так же наливных (в 2012 году составили 4264 тыс.т., что на 6.8 % больше чем в 2011 году).

Выводы. Транзитные грузопотоки и их обслуживание относятся к особому виду международного бизнеса. В этой системе сложились специальные международные стандарты и требования, соблюдение которых формирует сбалансированность участия национальных транспортных систем. Если последние не отвечает общим требованиям или обусловливает появление технических или коммерческих ограничений, транзитные грузопотоки уходят на альтернативные направления. Поэтому в качестве критерия эффективности обслуживания транзитных грузопотоков необходимо рассматривать не максимум тарифов и сборов, а адекватность транспортной системы и экономичность ее функционирования относительно равновесных тарифов.

Планирование себестоимости грузопереработки по отдельным подразделениям порта должно основываться на системе нормативов, предопределяющих адекватность средних затрат уровню равновесного тарифа на рынке стивидорных услуг.

Оптимизация транзитных грузопотоков, обслуживаемых национальной транспортной системой, зависит от трех основных групп факторов: естественной привлекательности портов и наземных путей в соответствии с принципами формирования региона транспортного обслуживания; экономической выгодности с позиции грузовладельцев и транспортных предприятий; четкости правовых положений и организации обслуживания. С учетом этих факторов должна строиться экономико-правовая система, принципы налогообложения и формироваться технико-экономический уровень предприятий морского транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Примачов М.Т. Підприємництво в торговельному судноплавстві: підручник для курсантів морських вузів / М.Т. Примачов, Н.М. Примачова, О.Ю. Вовк– Одеса: ОНМА, 2012. – 299 с.
2. Котлубай О.М. Теорія і методологія розвитку транспортно-технологічних систем перевезення вантажів / О.М. Котлубай– Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. – 200 с.
3. Миюсов М. В. Стратегия позиционирования национального морского транспорта в глобальном рынке морской торговли / М. В. Миюсов, Н. Т.Примачев, В. В.Винников, С. В. Винников, Н. Н. Примачев– Одесса: Автограф, 2006. – 234 с.
4. Статистика Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.ukrstat.gov.ua
5. Викингу 10 лет: [журнал порты Украины / гл. редактор К. Ильницкий]. – 2013. - № 1. С. 7
6. Статистика: [журнал порты Украины / гл. редактор К. Ильницкий]. – 2013. - № 1. С. 67 - 70

Рецензент *д.э.н., профессор ОНМА Примачев Н.Т.*
Эксперт редакционной коллегии *к.э.н., доцент УкрГАЖТ Зубенко В.А.*

УДК 38.124

ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ІНФРАСТРУКТУРИ

Міщенко С.П., к.е.н., доцент (ХНАДУ)

Визначено напрями розвитку інфраструктури, охарактеризовано фінансово-економічну безпеку інфраструктури, визначено напрями забезпечення фінансово-економічної безпеки залізничного транспорту.

Ключові слова: залізничний транспорт, інфраструктура, фінансово-економічна безпека.

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Мищенко С.П., к.э.н., доцент (ХНАДУ)

Определенны направления развития инфраструктуры, охарактеризовано финансово-экономическую безопасность инфраструктуры, определенно направления обеспечения финансово-экономической безопасности железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, инфраструктура, финансово-экономическая безопасность.

FINANCIAL AND ECONOMIC SECURITY INFRASTRUCTURE

Mishchenko S.P.

Determining the direction of infrastructure development, characterized by financial and economic security of the infrastructure, particularly the direction of providing financial and economic security of rail transport.

Keywords: railway transport, infrastructure, financial and economic security.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Глобальна фінансово-економічна криза привела до падіння виробництва, зростання безробіття, зниження доходів населення. Дія глобальної кризи на Україну посилена накопиченою деформацією структури економіки, високою залежністю від експорту природних ресурсів, низькою конкурентоспроможністю її несировинних секторів, орієнтацією переважно на зовнішні джерела фінансування. Однією з основних причин, що ускладнює вихід з кризи і перехід до модернізаційної економіки, є недостатній розвиток інфраструктури, її фізичне і моральне старіння.

У США, Китаї, Індії, Бразилії і низці інших країн створення інфраструктури XXI століття розглядається як основа посткризового інноваційного розвитку економіки і забезпечення національної безпеки. В Україні інвестиції в розвиток інфраструктури, особливо дорожньо-транспортної, скорочуються із-за дефіциту бюджету і надмірної вартості будівництва, викликаної, зокрема, відсталістю технологічних регламентів. Це створює загрозу економічній безпеці і підсилює ризик нової кризи, зриву програми модернізації вітчизняної економіки.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Безпосередньо економіку і безпеку транспортної інфраструктури досліджували Авдєєв М.О., Горелов Г.В., Дикань В.Л., Журавльова Н.О., Смирнов В.В., Стиславський О.Б., Цигичко В.М. та інші [1-5]. Достатньо широка розробленість проблеми все ж таки потребує додаткової уваги як до змісту фінансово-економічної безпеки інфраструктури, так і її особливостей для залізничного транспорту.

Метою статті є встановлення основних напрямів розвитку інфраструктури та обґрунтування напрямів забезпечення її фінансово-економічної безпеки в умовах модернізації економіки.

Виклад основного матеріалу дослідження. В останній час розвиток інфраструктури відбувався за такими основними напрямами:

1) Виділення глобального, національного, регіонального і локального рівнів – мега, макро, мезо, мікро інфраструктури;

2) Розширення представлення об інфраструктурі як загальної умови виробництва не тільки матеріальних продуктів, але і різноманітних, в т.ч. соціальних послуг. А.Сміт, Д.Рікардо та інші економісти розглядали виробництво винятково як створення наочних матеріальних благ, відокремлюючи від нього сферу послуг і невиробничу сферу. У постіндустріальній економіці це розділення не має сенсу, оскільки наука, освіта, охорона здоров'я, культура виступають рівноправними і навіть домінуючими агентами виробництва, а послуга розглядається як елемент суспільного багатства.

Інфраструктура в сучасних умовах може розглядатися як особливий суспільно-ринковий інститут, який грає ключову роль у формуванні єдиного економічного простору з вільним переміщенням товарів, трудових, матеріальних і фінансових ресурсів на основі правопорядку, встановленого і підтримуваного державою.

3) Інфраструктура ТНК і інфраструктура держави. Разом з ТНК, заснованими на майнових відносинах, в умовах глобалізації розвиваються підприємницькі мережі – організаційні системи з коаліційною взаємодією учасників, організаційні системи нового типу, що дозволяють реорганізувати всю інфраструктуру на базі міжфірмової взаємодії, що не вимагає злиття, поглинань та інших форм концентрації капіталу.

4) Інфраструктура, заснована на інтелектуальній власності. Для постіндустріальної інфраструктури особливого значення набуває реєстрація інтелектуальної власності і раціоналізація її обороту. У дослідженнях виділяються риси інтелектуальної власності як бази розвитку сучасної інфраструктури.

Концепція інфраструктури як особливого суспільно-ринкового інституту і виду економічної діяльності виходить з єдності матеріально-виробничої і соціальної інфраструктури, що базується на співпраці держави, транснаціонального і національного бізнесу, виділення природних монополій і конкурентної інфраструктури.

Шляхи інституційного реформування вітчизняної інфраструктури, пов'язані з підвищенням ефективності державного регулювання, розвитком державно-приватного партнерства, захисту і обороту інтелектуальної власності тощо.

Інфраструктуру можна визначити як особливий сектор економіки і вид економічної діяльності, здійснюваний на основі державно-приватного партнерства і під державним контролем, який направлений на створення та поліпшення умов соціально-економічного і технологічного розвитку на глобальному, національно-регіональному і локальному (первинному) рівні.

У сучасних умовах безпека інфраструктури

© Міщенко С.П.

– це стан інфраструктури, що забезпечує, по-перше, безпеку особи, бізнесу і держави; по-друге, загальний доступ до інфраструктури за справедливими цінами; по-третє, її інноваційність, необхідну для підтримки конкурентоспроможності економіки; по-четверте, фінансово-економічну безпеку самої інфраструктури.

Безпека інфраструктури пов'язана не з максимізацією послуг, що надаються нею, а з оптимізацією їх числа, наприклад, тонно-кілометрів, кіловат-година та інших обсягових показників.

Принципове значення в сучасних умовах має комплексність інфраструктури, її здатність забезпечувати інноваційний розвиток, конкурентоспроможність і продуктивність праці, якість життя, відповідну соціальним стандартам.

Фінансово-економічна безпека інфраструктури означає залучення достатніх для її стійкого функціонування і розвитку інвестицій та їх ефективне використання, а також стабільне фінансування поточних витрат при конкурентних цінах на інфраструктурний продукт.

Нині потрібно розробити типову методику оцінки соціально-економічної ефективності крупних інфраструктурних проектів, в якій враховувалися би інтереси не тільки інвесторів, але і регіонів, де ці проекти здійснюються. Це дозволить розробити правове забезпечення, механізми фінансування великомасштабних проектів за участю іноземних і вітчизняних інвесторів, держави і місцевих органів влади. Необхідне введення податкових пільг для пріоритетних напрямів інфраструктурних інвестицій (звільнення від податків реінвестованого прибутку, безмитне ввезення техніки і технологій, зниження резервних вимог і податків для уповноважених банків, що беруть участь у фінансуванні проектів).

До найважливіших методологічних аспектів стратегічного управління фінансово-економічною безпекою транспортної системи належать її довгостроковий характер, тісний зв'язок з програмами регіонального розвитку і кластеризації економіки, реформування дорожнього господарства, виходячи з перспективного рівня автомобілізації і програмно-цільового підходу, створення логістичної системи тощо.

Тобто основною причиною нерозвиненості вітчизняної транспортної інфраструктури є неефективність її фінансового забезпечення і загального управління. Держава повинна сформувати умови, при яких інфраструктура виявить свої унікальні інвестиційні переваги як альтернативний виробничо-комерційному сектору клас активів. Тільки інфраструктурні активи надають довгострокові і стратегічно необхідні суспільству послуги, мають щонайширшу базу споживачів, здатність генерування тривалих і передбачених потоків готівки, підтримуваних довгостроковими контрактами і регульованими цінами.

Для фінансово-економічної безпеки залізничного транспорту особливе значення має:

- перехід від покриття збитків транспортних підприємств до закупівлі транспортних послуг або компенсації частини витрат їх споживачів за рахунок відповідних бюджетів;
- правова регламентація відбору інвестиційних проектів, що дають переважно довгостроковий соціально-економічний, а не комерційний ефект для бюджетного фінансування. Бюджет не повинен конкурувати з приватними інвесторами у фінансуванні проектів з нормальними (менше 5-7 років) термінами окупності;
- розширення використання державних фінансових гарантій за пріоритетними інвестиційний-інноваційними проектами на основі солідарної відповідальності та субсидування частини відсотка по довгострокових кредитах;
- розвиток лізингу сучасної транспортної техніки за допомогою податкових пільг;
- сприяння в організації консорціумів за участю іноземних інвесторів за умови надання ними вітчизняним компаніям прав на нові технології і ноу-хау;
- реалізація принципу «користувач платить» в системі господарських відносин. На фінансово-економічну безпеку залізничного транспорту істотно впливають виконувані їм державні та соціальні (зовнішньоекономічні) функції:
- утримання резерву пропускних спроможностей і рухомого складу для забезпечення сезонних піків і реакції на зміну економічної кон'юнктури, в т.ч. у зв'язку з виходом з кризи і переміщенням товарних потоків на схід;
- субсидування соціально-значущих приміських і дальніх (для ряду категорій населення) пасажирських перевезень.

Висновки. Таким чином, принципове значення в сучасних умовах має комплексність інфраструктури, її здатність забезпечувати інноваційний розвиток, конкурентоспроможність і продуктивність праці, якість життя, відповідну соціальним стандартам. Це потребує провадження відповідних механізмів забезпечення її фінансово-економічної безпеки, що характеризується залученням достатніх для її стійкого функціонування і розвитку інвестицій і їх ефективне використання, а також стабільне фінансування поточних витрат при конкурентних цінах на інфраструктурний продукт.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Авдеев М.А. Методика категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств / Авдеев М.А., Горелов Г.В., Смирнов В.В. // Сборник докладов VII международная научно-практическая конференция «Терроризм и безопасность на транспорте» / РПА «АПР». – М., 2009. – С. 6-16.

2. Економічна безпека підприємства: навчальний посібник / Дикань В.Л., Воло вельська І.В.,

Маковоз О.В. - Х.: УкрДАЗТ, 2011. – 270 с.

3/ Журавлева Н.А. Безопасность транспортной инфраструктуры / Н.А. Журавлева //Экономика железных дорог. 2010. - №7. – С. 134-142.

4. Кононов А.А. Управление рисками нарушения транспортной безопасности / Кононов А.А., Стиславский А.Б., Цыгичко В.Н. - М.: АС-Траст, 2008. – 210 с.

5. Сапронов О. Виклики, ризики та загрози національній безпеці в транспортній сфері [Електронний ресурс] / О. Сапронов . – Режим доступу: www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Dums/2010_3/10sovbts.pdf.

***Рецензент** д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.*
***Експерт редакційної колегії** к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 656.2.007.2 (477)

ПРОГРАМА МОЛОДІЖНОЇ ПОЛІТИКИ ЗАЛІЗНИЦІ - ОСНОВА ЗАЛУЧЕННЯ МОЛОДИХ ФАХІВЦІВ ТА ЇХ АДАПТАЦІЇ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ

Толстова А.В., к.е.н., асистент,
Шершень М.П., студентка (УкрДАЗТ)

В статті обґрунтована необхідність залучення молодих фахівців на залізниці України. В якості інструменту залучення та адаптації молодих спеціалістів, запропоновано створення Програми молодіжної політики залізниці, яка направлена на професійний розвиток і особистісне становлення молоді, її залучення до творчої і активної праці.

Ключові слова: молоді фахівці, залізничний транспорт, молодіжна політика, професійний розвиток.

ПРОГРАММА МОЛОДЕЖНОЙ ПОЛИТИКИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ - ОСНОВА ПРИВЛЕЧЕНИЕ МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ И ИХ АДАПТАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ УКРАИНЫ

Толстова А.В., к.э.н., ассистент,
Шершень М.П, студентка (УкрГАЖТ)

В статье обоснована необходимость привлечения молодых специалистов на железные дороги Украины. В качестве инструмента привлечения и адаптации молодых специалистов предложено создание Программы молодежной политики железной дороги, которая направлена на профессиональное развитие и личностное становление молодежи, ее привлечениея к творческой и активной работе.

Ключевые слова: молодые специалисты, железнодорожный транспорт, молодежная политика, профессиональное развитие.

PROGRAM OF YOUTH POLICY RAILROAD - BY ATTRACTING YOUNG PROFESSIONALS AND THEIR ADJUSTMENT TO THE RAILWAYS OF UKRAINE

Tolstova A.V.
Shershen M.P.

In the article the need to attract young professionals to the railways of Ukraine. As a tool to attract young professionals and adaptation, proposed the creation of youth policies railway, which is aimed at professional development and personal development of young people, its involvement in the creative and active work.

Keywords: young professionals, rail transport, youth, professional development.

Постановка проблеми. В сучасних умовах розвитку саме персонал розглядається як найбільш коштовний капітал, яким володіє підприємство. Він є головною ланкою виробничого процесу, який на основі високоефективної роботи, належної підготовки і кваліфікації людських ресурсів дозволяє новітнім технологіям, інноваційним ідеям приносити максимальну користь підприємству. Зважаючи на це одним з ключових факторів успіху у вирішенні стратегічних завдань розвитку залізниць України та підвищення їх продуктивності є залучення, виховання і соціалізація молодих працівників, а також включення їх в інноваційні та модернізаційні процеси. Молоді працівники, що володіють

© Толстова А.В.,
Шершень М.П.