

направити на кадрову складову та на підвищення рівня їх трудового життя.

УДК 656.611.2:005.332.4

ТРАНСФОРМАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ И КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

Коллегаев И.М., аспирант(ОНМА)

Неравномерность экономического роста и инвестиционной деятельности, несмотря на стратегию выравнивания условий развития экономических подсистем, свидетельствует о наличии ряда противоречий в мировом разделении труда. Страны с традиционно высоким уровнем развития в условиях низких темпов роста используют даже в стандартах ВТО различные механизмы защиты внутреннего рынка. Поэтому инвестиции в экономику развивающихся стран слабо влияют на появление новых международных грузопотоков. Последние определяют страны с высоким уровнем развития на основе национальных стратегий, в частности, страны BRICS. Кроме того на развитии морского транспорта отражается и ограничение конкуренции между корпорацией и ее филиалами на рынках третьих стран.

Глобальные проблемы экономического развития имеют общие и специфические черты для отдельных стран и производственных подсистем, в частности, для морской доставки грузов международной экономики. Однако, несмотря на схожесть по технико-экономической и природно-географической основе, следует обратить внимание на задачи минимизации диспропорций провозной способности флота по странам. В снижении издержек несбалансированности экономического роста по регионам принципиальное значение приобретает их конкурентоспособность.

В любом случае формируются социальные задачи, степень решения которых существенно различается по морским государствам. Рост стоимости контейнеровозов и высокие текущие затраты определяют стратегию активного участия судоходных компаний в развитии контейнерных терминалов. Наиболее часто формируется доля собственности судоходной компании, независимо от страны регистрации судов и собственника порта. Характерным является совместное участие австралийской, гонконгской и сингапурской компаний в развитии индийского транзитного порта.

Это один из подходов в системе функционирования глобальных хозяйственных

связей, отражающих собой совокупность всех национальных хозяйств, независимо от уровня их развития и масштабов участия в международном разделении труда. Вместе с сотрудничеством сохраняется жесткая конкуренция за расширение позиции в мировой экономике и за параметры роста денежных потоков. Особое место в этом процессе занимает торговый флот. Без его наличия усиливается зависимость экономик развивающихся стран от индустрии промышленно развитых морских государств.

В системе торгового судоходства следует различать две проблемы или задачи. Одна сводится к необходимости эффективной доставки грузов. Вторая, связанная с этой, предопределяет выбор безопасного маршрута или морской трассы для обеспечения морских мировых перевозок. Как показывает практика торгового судоходства последнего периода, морская трасса становится достаточно условным понятием. Выбор маршрута предопределяется ротацией сети портов, мультимодальными технологиями, безопасностью прохода морских каналов и проливов, а также рядом специфических условий. Появление альтернативных транспортных коридоров существенно изменяет традиционные морские трассы или маршруты. Тем не менее, особенности географического размещения центров производства и потребления продукции в значительной степени влияет на относительную устойчивость морских транспортных коммуникаций на протяжении длительного периода времени. Расширяется понятие конкурентоспособности не отдельных предприятий, а подсистемы в целом. Этот принцип и предопределяет все формы трансформационных процессов в системе транспортной индустрии.

УДК 338.47:656.2

ТРАНСПОРТНО-ВИРОБНИЧА СКЛАДОВА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Костюк Ж. С., аспирант (УкрДАЗТ)

Для забезпечення належного рівня економічної безпеки необхідно забезпечити належний рівень всіх її функціональних складових. Структура економічної безпеки кожного підприємства є індивідуальною, перш за все це залежить від специфіки галузі, в якій функціонує підприємство. Проаналізував класифікацію видів діяльності на залізничному транспорті – залізницях та інших підприємствах, що входять до складу галузі, доцільно визначити такі функціональні

складові економічної безпеки підприємств залізничного транспорту: транспортно-виробничу, експлуатаційну, інфраструктурну, соціально-екологічну, фінансову, інтерфейсну.

Однією із основних складових, що потребує значної уваги є транспортно-виробнича складова, що включає ресурсну (матеріально-технічну, кадрову,) та організаційно-технологічну (організаційно-управлінську (управління перевезеннями та управління персоналом), інформаційно-комунікаційну, маркетингово-збутову).

Ресурсна складова – полягає у нейтралізації можливих загроз стосовно забезпечення підприємства основними видами ресурсів.

А саме, матеріально-технічне забезпечення являє собою раціонально-організоване забезпечення виробництва знаряддями та предметами праці, і включає: організаційно-економічні заходи щодо виявлення потреб у матеріально-технічних ресурсах, їх придбання, своєчасному завезенню, зберіганню та ощадливому використанню, регулюванню матеріальних запасів, підготовці матеріалів до виробничого споживання, доставці їх у цехи, на ділянки та робочі місця. При цьому, забезпечення матеріально-технічними ресурсами має бути своєчасним, комплексним і з мінімальними витратами. Також високий рівень матеріально-технічної складової вимагає забезпечення відповідності застосовуваних на підприємстві технологій сучасним, досягнення високого технічного потенціалу підприємства, технічної незалежності. Не можна забувати і необхідність нейтралізації усіх ризиків, що можуть виникнути в процесі цього забезпечення.

Кадрова частина ресурсної складової розуміється як забезпечення підприємства професійним, компетентним персоналом, якому можна довіряти, а також як процес запобігання негативним діям на безпеку підприємства за рахунок усунення ризиків та загроз, пов'язаних з трудовими відносинами в цілому або діями конкретного підлеглого.

Організаційно-технологічна складова передбачає ефективне управління перевезеннями, тобто забезпечення безпеки руху, вантажу чи пасажирів та запобігання, протистояння та нейтралізація всіх можливих загроз; а також управління персоналом - комплекс дій та взаємовідносин персоналу, завдяки яким відбувається ефективне економічне функціонування підприємства, його здатність протистояти внутрішнім і зовнішнім впливам і загрозам, пов'язаним з персоналом, діагностика та прогнозування впливу персоналу на показники роботи, його інтелектуальний потенціал і трудові відносини загалом.

Інформаційно-комунікаційна частина економічної безпеки передбачає збір всіх видів інформації, яка стосується діяльності суб'єкта господарювання; аналіз отриманої інформації; ефективне інформаційно-аналітичне забезпечення господарської діяльності підприємства; досягнення необхідного рівня інформаційного забезпечення роботи усіх підрозділів, захист інформації.

Маркетингово-збутова складова базується на довгостроковому плануванні і прогнозуванні попиту, що спирається на дослідження ринку, товару, конкурентів, покупців. Включає аналіз, розробку стратегії, планування, реалізацію і контроль за проведенням заходів, розрахованих на збільшення обсягів перевезень та інших транспортних послуг, розширення транспортного ринку для отримання певного рівня доходів і прибутку транспортних підприємств, тобто керування транспортним маркетингом є вплив на рівень, час і характер попиту на транспортні послуги таким чином, щоб це забезпечило транспортному підприємству його нормальне функціонування і подальший розвиток.

Забезпечення високого рівня кожного елемента економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, а зокрема транспортно-виробничої складової, та всієї її сукупності дозволить досягнути високого рівня економічної безпеки підприємства, тим самим забезпечить стабільність та максимальну ефективність функціонування підприємства та створить перспективи для його розвитку.

УДК 625.12.72

СТРАТЕГІЯ УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ ТРАНСПОРТНОГО ВИРОБНИЦТВА

Котик В.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В сучасних умовах в Україні пошук шляхів зниження витрат виробництва слід розглядати як фактор підвищення прибутковості ефективності роботи залізничного транспорту України, забезпечення його, стабільності в ринковому середовищі, розширення можливостей внутрівиробничої реструктуризації відповідно до змін кон'юнктури ринків вантажних та пасажирських перевезень. Це питання набуває не тільки особливої актуальності, але і потребує розробки певної методології досягнення поставленої мети.

Витрати повинні ставити не тільки предметом обліку і пасивної фіксації в різних документах, а й предметом управління. Тобто зараз мають ставитися складні завдання, пов'язані з пошуком шляхів активного впливу на зниження витрат. Тому, досягнення мети це зниження витрат в сучасних умовах – повинно розглядатися як