних відносин між ринковими суб'єктами.

Через те, що логістика є однією зі складових економічної системи суспільства, її розвиток напряму пов'язаний із загальними еволюційними тенденціями:

- зростанням ролі інформації і засобів комунікації;
- виникненням і швидким поширенням мережевих структур;
- зростанням сфери послуг;
- змінами структури і мотивацій на ринку праці;
- розмиванням кордонів національних ринків, в наслідок глобалізації економічного життя.

Варто зазначити що, визначаючи проблеми трансформації економічних відносин, потрібно виділити ряд принципових змін при послідовному посиленні постіндустріалізму. Їх необхідно розглядати як перехід від домінування виробництва товарів до сервісної економіки.

Затвердження інформаційно-індустріального технологічного укладу як показника якості економіки, розвиток якого визначає найбільш переможні позиції у світовому господарстві держав і стає головною передумовою їх послідовного нарощування. Відбувається формування соціально орієнтованого типу господарств, в основі якого - "економіка високої заробітної плати" і посилення орієнтації на оптимізацію взаємодії економічних і соціально екологічних факторів, націлених на

мінімізацію соціальних і екологічних витрат економічного розвитку; становлення нової мотивації людської діяльності, в якій значно зростає роль факторів привабливості самої праці.

Економіка, наділена зазначеними особливостями, у даний час називається різними поняттями в залежності від того, яка властивість цієї нової економічної системи розглядається більш глибоко: інформаційна економіка, мережева економіка, Інтернетеконіка, економіка знань, нова економіка.

Безсумнівно, що всі підходи до визначення постіндустріальної економіки мають свої підстави і аргументи. Однак ці точки зору залишають осторонь цілий ряд істотних характеристик, властивих сучасному етапу економічних відносин, або спотворюють, затушовують їх. Крім того, фрагментарний розгляд економічних процесів і явищ, що мають місце в реальній дійсності, не дозволяє ринковим суб'єктам побудувати стратегічну поведінку у змінних економічних умовах: визначити бізнес-пріоритети та напрямки фокусування бізнесу і логістики на науковій основі.

Узагальнюючи всі перераховані аспекти нової форми організації та функціонування економічної системи, потрібно зазначити, що всі характерні риси і властивості нової економіки можуть з успіхом використовуватися при стратегічному управлінні підприємством, у тому числі і його логістичної складової. Специфічні особливості неоекономіки неминуче приведуть передові організації до глобального ведення бізнесу, за рахунок домінування стратегічних альянсів, швидкості та точності задоволення споживчих потреб і побажань, до перебудови господарської моделі розвитку відповідно до вимог трансформації економічної системи.

УДК 625.21

АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ТЕО ВАНТАЖОВЛАСНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Челмакіна О.С., асистент (УкрДАЗТ)

На протязі ХХ сторіччя розв'язанням питань конкурентоспроможності вітчизняного залізничного транспорту майже не приділялось уваги, так як робота будувалась не на принципах ринкових відносин, тобто вільної конкуренції, а – на принципах держзамовлення.

В останні роки проблемою удосконалення обслуговування вантажовласників на залізничному транспорті, а відповідно й підвищення привабливості саме цього виду транспорту для клієнтів, займались багато науковців України.