

через відсутність чіткого зв'язку між оплатою та результатами праці, низька заробітна плата;

невідповідність рівня тарифів вартості наданих послуг;

прояви організованої злочинної діяльності та корупції.

Протистояти зазначеним загрозам, зважаючи на їх масштабність та глибину надзвичайно складно, тому необхідно формувати систему забезпечення економічної безпеки як сукупність взаємозв'язаних заходів організаційно-правового характеру, здійснюваних в цілях захисту підприємницької діяльності від реальних або потенційних дій фізичних або юридичних осіб, які можуть привести до істотних економічних втрат.

При розбудові такої системи на залізничному транспорті, необхідно враховувати особливості залізничного виробництва, які накладають свій відбиток на створення і функціонування системи забезпечення економічної безпеки. Ці особливості можна розглядати по двом напрямкам:

- загальні транспортні особливості, які притаманні усім видам (підприємств) транспорту і відрізняють їх від галузі матеріального виробництва;

- особливості залізничних перевезень, які притаманні тільки залізничному транспорту.

Робота з забезпечення економічної безпеки залізничної галузі має здійснюватися по наступним базовим напрямкам:

- захист співробітників;

- охорона матеріальних і фінансових ренсурсів;

- забезпечення інформаційної безпеки;

- охорона інтелектуальної власності.

У задачі забезпечення економічної безпеки повинні входити:

- прогнозування різних загроз економічної безпеки;

- виявлення, аналіз і оцінка поточних загроз економічної безпеки;

- планування і організація робіт по усуненню поточних загроз раціоналізація системи економічної безпеки;

- координація (сумісно с керівництвом) діяльності різних функціональних підрозділів у сфері забезпечення економічної безпеки.

В наш час, коли залізнична галузь знаходиться у важкому економічному стані і процеси реформування набирають темпу, але їх результат важко передбачити, назріла необхідність створення системи економічної безпеки на підприємствах залізничної галузі, яка б забезпечила усуненню загроз як внутрішнього так і зовнішнього характеру та сприяла формуванню конкурентоспроможного потенціалу галузі.

УДК 625.015:613.1

### ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Позднякова Л.О., д.е.н., професор,*

*Котик В.О., к.е.н., доцент,*

*Котик В.В., асистент (УкрДАЗТ)*

У сучасних умовах роль і місце чинниками підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень залізничного транспорту України визначається ступенем реалізації та впровадження науково-технічного прогресу. Оживлення економіки України пред'являє принципово нові підходи щодо якості надання послуг залізницями.

Даний період часу характеризує зародження нового інформаційного суспільства у якому соціальні потреби населення мають бути пріоритетними. Ці потреби впливають на побудову і розвиток економічної системи державного регулювання функціонування пасажирських перевезень.

Питанням розробки методології державного регулювання економічних процесів в умовах ринкової економіки присвячено багато наукових праць. На залізницях державним регулюванням підвищення ефективності пасажирських перевезень у різний термін часу займалися різні вчені-економісти та практики. Проте роботи зазначених та інших вчених не охоплюють усю проблематику та глибину складних з економічної точки зору та суперечливих процесів, що виступають соціальними наслідками ринкової трансформації вітчизняної економіки.

Разом з тим, світовий досвід свідчить про те, що соціальна ефективність ринкових перетворень неможлива без створення ефективної системи державного регулювання сталого функціонування пасажирських перевезень. Ці обставини саме і передбачають необхідність розробки нових механізмів державного регулювання та управління з використанням механізмів стратегічного планування і прогнозування структури пасажирського господарства залізничного транспорту України. Зазначене обумовило вирішення основних задач дослідження.

Збитковість пасажирських перевезень залізничного транспорту України що є характерним для аналогічних перевезень усіх залізничних адміністрацій країн світу з кожним наступним роком збільшується в наслідок як об'єктивних та і суб'єктивних причин.

Ці обставини передбачають пошук економічного механізму оптимального поєднання

інвестування основної складової соціальної інфраструктури державними (бюджетними) та недержавними коштами. При цьому соціальні протиріччя у сфері інвестування державою та іншими джерелами потребують невідкладних наукових досліджень.

Доцільність зазначених досліджень обумовлюється необхідністю прийняття економічних рішень щодо реалізації Державної Концепції реформування залізничного транспорту України.

Тому було обґрунтовано доцільність державного регулювання щодо питань підвищення ефективності збиткових пасажирських перевезень. Отримані результати полягають у обґрунтуванні теоретичних, методологічних та методичних підходів і концептуальних засад щодо вдосконалення діючої системи планування, регулювання та управління збиткових пасажирських перевезень залізничного транспорту та поступового вирішення питань їх фінансування за рахунок механізмів державного втручання та розроблено концепцію формування основних напрямків розвитку залізничної транспортної галузі України з використанням обґрунтованих систем моделей і зарубіжних підходів щодо реформування сфери пасажирських перевезень.

УДК 656.614.2.072.44.003:339

### СТРАТЕГІЯ ФОРМУВАННЯ КРУЇЗНОГО СУДНОПЛАВСТВА

*Примачов М. Т., д.е.н., професор,  
Голубкова І. А., к.е.н., доцент (ОНМА)*

Світові круїзні технології розвиваються достатньо високими темпами, формують значні грошові потоки й створюють нові робочі місця. Україна володіє значним потенціалом круїзного бізнесу, використання якого потребує не тільки інвестицій, але й розробки відповідної до глобальної тенденції стратегії розвитку круїзного судноплавства.

Загальна фундаментальна проблема полягає в формуванні економічних, адміністративних і інституціональних підходів до реалізації стратегії повномасштабного збалансованого використання приморського потенціалу України. Морські ренджі формують особливу форму ренти, тому широке використання національного морегосподарського комплексу забезпечує морським державам виробничі й економічні переваги. Становлення України як морської держави, яка здібна повністю використати переваги конкурентного утримання лідерства у транзитному просторі на основі всебічного позиціонування в регіональному ринку транспортних послуг.

Для реалізації стратегії розвитку регіонального круїзного судноплавства за критеріями конкурентоспроможності слід реалізувати сукупність завдань: 1) оцінити туристичну привабливість українського морського регіону для іноземних громадян; 2) розрахувати потреби розвитку провізної спроможності флоту і туристичної інфраструктури з позиції національних рекреаційних потреб; 3) сформувати критерії й збалансовану систему показників що до вибору параметрів розвитку круїзних портів з розширенням їх ролі в яхтінгу на основі розбудови марін на рівні конкурентоспроможності і пропускнує спроможності турецьких чорноморських об'єктів; 4) зазначити розмежування спеціалізації окремих портів за ознаками базових і транзитних; 5) обрахувати умови найбільш повного використання територіального, людського й капітального потенціалу приморських регіонів за проектами комбінованого круїзного судноплавства (з виходом суден у Середземне море); 6) визначити довгострокову послідовність вирішення основних проблем становлення України як нормалізованої морської держави за здібністю повномасштабного використання переваги розташування на Чорному морі.

Підвищення ролі фактору вільного часу в умовах зростання рівня життя, підвищення інтелектуального навантаження в умовах розширення інформаційних технологій потребує адекватних технологій відновлення працездатності й покращення здоров'я. До таких напрямків відноситься відпочинок на морі впродовж круїзного рейсу. Навіть в кризовому 2008 році пасажиромісткість круїзних лайнерів, що перебували в стані будівництва досягала 20% діючої на той час провізної спроможності пасажирських суден.

Розвиток же круїзного суднобудування відноситься фактично до інноваційних high tech. Розвиток круїзного судноплавства суттєво розширює експорт транспортних послуг у структурі національної економіки. Серед морських держав за останні роки тільки України загубила пасажирський флот, який займав свого часу п'яте місце у світових круїзних технологіях.

В якості основного підходу розглядається створення наукових, організаційних, економіко-правових важелів становлення України як морської держави, яка здібна вирішувати низку соціально-економічних задач транспортних пріоритетів у світовому ринку морської торгівлі у сегментах з конкурентними перевагами. Центральною ідеєю становлення України в регіональному сегменті світового круїзного судноплавства є досягнення збалансованості структури національної економіки як відповідно до внутрішніх потреб, так і до стандартів світового рівня.