

світових транспортних ринків, протекціоністської транспортної політики розвинутих країн і їхніх союзів. Тим самим створюються сприятливі умови для розвитку зовнішніх економічних зв'язків і їхньої ефективності.

Більш того, добре організований транспортний сервіс із продажу продукції транспорту іноземним власникам товарів відкриває шлях для розширення зовнішньоторговельних операцій на нових освоєваних товарних ринках, тому що з'являється реальна інформація про їхній стан, що одержується через мережу транспортних агентів і змішаних компаній, що обслуговують ці перевезення за кордоном. Знання конкретної транспортної ситуації в тому чи іншому регіоні світу, уміле використання відповідної інформації, вибір раціональних транспортних напрямків, що з відповідними видами транспорту, способів перевезення навіть при високоорганізованому транспортному обслуговуванні дозволяють експортеру або імпортеру уникнути помилок при заключенні міжнародних договорів закупівлі-продажу, пом'якшити вплив транспортного фактора і підвищити ефективність своїх зовнішніх економічних операцій.

У міжнародній економічній діяльності рішення по транспортному обслуговуванню приймаються задовго до фактичного початку перевізного процесу. При цьому після прийняття багатьох основних рішень на рівні транспортних організацій і підприємств уже змінити нічого не можна. Це найчастіше приводить до серйозних порушень і збоїв у транспортному обслуговуванні і до значних економічних витрат. Ось чому важливо на початковому етапі визначити мету і задачі, поставлені перед транспортним забезпеченням зовнішньоекономічних зв'язків, а потім узгоджено провести всі етапи по постачанню продукції покупцю або замовнику.

В умовах зовнішньоекономічної діяльності транспортний фактор, як кількісно визначений елемент у вартості продукції, відіграє важливу, у ряді випадків вирішальну роль при обґрунтуванні доцільності тієї чи іншої зовнішньоторговельної операції. При цьому транспорт і зовнішньоекономічна діяльність знаходяться в тісному взаємному зв'язку і взаємній обумовленості, роблячи великий вплив один на одного.

Частка транспортних витрат у ціні товару має тенденцію до зростання в зв'язку з реалізацією вимог до якості транспортного обслуговування, безпеки руху транспортних одиниць, збільшенню їхньої вартості, а отже, і росту в системі "виробництво - зовнішня торгівля — транспорт — споживання". При цьому зроблений продукт на визначених стадіях перетворюється в товар, потім у вантаж, потім знову в товар, що реалізується замовником. Таким чином, транспортні операції є невід'ємною частиною зовнішньоторговельних операцій. У свою чергу, сам процес переміщення вантажу в сфері міжнародного

товарообміну і транспортні операції, що виникають при цьому, накладають певний відбиток на взаємини продавця і покупця в процесі реалізації зовнішньоторговельної операції.

УДК 656.072

НАПРЯМКИ УДОСКОНАЛЕННЯ РОБОТИ ПАСАЖИРСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Дергоусова А.О., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)

В багатьох виробничо розвинених країнах залізничний транспорт займає ведуче місце. Це пояснюється його універсальністю – можливістю обслуговувати виробничі галузі господарства та задовольняти потреби населення в перевезеннях незважаючи на погоду. Саме тому незважаючи на відносно швидкий розвиток автомобільного, повітряного та трубопровідного транспорту, ось вже більш ніж 160 років залізничний транспорт залишається основним засобом переміщення вантажів та масових перевезень населення.

Але в той самий час в умовах постійної конкуренції між видами транспорту залізничний транспорт не завжди може задовольнити потреби населення і забезпечити належну якість обслуговування. Особливо яскраво це відображається в сфері пасажирських перевезень, де спостерігається тенденція відтоку пасажирів на інші види транспорту, особливо автомобільного, який забезпечує більш швидко і зручніше перевезення пасажирів на короткі відстані, і починає конкурувати на більш дальніх відстанях.

Пасажирський комплекс є одним з найбільших господарств Укрзалізниці. До його складу входять вокзали, вагонні депо, вагонні дільниці, центри підготовки білизни, пасажирські вагони, ресторани, парки (колії) екіпірування, пасажирські платформи та павільйони. Як і усім галузям України, залізничному транспорту з 1991 р. властиві нестабільність, нестача фінансових засобів для своєчасного відновлення основних виробничих фондів, реконструкції вокзального господарства і для рішення інших проблем. Економічна криза свого часу в країні, зниження життєвого рівня населення різко понизили його рухомість.

На сьогодні спостерігається істотне зниження об'ємних показників через старіння рухомого складу, невдалий вибір схем поїздів, неправильний вибір часу введення в графік руху додаткових поїздів, негнучкість цінової стратегії, а також зростання конкуренції між видами транспорту тощо.

Тому напрямки удосконалення роботи пасажирського господарства українських залізниць можна об'єднати в 4 основні групи:

- удосконалення управління та кадрової політики;
- розвиток швидкісного руху;
- підвищення рівня обслуговування пасажирів на вокзалах та в поїздах;
- удосконалення державного регулювання тарифів.

Дослідження ринку транспортних послуг свідчить про зростання попиту на прямі транспортні зв'язки між центрами економічних регіонів. Виходячи з цього, було сформульовано загальні вимоги до прямих сполучень. Для цього необхідна: по-перше, це якомога вища швидкість руху; по-друге, набір і якість транспортних послуг, а також рівень комфорту, які необхідно орієнтувати на повне задоволення потреб пасажирів; по-третє, вартість проїзду залізницею має бути прийнятною і здатною конкурувати з автомобільним транспортом.

За умови удосконалення окреслених напрямків можливе підвищення ефективності роботи пасажирського господарства та конкурентоспроможності залізничної галузі на ринку транспортних послуг.

УДК 338.48

PEST-АНАЛІЗ КРУЇЗНОГО РИНКУ В УКРАЇНІ

Емельянова К.С., викладач (МГУ)

На сучасний стан круїзного ринку в Україні впливає велика кількість факторів зовнішнього і внутрішнього середовища. Також цей ринок є відкритим, інтегрованим до світових транспортних мереж, тому необхідно враховувати і фактори впливу міжнародного середовища при розробці ефективної стратегії його розвитку.

PEST-аналіз є базовим інструментом аналізу зовнішнього середовища підприємства. Він дозволяє дослідити фактори зовнішнього середовища комплексно, цілісно. Адаптуючи цей інструмент до круїзного ринку в цілому, можна визначити фактори, що загрожують розвитку круїзного бізнесу в Україні, а також фактори, збільшення позитивного впливу яких призведе до більш ефективного використання наявних ресурсів.

В загальному вигляді фактори зовнішнього середовища круїзного ринку в Україні можуть бути розподілені на чотири групи, такі як: економічні, соціо-культурні, політично-правові, технологічні. В PEST-аналізі конкретно не виділені ринкові і міжнародні фактори зовнішнього середовища. Вважаємо, що такий підхід є вірним у зв'язку з тим, що група ринкових факторів впливу на круїзний ринок здебільшого заснована на аналізі інтенсивності та методів конкурентної боротьби. Це обумовлює те, що для їх аналізу більш ефективним є використання

інших інструментів, таких як схема конкурентних сил М. Портера. Міжнародні фактори зовнішнього середовища є суттєвими для аналізу круїзного ринку України, але можливості їх дослідження обмежені із-за складності доступу до реальної інформації, постійного збільшення кількості цих факторів, їх багатомірності. Крім того, всі міжнародні фактори зовнішнього середовища можуть бути розподілені між базовими факторами. Доцільно також розподілити фактори зовнішнього середовища круїзного ринку в рамках чотирьох основних груп на негативні та позитивні фактори з метою оцінки їх впливу на розвиток вітчизняного круїзного ринку.

Проведення PEST-аналізу круїзного ринку в Україні виявило, що фактори зовнішнього середовища є здебільшого негативними для розвитку круїзного ринку в Україні. Особливо це стосується політично-правових та економічних факторів. Зрозуміло, що зменшити такий негативний вплив є найбільш складним і водночас одним з основних завдань державної стратегії з розвитку круїзного бізнесу.

Соціо-культурні фактори зовнішнього середовища круїзного ринку виділяються серед інших груп тим, що вони впливають позитивно на розвиток вітчизняного круїзного ринку. Тому саме вплив цих факторів має бути збільшений за допомогою державних програм, дотацій, інвестиційних капіталовкладень.

Отже, зовнішнє середовище відіграє важливу роль в процесі розвитку вітчизняного круїзного ринку. Воно формує загальні умови для функціонування учасників круїзного ринку, тому дослідження його основних факторів є необхідним етапом при розробці збалансованої стратегії розвитку круїзного бізнесу в Україні.

УДК 657

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА УКРАЇНИ

*Єрмоленко О.А., к.е.н., доцент,
Лисьонкова Н.М., к.е.н., доцент (УкрДАСТ)*

Україна одночасно проходить складний історичний шлях державотворення і переходу від централізовано-планової системи управління економікою до соціально спрямованої ринкової економіки. Зрозуміло, що ці дві історичні події супроводжуються розломом суспільних і економічних відносин, що призводить до соціально-економічної кризи тривалого характеру. Кризовий стан економіки значно впливає, більш того, безпосередньо загрожує національним інтересам незалежної держави, надзвичайно актуалізує проблему її національної безпеки, і в першу чергу такий її складової, як економічна.

Забезпечення економічної безпеки є гарантом державної незалежності України та умовою її сталого