

3. Служба контролінгу повинна мати можливість впровадження нових процедур збору аналітичної інформації на постійній основі. Питання про виплату компенсації співробітникам інших служб за збільшення навантаження повинні вирішувати керівники, для яких призначена інформація служби контролінгу.

4. Служба контролінгу повинна мати можливість швидко доводити інформацію до відома вищого керівництва залізниці.

5. Служба контролінгу повинна бути незалежною від тієї чи іншої фінансово-економічної служби.

Оскільки на залізниці інформація, підготовлена службою контролінгу, перш за все, повинна бути призначена для заступника начальника залізниці з економічних питань, вважається доцільним підпорядкувати службу контролінгу напряму заступнику начальника залізниці з економічних питань, якому безпосередньо підпорядковується начальник фінансово – економічної служби. Таким чином начальник служби контролінгу отримає достатньо високий статус та незалежність від начальників інших служб.

Отже, якщо розглядати структуру, наприклад, Південної залізниці (розглядається частково), то місце служби контролінгу в ній можна представити наступним чином (рис. 1).

УДК 338.242

ПЕРСПЕКТИВИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Полякова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Будь-яка ринкова трансформація вимагає не усунення з господарського життя держави, а радикальної модифікації його функцій. Замість контролю за виробництвом і розподілом товарів і послуг створюються умови для ефективних конкурентних ринків, а також інституціональних, економічних і соціальних передумов для підйому приватного підприємництва. Отже, мова йде про необхідність об'єднання ресурсів і дій держави і приватного сектора на етапі структурних перетворень економіки у формі державно-приватного партнерства.

Державно-приватне партнерство можна охарактеризувати як інституціональний і організаційний взаємовигідний альянс між державою і бізнесом з метою реалізації яких-

небудь проектів. Причому ефективність такого альянсу забезпечується не стільки прямим додаванням фінансових ресурсів на умовах софінансування, скільки максимально повним використанням можливостей кожного з учасників проекту і сукупним скороченням ризиків.

Транспорт являє собою один із класичних секторів, у якому розвиваються різні форми державно-приватного партнерства. Це пов'язано з високою капіталомісткістю галузі, а також з тим, що більшість транспортних проектів мають соціальну важливість, що не викликає значної зацікавленості у потенційних інвесторів. Крім того, розвиток державно-приватного партнерства на транспорті обумовлений наступними причинами:

1) високий рівень зношеності основних засобів інфраструктурних об'єктів, що є погрозою для стабільного функціонування економіки і для національної безпеки країни в цілому;

2) низька якість інфраструктурних послуг;

3) неефективність сучасної бюджетної політики, яка є неадекватною для задоволення інфраструктурних потреб країни.

Закордонною практикою запропоновано оптимальні форми залучення приватного капіталу в реалізацію інвестиційних інфраструктурних проектів у вигляді концесій, схем «побудуй-використовуй-передай», довгострокової оренди.

Для застосування форм державно-приватного партнерства передбачається розробка концепції і стратегії державно-приватного партнерства в транспортному секторі; розробка нормативно-правової бази для застосування механізмів державно-приватного партнерства; створення системи управління і організаційно-економічної моделі державно-приватного партнерства в транспортному секторі; визначення сегментів транспортної інфраструктури, для розвитку яких доцільне застосування механізмів державно-приватного партнерства; забезпечення прав і відповідальності учасників процесу державно-приватного партнерства в природоохоронних і екологічних аспектах реалізації проектів; створення системи інформування суспільства і забезпечення обговорення проектів, реалізація яких здійснюється з застосуванням форм державно-приватного партнерства.

Перешкодами для реалізації механізму державно-приватного партнерства є політична і економічна кризи в країні, правова непропрацьованість процесу державно-приватного співробітництва, що може привести до переливу бюджетних коштів у комерційні структури, нестача фінансових стимулів для приватного партнера брати участь у проекті. Крім того, державно-приватне партнерство може стати черговим етапом приватизації державних

підприємств і установ соціальної сфери, що в остаточному підсумку приведе до різкого підвищення вартості соціальних послуг.

Таким чином, створення відповідної законодавчої бази і налагодження діалогу між бізнесом і владою дало би можливість державі більш ефективно використовувати бізнес для підвищення темпів економічного розвитку країни, реалізації масштабних інфраструктурних проектів, потенціалу державних наукових організацій, інноваційного підприємництва.

УДК 330.115

ОСОБЕННОСТИ РАЗРАБОТКИ СТРАТЕГИИ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ

Рощина Н. В., ст.преподаватель (ОНМУ)

В настоящее время морские торговые порты функционируют в условиях острой конкурентной борьбы за грузовую базу. Географическое месторасположение и специализация порта играют уже не первостепенную роль при выборе грузовладельцами пункта перевалки груза. На первый план выходят качество предоставляемых портом услуг и возможности порта выполнять роль накопительно-распределительного центра в составе логистической цепочки. В то же время обеспечение эффективной работы порта как хозяйствующего субъекта требует постоянного снижения себестоимости перегрузочного процесса.

Одновременное решение этих наиболее актуальных задач успешного функционирования предприятия в конкурентных условиях возможно лишь при инновационной ориентации стратегии развития предприятия.

Приоритетными целями стратегии инновационного развития морских торговых портов должны являться:

- улучшение качества перегрузочного процесса и услуг, предоставляемых портами;
- снижение себестоимости перегрузки грузов и оказания услуг, предоставляемых портами;
- повышение технического уровня и эффективности использования основных производственных фондов;
- интенсификация погрузочно-разгрузочных работ за счет совершенствования организации и технологии перегрузки;
- оптимизация энергоиспользования за счет внедрения энергосберегающих технологий и

- применения нетрадиционных источников энергии;
- повышение эффективности использования трудовых ресурсов;
- обеспечение экологической безопасности перегрузочного процесса.

Таким образом, стратегия инновационного развития позволяет также решить ряд проблем, присущих отечественным портам, в частности, значительный физический износ и необходимость замены основных средств, использование устаревших технологий погрузочно-разгрузочных работ, нерациональное энергопотребление, низкая отдача труда персонала, ущерб окружающей среде вследствие несовершенных технологий перегрузки опасных и вредных грузов.

В связи с этим очевидна необходимость разработки стратегии инновационного развития и механизма ее реализации с учетом специфики морских торговых портов. Можно выделить следующие особенности стратегии инновационного развития морского порта:

- необходимость координации инновационной деятельности порта с аналогичной деятельностью других предприятий морского транспорта (судоходными компаниями, судоремонтными заводами и т.д.), обусловленная их тесной взаимосвязью;
- механизм эффективного управления инновационными рисками, необходимого вследствие того, что инновационная деятельность в портах является капиталоемким и длительным по времени процессом;
- государственный контроль осуществления существенных инновационных изменений, обусловленный важным социально-экономическим значением портов в системе национальной экономики;
- постоянный мониторинг отечественных и мировых тенденций научно-технического прогресса и соответствующая адаптация стратегии.

УДК 338.47:330.142.211.2

ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА ТЕХНІЧНОГО СТАНУ ДП «ДОНЕЦЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ» ТА ДЖЕРЕЛА ОНОВЛЕННЯ ЇЇ ОСНОВНИХ ФОНДІВ

*Стрілець А.І. д.е.н., професор,
Стрілець В.І. к.е.н., доцент,
Мінченкова О.А. студент (ЖІЖТ)*

Залізниця в Донбасі є основним видом транспорту, обслуговує більше 3 тис. юридичних