

підсумку себе багаторазово окупають.

У більшості країн відсутня єдина система управління будівельним комплексом, а регулювання здійснюється на основі численних будівельних кодексів, затверджених законодавчими органами штатів, земель, округів, департаментів чи місцевими органами самоврядування. В основному вони опікають сферу державного сектора економіки і значно впливають на будівництво в приватному секторі. З питань регулювання будівельного процесу державі відводиться досить досить велика роль стабілізації розвитку економіки за рахунок інвестиційної політики. В економіці будівництва за кордоном відбувається поступова приватизація державної власності й одночасно усе більше значення приділялося не прямому інвестуванню з боку держави, а розробці непрямих заходів, надання великих пільг по опдатках, надання великих державних позик і т.д.

У будівельній галузі США роль регулюючого в державному масштабі органа виконує Міністерство житлового будівництва і міського розвитку. Велику роль у регулюванні будівельної галузі грає найстаріша асоціація – Американське товариство інженерів цивільного будівництва, яка здійснює розвиток будівельної науки і популяризацію останніх її досягнень, зміцнює зв'язки з іншими будівельними і громадськими організаціями, а також бере участь у прийнятті урядом країни стратегічних рішень державного масштабу.

Основним урядовим органом у Франції, що керує розвитком будівельної галузі - Міністерство будівництва, транспорту і туризму, яке вивчає конюнктуру, розробляє прогнози, консультує місцеві органи, субсидує і кредитує фірми з метою реалізації будівельних програм. Будівельні фірми Франції – в основному великі, мають можливість одержувати вигідні підряди через систему добре налагоджених зв'язків з урядовими органами.

Органом державного управління будівництвом у Великобританії є Міністерство будівництва і суспільних робіт. Головними функціями якого є регулювання діяльності будівельних фірми видача замовлень, що фінансується з бюджету. Великий вплив на розвиток будівельного комплексу чинять будівельні асоціації і федерації. Регламентуючу роль у будівництві виконує система так званих практичних кодексів (Codes of Practice), що розробляється Британським інститутом стандартів.

Система державного управління будівництвом у ФРН має централізовану структуру, яка ввключає крім федеральних органів, також і органи земель, місцевого самоврядування, що поряд з іншими проблемами займаються і питаннями будівництва. До числа федеральних органів, які займаються регулюванням у

будівництві, входять Міжвідомчий комітет з будівництва в землях (районах), Міністерство будівництва, планування, житлового і місцевого господарства та інші. Важливу роль грають підприємницькі спілки, тісно пов'язані з державними установами. Провідну роль займає Головна спілка будівельної індустрії у Вісбадоні, як а впливає на формування державної політики в будівельній сфері. Рекомендації підприємницьких спілок є основою для вироблення стратегії приватного бізнесу в будівельній сфері.

Вивчення і застосування досвіду провідних закордонних країн в управлінні будівельною галуззю має суттєве значення для подальшого розвитку і розбудови усієї будівельної індустрії України в умовах кризи, зокрема, транспортного будівельного комплексу.

УДК 334.001.25

УГРОЗЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Борович О.Д., д.э.н., профессор (УкрГАЗТ)

Одним из немногих реальных ресурсов достижения экономического роста, которыми располагает Украина, является экспорт транспортных услуг, что дает основание считать развитие транспортного потенциала одним из основных приоритетов украинской экономики. Особую актуальность приобретает это направление в условиях тяжелого экономического кризиса, переживаемого сегодня нашей страной на фоне серьезного ухудшения мировой экономической конъюнктуры, когда все имеющиеся возможности должны быть использованы максимально. Однако на сегодняшний день на транспорте Украины действует ряд деструктивных факторов, приводящих к потере позиций страны на мировом рынке транспортных услуг, что приводит к экспансии иностранных транспортных и экспедиционных компаний на украинский рынок перевозок.

Основными угрозами экономической безопасности Украины в транспортной сфере являются:

- утрата конкурентоспособности украинских перевозчиков вследствие старения подвижного состава, высокой себестоимости перевозок, завышенных налоговых ставок;

- вытеснение отечественных перевозчиков иностранными в результате чрезмерной открытости отечественного рынка

транспортных услуг и неэффективности государственной политики протекционизма по отношению к отечественным перевозчикам;

- критически низкий уровень перевозок на авиационном, морском и речном транспорте, за которым начинается распад транспортной системы;

- утрата грузовой базы, прежде всего, экспортных грузов, из-за отсутствия квотирования части перевозок для отечественного перевозчика при заключении международных контрактов;

- отсталость транспортной сети, вследствие чего возникает низкое качество транспортного обслуживания – касательно скорости движения, сохранности груза, простоев на границе, информационного обеспечения;

- утрата транзитных потоков из-за высоких ставок сборов за транзит, поборов контролирующих органов на границе, отсутствия их ответственности за задержку подвижного состава.

Указанные факторы существенно портят имидж страны на международном рынке перевозок, что ведет к потере позиций отечественного транспорта на мировом рынке, ухудшению качества обслуживания экономики и населения, соответствующей утрате доходов, уменьшению отчислений в бюджеты всех уровней, разрушению высококвалифицированных коллективов транспортников и потере их квалификации, повышению уровня безработицы и социальной напряженности в регионах. Вместе с тем, мультипликативный эффект от развития транспортного потенциала страны наступает при участии национального транспорта в осуществлении перевозок, загрузке машиностроительной и ремонтной базы, учреждений образования – в подготовке профессиональных кадров транспорта, в создании сервисной инфраструктуры и т.д.

УДК 656.27.001.76

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ПРИМІСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Борута А.Є., аспірант (УкрДАЗТ)

Перехід країни до ринкових відносин, необхідність підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг, структурні зміни на залізничному транспорті потребують мобілізації усіх видів ресурсів для пошуку шляхів підвищення ефективності його діяльності. Так як приміські

залізничні перевезення в Україні є збитковими та переживають структурну і економічну кризу, обсяги робіт знижуються, зношуються та потребують оновлення основні засоби, збитки компенсуються не в повному обсязі, то саме ця галузь і потребує особливої уваги.

Для підвищення ефективності роботи пригородного комплексу залізничного транспорту необхідно вирішити ряд питань пов'язаних з:

- оптимізацією витрат;

- підвищенням їх доходності;

- удосконаленням законодавчої бази для компенсації державою збитків, які виникають завдяки регулюванню тарифів.

Вирішення цих питань у приміському комплексі неможливо без аналізу структури доходів та витрат на організацію приміського пасажирського сполучення. Основним підходом до обліку витрат на залізничному транспорті є їх групування за елементами: оплата праці, відрахування на соціальні заходи, амортизація та інші витрати. З кожним роком ці витрати зростають і наслідками такої тенденції можливо вважати:

- інфляцію, яка призвела до підвищення витрат на електроенергію, матеріали, паливо, викликала індексацію заробітної платні та збільшення відрахування на соціальні заходи;

- збільшення амортизаційних відрахувань, що пов'язано зі станом основних засобів.

Аналіз витрат дає можливість систематизувати основні фактори, які впливають на їх розмір: об'єм перевезень; технічний стан та структура парку рухомого складу; рівень заробітної платні; ціни на електроенергію, паливо та матеріали; технологія експлуатації та ремонту рухомого складу; кліматичні та географічні умови; зв'язок з іншими залізницями; щільність; розміщення та розміри населених пунктів.

Таким чином, впливаючи на ці фактори, можливо оптимізувати витрати та збільшити ефективність приміських перевезень пасажирів. Частіше грамотне інвестування, додаткові витрати на підвищенні якості перевезень призводять до значного збільшення попиту на них, наслідком чого є зростання доходів. Отже, зниження витрат не повинно бути самоціллю, їх треба оптимізувати за рахунок більш грамотної організації технологічних процесів, покращення якісних показників використання рухомого складу, а також ефективного використання трудових, матеріальних та фінансових ресурсів пригородного комплексу взагалі.

Не менш важливим є питання підвищення доходу від перевезень пасажирів та удосконалення законодавчої бази в сфері приміських перевезень. Впровадження нових технологій автоматизованого контролю проїзних квитків для чіткого контролю