

УДК 65.0(075.8)

ІНФОРМАЦІЙНО-ТЕХНОЛОГІЧНІ МОДЕЛІ
ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ
ПРОЕКТАМИ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ

*Усов А.В., к.т.н., професор,
Григорова Т.М., к.т.н., ст.викладач (ОНПУ)*

Високий ступінь невизначеності і пов'язаний з цим ризик, який супроводжує реалізацію будівельних проектів, у тому числі у сфері будівництва автошляхів, вимагають розробки відповідних компенсаційних заходів, що спрямовані на зменшення проектного ризику.

Оперативне управління проектом якраз передбачає багаторазові розв'язки задачі синтезу оптимального механізму управління з урахуванням усієї поточної інформації.

Актуальність теми визначається необхідністю розробки ефективних моделей оперативного управління проектами, які забезпечують досягнення мети проекту з мінімальними витратами і в задані терміни.

Метою роботи є підвищення ефективності оперативного управління проектом дорожнього будівництва за рахунок розробки інформаційно-технологічних моделей і механізмів.

Досягнення мети зумовило постановку і вирішення таких завдань:

розробити детерміновану модель оперативного управління тривалістю проекту будівництва транспортної системи у визначених величинах планового і прогнозного терміну завершення, що враховує систему стимулювання учасників проекту з метою скорочення строків реалізації проекту; розробити метод оцінювання точності основних прогностичних характеристик проектів дорожнього будівництва – інтенсивності руху, деградації дорожнього покриття, пропускної здатності; розробити механізм оптимального розподілу фінансування транспортних коридорів для підвищення ефективності оперативного управління проектами; удосконалити модель скорочення тривалості проекту на основі оптимального мотиваційного управління виконавцями робіт по проекту в умовах невизначеності відносно терміну завершення проекту; розробити механізм визначення реперних точок контролю при будівництві транспортних коридорів для випадку фіксованих обмежень швидкості зміни стану проекту та вирішити задачу щодо рівномірного контролю частоти одержання керівником інформації про стан проекту; здійснити практичну реалізацію та впровадити розроблені моделі, механізми і моделі оперативного управління проектами в дорожньому будівництві (на прикладі будівництва транспортного коридору Одеса-Рені).

Розроблена детермінована модель

оперативного управління, яка, на відміну від існуючих, визначає, як плановий, так і прогнозний термін проекту, а також враховує систему стимулювання учасників проекту з метою скорочення строків його реалізації; розроблений механізм розподілення фінансування; розроблений механізм визначення реперних точок для випадку фіксованих обмежень швидкості зміни станів проекту і частоти отримання керівником необхідної інформації.

Удосконалено метод прогнозування основних характеристик проектів дорожнього будівництва, що дозволило отримати більш обґрунтовану оцінку інтенсивності руху, деградації дорожнього покриття та пропускної здатності; інформаційну систему управління функціональним станом доріг.

На основі виконаних досліджень розроблені моделі і механізми, які дозволяють одержувати дані щодо необхідності перезаключення угод між керівником проекту та кількома взємопов'язаними виконавцями, та також забезпечують скорочення тривалості проекту на основі оптимального мотиваційного управління виконавцями робіт в умовах невизначеності відносно строків завершення проекту.

Розроблені моделі мають універсальний характер відносно проектів дорожнього будівництва, що забезпечує їх багаторазове застосування.

Розроблені моделі використовуються на практиці при реалізації будівельно-дорожніх проектів в Службі автомобільних доріг м. Одеси і Одеської області. Моделі та алгоритми, які розроблені в роботі, використовувались при формуванні робочих програм, методичних розробок, проведенні лекційних та семінарських занять з дисциплін «Управління проектами» та «Організаційно-технологічне проектування» для спеціальностей «Автомобілі та автомобільне господарство».

УДК 334.012.82

ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ В МИРОВОЕ
ХОЗЯЙСТВО

*Фролов А.И., к.э.н., доцент,
Косич М.В., к.э.н., доцент,
Павлов В.И., к. филос.н., доцент,
Столовая С.Н., ассистент(УкрГАЗТ)*

Наша страна, как и большинство стран СНГ, проводит многовекторную внешнюю политику. На текущем этапе выделяются два направления развития интеграционного сотрудничества Украины - со странами Европы,

а также с бывшими республиками СССР. При этом в рамках этих направлений Украина является активным участником нескольких региональных интеграционных группировок. Однако пока что ни одна из них в силу разных причин не оправдывает возлагаемых на них надежд.

Главным приоритетом в экономическом интеграционном сотрудничестве современная Украина видит интеграцию в ЕС.

Однако реальной интеграции Украины в ЕС в ближайшей и среднесрочной перспективе препятствуют слабость украинской экономики, проблемы с развитием гражданских и общественных институтов, внутренние противоречия в самом ЕС.

В то же время работа по подготовке к присоединению к ЕС имеет для Украины очень важное позитивное значение. Полноправное членство Украины в ЕС возможно и оправданно только после того, как её экономика наберёт необходимый вес, и интеграция в эту структуру не ухудшит для Украины условия её развития.

В контексте европейского направления интеграционного сотрудничества Украины важное место занимают страны Центральной и Восточной Европы - важные политические и торгово-экономические партнеры Украины. Активизация сотрудничества с ними предполагает присоединение Украины к Центрально-Европейскому соглашению о свободной торговле (CEFTA), которое может также рассматриваться как промежуточная и наиболее реальная в ближайшие годы цель на пути к вступлению в ЕС.

Рассматривая перспективы региональной экономической интеграции Украины со странами СНГ, следует отметить, что сохраняется много предпосылок для ее успешного развития. Это, прежде всего, общность истории становления экономических систем, отсутствие языкового барьера, общность многих базовых символов, на которых строятся межгосударственные коммуникационные взаимосвязи, а также - что особенно важно - всё еще сохраняющиеся элементы общего рынка, унаследованные государствами от не так давно существовавшего единого народнохозяйственного комплекса Советского Союза, единая инфраструктура, включая единые энергетические и транспортные сети, и традиции использования общих правовых систем и стандартов.

Рассматривая развитие сотрудничества Украины в рамках Единого экономического пространства (ЕЭП), необходимо отметить, что оно является более реалистичным, с учётом невозможности быстрой интеграции Украины в ЕС. Более глубокое сотрудничество в рамках

ЕЭП позволит ускорить развитие экономики Украины, в том числе высокотехнологичных производств, за счёт восстановления ранее разорванных кооперационных связей.

Интеграционное сотрудничество в рамках ЕЭП и ЕС представляет для Украины два противоположных вектора развития. Каждый из них имеет как свои значительные преимущества, так и недостатки, хотя интеграция в рамках ЕЭП в кратко- и среднесрочной перспективе должно принести Украине больше выгод. Поэтому, по нашему мнению, для Украины в ближайшие годы целесообразно развитие более глубокого сотрудничества в рамках ЕЭП.

Ещё одной из насущных задач сегодняшнего дня является определение Украиной стратегии поведения по отношению к Таможенному союзу (ТС) трех стран – России, Белоруссии, Казахстана (начал действовать с 1 июля 2010 года). Исходя из того, что евроинтеграция является приоритетным направлением Украины, наше государство готово начать переговоры по созданию зоны свободной торговли со странами Таможенного союза, не вступая в него. Использование такого подхода будет означать прагматизацию внешнеэкономической политики Украины и даст возможность уйти от негативной дилеммы: либо ЕС, либо Таможенный союз. При условии интеграции во внутренний рынок ЕС в рамках соглашения об ассоциации и активного диалога с Таможенным союзом, кажущаяся утопической мечта о все более свободной торговле во всех направлениях может обрести вполне реальные очертания.

УДК 347.799.4

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ МОРСКОГО ПИРАТСТВА

Хайминова Ю.В., к.э.н., доцент (НУ «ОЮА»)

Нападения пиратов могут нарушить перевозки потребительских товаров, поскольку 95 % грузов перевозятся морем. Пиратские нападения у берегов Сомали в 2009 г. составили 53 % от общего количества нападений на суда.

По оценкам экспертов морское пиратство обходится мировой экономике в 7 - 12 млрд. долл. ежегодно. Наибольшими статьями являются расходы, связанные со страхованием и перепланированием маршрута, которые достигают 30 % и 28 % в общей сумме ущерба.

Сумма выкупов, выплачиваемых пиратам за захваченные суда и освобождение экипажа, составляют 1 % от общей суммы расходов, но за