

на останніх досягненнях науково-технічного прогресу.

УДК 368/369 (477)

СТРАХОВИЙ ЗАХИСТ СФЕРИ ТУРИЗМУ: ХАРАКТЕРНІ ТЕНДЕНЦІЇ І ПЕРСПЕКТИВИ

Стешенко О.Д., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Попит на страхові послуги у сфері туризму, як і в цілому в Україні залежить, перш за все, від обов'язковості того чи іншого виду страхування, а також від рівня ризиків потенційних страхувальників. На цей час обов'язковими видами страхування охоплені виключно ризики туристів. Разом з тим ризик настання негативних явищ в туристському бізнесі є досить високим через велику вірогідність помилок при взаємодії значної кількості незалежних партнерів і потребує необхідного фінансового забезпечення.

Доступні статистичні дані не відображають реального попиту на страховий захист з боку туристичних фірм. Тож завданням даного дослідження було виявлення типових потреб суб'єктів туристичної діяльності у страховому покритті, а також проблем, з якими вони стикаються при укладанні договорів страхування.

Аналіз потреб у страхуванні ризиків туристичних фірм виявив наступні тенденції. Потребують відповідного страхового покриття та укладають договори страхування великі та середні туристичні фірми. Дрібні туристичні фірми, які не мають власного майна та стоять перед вибором (у світлі змін у чинному законодавстві) щодо подальших напрямів ведення діяльності – перейти в категорію туристичних агентів чи взагалі залишити туристичний ринок, не бачать необхідності здійснювати страхування власних ризиків. Невеликим винятком є медичне страхування, яким опитані респонденти хотіли б забезпечити своїх працівників.

Поряд із обов'язковими видами страхування, які стосуються виключно туристів існує та зберігатиметься потреба у страхуванні майнових ризиків (нерухомість, автомобілі). З появою зарубіжних туристичних компаній, а також в процесі концентрації капіталу окремими вітчизняними туроператорами, зростатиме потреба в особистому страхуванні (медичному, пенсійному, від нещасних випадків), яке стане частиною соціального пакету працівників туристичних фірм. Перспективним напрямком розвитку страхового бізнесу є формування страхового ринку VIP клієнтів туристичних фірм,

для яких страхування буде здійснюватися в комплексі: страхування депозиту, платіжної картки, особисте медичне страхування, страхування від нещасного випадку і обов'язкове страхування всього комплексу туристичних послуг. В майбутньому, слід прогнозувати запровадження комбінованих дисконтних платіжних карток, де послуги банківські, страхові та туристичні будуть об'єднуватися в один продукт, для задоволення потреб клієнтів, які не обмежені у витратах та цінують якість та комфорт.

Посилення вимог до якості страхових продуктів вимагатиме нестандартних підходів щодо задоволення потреб клієнтів з боку страхових компаній. Все більше власників туристичних фірм приходять до висновку про необхідність розробки програм управління ризиками із залученням професіоналів.

Таким чином ринок туристичних послуг, а разом з ним і страховий ринок виходять на якісно новий рівень, який передбачає поєднання інтересів та взаємовигідне співробітництво.

УДК 368.21

КОНЦЕПТУАЛЬНА МОДЕЛЬ СТРАХУВАННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТРАНЗИТУ ВАНТАЖІВ ТЕРИТОРІЄЮ УКРАЇНИ

Сухоруко О.В., к.е.н., доцент (ХНТУ)

В останнє десятиріччя, відповідно до концепції сталого збалансованого соціально-економічного розвитку, що активно опрацьовується у нашій країні, усе більше поширення одержують підходи, пов'язані впровадженням сучасних механізмів та інструментів екологізації та забезпечення екологічної безпеки різних видів економічної діяльності.

Аналізуючи позитивні стартові умови для формування і прогресуючого розвитку транзитного потенціалу в Україні, вбудовування вітчизняного транзитного комплексу в загальноєвропейську транспортну систему, необхідно звернути увагу на фактор екологічної безпеки об'єктів транспорту і транспортної інфраструктури, оскільки транспортний сектор займає одне з перших місць за забрудненням навколишнього природного середовища і є одночасно одним з основних споживачів дефіцитних паливно-енергетичних ресурсів, тобто становить вельми значущу загрозу екологічній та ресурсній безпеці України.

В Україні створені реальні передумови активізації дії економічних, максимально

орієнтованих на ринкові відносини, механізмів забезпечення екологічної безпеки, серед яких одним з найбільш значимих і перспективних є екологічне страхування (страхування еколого-економічних ризиків).

Концептуальна гіпотеза моделі екологічного страхування передбачає сполучення екологічного контролю на державному кордоні України з механізмом “заставного екологічного страхування” еколого-економічних ризиків, що можуть виникати під час транспортного процесу транзитних вантажів територією України.

Відповідальність страхувика починається з початком діяльності суб'єкта перевезення, пов'язаної з переміщенням вантажу (транспортного засобу) від місця його перетинання державного кордону України до місця призначення, з підготовкою вантажу, транспортних засобів та екіпажу, з прийманням вантажу, здійсненням вантажних операцій та короткотерміновим зберіганням вантажу на всіх етапах перевезення, і закінчується після завершення процесу перевезення (чи то приймання вантажу суб'єктом-одержувачем на території України, чи то остаточне перетинання державного кордону України в транзитному варіанті).

Під час проведення екологічного контролю оформлюється договір екологічного страхування на термін знаходження вантажу (транспортного засобу) у стані переміщення. Відповідальність страхувика закінчується з моментом настання страхового випадку або з закінченням терміну страхування.

Таким чином, інтеграція екологічного контролю та екологічного страхування у єдиний еколого-економічний механізм значно підвищить забезпечення екологічної безпеки транскордонного переміщення вантажів (транспортних засобів) територією України.

УДК 629.4.083.001.76

ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ РЕМОНТІВ РУХОМОГО СКЛАДУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Токмакова І.В., к.е.н, доцент (УкрДАЗТ)

Існуюча система ремонту рухомого складу на залізничному транспорті сформована в умовах планової економіки і базується на «статичних принципах», таких як постійна структура парку рухомого складу, незмінні протягом довгого часу нормативи виконання ремонтів, наявність запасу оборотних коштів, які не знижуються, стабільні умови експлуатації. Функціонування і розвиток

системи ремонту, заснованої на таких принципах, відбувається за рахунок нарощування ремонтних потужностей, зростання споживаних ресурсів пропорційно збільшенню кількості ремонтів. У сучасних умовах старіння парку рухомого складу і обмеженості в ресурсах відбувається перерозподіл ресурсів на позапланові ремонти за рахунок зменшення планової складової. Як результат: через збільшення частки позапланових ремонтів знижується якість планових ремонтів. Низька ефективність і працездатність системи ремонту обумовлена надлишком ремонтних потужностей і падінням обсягів перевезень. Це призводить до того, що на безпосередній ремонт рухомого складу витрачається не більше 10-15% ресурсів, які виділяються замість запланованих 60-70%. Зростає число відмов рухомого складу в перевізному процесі. Підприємства зазнають збитки, падає конкурентоспроможність промислового залізничного транспорту.

Для виходу з ситуації, що склалася, необхідно сформувати ефективну систему ремонту. Вона має ґрунтуватися на принципах, що дозволяють адаптуватися до потреб перевізного процесу, до стану і ступеня зносу рухомого складу, до кількості і якості ресурсів, що виділяються на ремонт. Система ремонту, котра сформована на таких принципах, дозволить управляти кількістю ресурсів, що витрачаються на власні потреби і на відновлення ресурсу рухомого складу залежно від умов, які складаються у виробництві з обслуговування залізничного транспорту.

У даний час активно розвиваються технології в області промислової автоматизації і відповідно прогресують підходи до управління технічним обслуговуванням і ремонтами (ТОiP), які пройшли шлях розвитку від відновних ремонтів (по відмові), що превалювали в першій половині минулого століття, до планово-запобіжних ремонтів (ППР) і до ремонтів по технічному стану. Нарешті, до концепцій останніх років слід віднести ремонти, орієнтовані на надійність RCM (Reliability Centered Maintenance) і комплексне управління ремонтами TPM (Total Productive Maintenance).

Виникнення сучасних концепцій, таких як ремонти по стану і тих, що орієнтовані на надійність, нерозривно пов'язано з появою високопродуктивних комп'ютерів і програмного забезпечення, котрі здатні зберігати і аналізувати великі масиви даних, знаходити закономірності і причини поломок. Програмне забезпечення представлено EAM-системами, такими як IFS Applications, Maximo і ін., а також супутніми аналітичними інструментами для аналізу трендів і причин, наприклад інтегрований з IFS Applications BI-Cycle.

Аналіз системи IFS Applications показав, що в ній вперше використовується новий підхід до