

УДК 338.5:656.611.2

## РАЗВИТИЕ РЫНОЧНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КРУИЗНОГО БИЗНЕСА В УКРАИНЕ

*Кирик О.Н., д.э.н., профессор (НУ ОЮА)*

Для обеспечения устойчивого развития туризма как важного структурного элемента любой развитой экономической системы необходимо создать систему обязательных предпосылок. Существуют многочисленные транспортные предприятия, в том числе и предприятия морского транспорта, которые специализируются на перевозке туристов. Быстро развивающийся мировой рынок морских пассажирских перевозок охватывает сферу обращения услуг морского пассажирского транспорта разных стран. Одним из наиболее распространенных видов водных путешествий становятся круизы. Современным условием и одновременно тенденцией развития круизного бизнеса является повышение качества и увеличение количества услуг на борту судна.

Одной из ключевых проблем развития круизного бизнеса в Украине является формирование институтов рыночной инфраструктуры в этой сфере. Рыночная инфраструктура круизного бизнеса должна включать институциональную, информационную и регламентирующую составляющие.

Институциональную основу должны формировать институты общего (транспортные предприятия, страховые компании, инвестиционные фонды, банки, институты рынка труда и т.д.) и специального назначения (рекламные компании, маркетинговые службы и т.д.), которые должны обеспечивать функционирование всех субъектов туристического процесса и эффективное движение материальных, финансовых и информационных потоков.

Информационная составляющая должна обеспечивать связь между подсистемами круизного бизнеса и непрерывный взаимный обмен информацией с внешней средой.

Регламентирующая составляющая должна основываться на законодательных и нормативных актах, которые регулируют отношения между субъектами туристического процесса и регламентируют их деятельность. Туризм – это отрасль, развитие которой в современных условиях невозможно без государственной поддержки в виде наличия системы нормативно-правовых документов, способствующих эффективному функционированию данной сферы, субсидий, льготных кредитов, поручительства займов, налоговых льгот, упрощения погранично-таможенного режима и т.д. Сегодня в экономике

Украины наметились позитивные тенденции. Правительство начало уделять больше внимания развитию туризма как высокорентабельной экономической отрасли. Внесены существенные изменения в Закон Украины «О туризме», разработаны проекты «Туристического кодекса Украины» и разнообразные программы развития туризма. Особое место в данных проектах должен занимать круизный туризм.

В процессе развития туристической отрасли правительство Украины, туристические операторы и производители туристического продукта должны уделять основное внимание развитию устойчивого туризма. Таким образом, туризм и, в частности, круизный бизнес, следует рассматривать как важнейший сектор современной национальной экономики и неотъемлемую составляющую социально-экономической политики Украины. Для развития национального туризма требуется активно развивать рыночную инфраструктуру.

УДК 656. 553.12

## ЗА ВИТРАТАМИ ПАЛИВА ПОТРІБНИЙ КОНТРОЛЬ

*Коваленко Л.В., ст. викладач(ДонІЗТ)*

Для зменшення експлуатаційних витрат потрібне економне використання дизельного палива на тягу поїздів. За допомогою систем «БІС-Р» та «Дельта-СУ». У минулі часи використання палива тепловозами за поїздку або зміну не фіксувалося так як локомотиви не були обладнані системами контролю наявності палива в паливному баку.

Першу систему контролю витрат палива розробили у 2003 році. Глави локомотивного господарства спільно із ЗАТ «БІС», котра отримала назву «БІС-Р». У теперішній час система дозволяє заміряти рівень, об'єм та температуру палива в баку тепловоза, кількість палива отриманого при екіпуванні, та розраховану реальну кількість палива витраченого за поїздку.

На сьогоднішній час «БІС-Р» фіксує випадки несанкціонованого зливу палива з баку або паливної системи дизеля на всіх режимах його роботи. Система також не дозволяє накопичувати не обліковане паливо в паливному баку.

Для проведення модернізації маневрових тепловозів приладами «БІС-Р» розроблено проект, інструкцію користувача та інші документи, проведено навчання працівників депо і служб локомотивного господарства залізниць щодо обслуговування систем і аналізу даних.

Було запроваджено на базі даних

маршруту машиніста для оцінки ефективності «БІС-Р», аналіз витрат палива за 10 днів (20 змін) до і після встановлення систем. Виявлено, що середнє зниження витрат палива біля 6% або 540 кг. Термін палива окупності системами до 6 місяців.

При аналізі даних системи «БІС-Р» було виявлено велику кількість порушень використання палива не за призначенням, випадки витручання в роботу систем, невідповідності кількості видачі палива при екіпіруванні тепловозів на ТНТС.

Функціональні можливості СКПРТ «Дельта-СУ» ефективного використання палива включають:

- оцінку теплотехнічного стану тепловоза;
- визначення фактичних витрат дизельного палива та порівняння їх із розрахунковими;

- контроль кількості палива, виданого на теплову при екіпіруванні;

- фіксацію фактів використання дизпалива не за призначенням.

Система СКПРТ «Дельта-СУ» впроваджується на магістральних тепловозах. На поточний момент їх впроваджено вже 784 системами.

Робота систем «БІС-Р» і СКПРТ «Дельта СУ» досить позитивний результат за умови забезпечення їх працездатності та аналізу даних щодо роботи тепловоза і витрат палива, своєчасного регулювання потужності дизель-генераторної установи.

На забезпечення постійного дієвого моніторингу за роботою систем контролю витрат палива та аналізу їх даних буде спрямована робота спеціального сектору, який організовується в Главку локомотивного господарства.

Таким чином, використання електронних систем контролю витрат палива дозволяє вирішити триєдине завдання:

1. збереження палива;
2. об'єктивне нормування витрат палива на виконану роботу;
3. контроль витрат палива.

УДК 338.24

### **ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ПІДПРИЄМСТВА В СУЧАСНИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ**

*Ковтун Т.В., здобувач (УкрДАЗТ)*

Забезпечення економічної безпеки для українських підприємства є важливим і актуальним завданням. Складний та проблемний перехід від планової економіки, нестабільність та

стихійність сучасної ринкової системи, світові глобалізаційні процеси формують загрози для підприємств, вимагаючи від керівників побудови комплексної і якісної системи економічної безпеки.

Для адміністративно-командної економіки (характерні: регулювання економіки адміністративно-командними методами; централізація влади; застосування принципів контролю, регулювання плановості (директивне планування), стандартності, стабільності; державна форма власності; існування єдиного народногосподарського комплексу, що передбачав значну частку великих підприємств з незакінченим циклом виробництва; відсутність вільної конкуренції, але існування її в прихованій, подавленій формі; взяття на себе державою функцій інституту сім'ї, ін. Процес перебудови виявився в Україні складним і тривалим. Новостворена держава взяла курс до ринкової системи за складних умов: зруйнування старої економічної системи і відсутності нової; попереднього проведення помилкової економічної політики; усунення держави від участі в економічних процесах, регулюванні; відсутності необхідної законодавчої бази; розриву економічних зв'язків; виникнення гіперінфляції, як результату лібералізації цін; роздрібнення та приватизації; застарілого обладнання, а отже, і неконкурентної продукції на міжнародних ринках; великої ресурсо- та енергоємності виробництва при підвищенні тарифів на енергоносії, а отже і собівартості; спаду виробництва; слабкої комерціалізації наукових досягнень; застосування ринкових реформ замість директивних методів, що спричинили переміщення економічної активності з легальної сфери у нелегальну, виникнення стихійних ринків, гіпертрофованого зростання «тіньової» економіки, недобросовісної конкуренції. Такий стан призвів керівників підприємств, а також населення, до зневіри в ефективний результат та примирення з безвихідністю ситуації, що породило їх деморалізацію, пасивність, виникнення морального та правового нігілізму.

Сучасна економіка України набуває ознак латентної, її стан характеризується значною та масштабною монополізацією та олігополізацією господарських структур, рейдерськими методами, примусовим доведенням до банкрутства, нелегітимністю, криміналізацією влади, підприємницьких структур, постійними кризовим явищами. Притаманний стихійний характер економічного розвитку – застосування державою економічних законів як реакції на негативні явища, а не попередження, не як планомірного, поміркованого, заздалегідь продуманого, підготовленого та науково обгрунтованого заходу. Більшість економічних дій