

І.О. ХОРОШИЛОВА, асистент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, Харків

НАПРЯМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

У статті розкрито напрями забезпечення економічної безпеки транспортної системи України, що включають посилення державного регулювання, державного протекціонізму транспорту, оновлення рухомого складу, розбудови мережі міжнародних транспортних коридорів тощо. Схарактеризовано ситуацію, яка склалася у 2013 році.

Ключові слова: економічна безпека, транспортна система, напрями.

Постановка проблеми. Розвиток ринкових відносин, трансформація форм власності, зміна факторів мотивації праці визначають необхідність формування нових підходів до організації та управління транспортною системою. Особлива роль відводиться підтримці належного рівня економічної безпеки транспортної системи, як обов'язкової умови стійкого функціонування. Ця проблема зберігає свою актуальність для всієї системи транспорту також і через послаблення позицій України на світовому ринку перевезень, втрату транзитних потоків.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Проблемам економічної безпеки транспорту присвячена велика кількість наукових праць. Значний рівень теоретичних надбань належить таким вченим як Міщенко С.П., Шевченко І., Ейтутіс Г., Новікова А., Широковій О., Васильєву О., Лук'яновій О., Мачерет Д., Терешіній Н., Лапідуса Б., Тріхункову М. [1-8]. Незважаючи на визначний внесок зазначених вчених актуальним є дослідження теоретичних основ щодо проблеми визначення, оцінки і прогнозування розвитку транспортної системи з погляду забезпечення його економічної безпеки за допомогою найважливіших показників і індикаторів його функціонування під впливом загроз зовнішнього і внутрішнього характеру.

Виклад основного матеріалу дослідження. Складовою національної безпеки держави є транспортна безпека, яка характеризується як стан захищеності життєво важливих інтересів особи, економіки, держави від реальних та потенційних загроз якісному транспортному забезпеченню на внутрішніх та міжнародних ринках перевезень на основі ефективного використання її транспортного потенціалу. Транспортна безпека включає

чотири аспекти: економічний, що характеризує ступінь конкурентоспроможності вітчизняного транспорту, рівень забезпечення потреб країни у перевезеннях та реалізації її транзитного потенціалу; соціальний, що характеризує стан задоволення населення країни у перевезеннях, а також соціально-психологічний стан транспортних колективів, міст та регіонів, де транспорт є системо утворюючим елементом; технологічний, що характеризує рівень безпеки на транспорті (аварійність); екологічний, що характеризує техногенний вплив транспорту на навколишнє середовище.

Економічна безпека транспортної системи визначається спроможністю вітчизняного транспорту якісно конкурувати на ринках міжнародних перевезень та ефективно реалізовувати транзитний потенціал. Серед основних показників економічної безпеки транспортної системи називають рівень зносу основних фондів, рівень інвестицій у транспорту систему, частку імпортованих технічних засобів транспорту у загальному обсязі закупівель техніки.

Україна володіє розвинутою транспортною системою, до складу якої входять 22,3 тис.км залізничних колій, 169,5 тис.км автомобільних доріг, майже 3 тис.км внутрішніх водних шляхів, 18 морських та 10 річкових портів, 36 аеропортів. Однак, не дивлячись на це сучасний стан транспортної системи України не відповідає вимогам світового транспортного ринку в результаті чого держава поступово втрачає свій транзитний потенціал.

Технологічні потужності національної транспортної системи дозволяють щороку перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом і переробляти в портах понад 60-70 млн. тонн та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. тонн транзитних вантажів. Однак, фактичні обсяги транзиту становлять лише 200 млн. тонн, тобто наявний транзитний потенціал України використовується на 70 %, а на транспорті загального користування (без трубопроводів) - лише на 50 %. Такі труднощі в реалізації Україною своєї ролі транзитної держави викликані, перш за все, відсутністю тривалий час державної інвестиційної підтримки транспортних галузей, в результаті чого останні втратили свої провізні спроможності.

Автомобільний транспорт виступає ключовим елементом транспортної системи України, але автомобільні дороги не відповідають європейським стандартам, зокрема таких показникам, як: навантаження на вісь, швидкість пересування, забезпеченість сучасними дорожніми знаками і розміткою, необхідною кількістю пунктів технічної та медичної допомоги, харчування і відпочинку, заправки паливом і мастилом, телефонного зв'язку тощо. Практично відсутні дороги 1 категорії з багаторядним рухом на високих

швидкостях. Значного поліпшення потребує матеріально-технічна база організацій, які здійснюють розвиток і обслуговування автомобільної транспортної мережі.

Визначну роль виконає водний транспорт. Сьогодні з огляду на значне моральне старіння і фізичне зношення суден (понад 15 років), а також їх мало тоннажність різко постало завдання оновлення флоту. Його вирішення вимагає реструктуризації суднобудівної галузі, налагодження випуску суден різного призначення на заводах у Миколаєві, Херсоні, Керчі та Феодосії, а також на 8 судноремонтних заводах [9]. Однак сьогодні вже не достатньо вантажі швидко та якісно перевалювати в портах, перш за все необхідно забезпечити своєчасну доставку цих вантажів до кінцевого місця призначення, що можливо лише шляхом тісної взаємодії морського, залізничного та автомобільного видів транспорту. Проявом такої співпраці є організація контейнерних, контейнерних, мультимодальних та інترمодальних перевезень.

Лідуючі позиції в транспортній системі України належить трубопроводному транспорту. Україна виступає найбільшим в світі транзитером нафти та природного газу. Через її територію проходить 22 магістральні газопроводи, 15 з яких виходить за межі України, та 12 основних нафтопроводів. Лише російського газу через Україну щорічно прокачується в середньому 100-115 млрд. куб. м. Велику небезпеку трубопроводному транспорту становить значне фізичне старіння цього господарства. На сьогоднішній день потребують заміни сотні кілометрів магістральних трубопроводів і десятки газоперекачувальних станцій та діагностики трубопроводів. Другою і можливо найбільшою проблемою для трубопроводного господарства України є можливість втрати частини транзитного газу, який постачається з Росії в Європу.

Залізничний транспорт України, являючись основним перевізником промисловості України та основою її транспортної системи, перевозить понад 45% пасажирів і понад 80% вантажів. При цьому знос основних фондів та рухомого складу — катастрофічний. За останні роки у залізничну галузь вкладається капітальних інвестицій лише близько 3% від загальних державних витрат, тоді як в розвинених країнах світу - близько 10 - 15%. Галузь працює з фізично та морально застарілими фондами, знос яких стрімко прогресує. Якщо в 1995 р. рівень їх зносу складав близько 41%, то в 2013 р. уже досяг 87%, тобто збільшився в 2,1 рази. Вичерпали свій ресурс більше 73% усіх споруд, у тому числі знос верхньої будови шляху досяг 71%, ресурс залізничних мостів вичерпаний на 70%, з перевищення нормативного терміну експлуатується більше 60% усіх стрілочних переводів, більше половини ліній автоблокування. Особливо великий рівень зносу рухомого складу: вантажні

вагони — більше 70%, пасажирські — 83%. За межами нормативного терміну служби експлуатується 83% електровозів, 88% тепловозів, 89% секцій електромоторів і 76% дизель-потягів. Залізниці відчувають дефіцит вантажних ресурсів, і в першу чергу напіввагонів, що забезпечують більше 75% перевезень вантажів. Залізниці перебувають у складному фінансовому стані, дефіцит коштів доріг уже перевищив 20% від річного обсягу надходжень, кредиторська заборгованість наближається до 10 млрд. грн., а це майже 31% річних прибуткових надходжень від перевезень.

Прискорене оновлення рухомого складу є одним із найважливіших напрямів модернізації транспорту. Це дасть змогу суттєво поліпшити обслуговування економіки та населення, підвищити конкурентоспроможність національних перевізників на світових ринках перевезень, забезпечить повною мірою безпеку перевезень та охорону довкілля. Проте, багато інвесторів, скоріше за все, не будуть направляти інвестиційні ресурси в транспорту систему, дотримуючись принципу обережності (консерватизму).

За попередніми даними за 2013 рік у транспортній системі України забезпечено стабільне зростання вантажних та пасажирських перевезень [9].

Динаміка до зростання, незважаючи на втрату одного з основних гравців ринку на початку року, передусім спостерігається в авіації. Авіаційним транспортом України впродовж 2013 року буде перевезено 7 млн 520 тис. пасажирів: на міжнародних рейсах - 6 млн. 405 тис., на внутрішніх – 1 млн 115 тис. осіб. У цілому – це 98,6% від торішніх обсягів 2012 року. За підсумками року буде досягнуто торішніх результатів. Зокрема на 8,7% збільшилась кількість пасажирів на міжнародних лініях – перевезено 465,2 тис. осіб.

За попередніми розрахунками пасажиропотоки через аеропорти України склали 1 млн. 136,9 тис. осіб – на 18,1% більше, ніж у 2012 році. За 2013 рік аеропорти орієнтовно прийняли та відправили 14 млн 70 тис. пасажирів – на 6,7% більше, ніж за 2012 рік. Обсяги перевезень пасажирів залізницею у 2013 році залишилися - майже на рівні 2012 року. Загалом упродовж 2013 року буде перевезено 446,9 млн осіб – це 99,5% до відповідних показників 2012 року. А от навантаження на залізничному транспорті зростають. При цьому середньодобове навантаження сягало 1 млн 147 тис. 570 тонн або 17 тис. 837 вагонів, що на 5,2% перевищує дані 2012 року. Також залізничники продовжують нарощувати перевезення зернових нового врожаю - 3451,6 тис.тонн зернових (54258 зерновозів), що більше проти 2012 року на 37,9%. Щодоби вантажилось 1809 зерновозів проти 1318 у 2012 році. Загальні результати перевезення вантажів Укрзалізницею всього на 4 % менше, ніж у 2012 році і склали 404,8 млн тонн вантажів [9].

У морських торговельних портах обсяги вантажопереробки зростають – за 2013 рік у портах буде перероблено 132,9 млн тонн– 96,4% до аналогічних показників 2012 року. Збільшили українські порти й переробку імпортованих вантажів до 16,4 млн. тонн - на 11,4% більше проти торішніх результатів. По каботажних вантажах приріст складає 28,8% - перероблено 2,7 млн тонн. Експортних вантажів перероблено 11,5 млн тонн – приріст 31%, транзитних – 1,9 млн тонн – це лише 65 % до рівня 2012 року. У цілому перероблено 89,2 млн тонн – на 0,5% більше – експортних, транзитних – 24,6 млн тонн, або 76% до рівня показників минулого року.

Також стабільно працюють відділення Укрпошти, забезпечуючи своєчасну обробку та доставку поштових відправлень. Такі показники роботи демонструють можливість отримати позитивні результати по всій транспортній системі за підсумками року [9].

За таких умов особлива увага повинна приділятися й ефективній взаємодії різних видів транспорту, адже досить часто перевезення одним видом транспорту стає просто неможливим і вимагає залучення інших видів, досягнення чого можливе лише за рахунок сумісного планування транспортних процесів на різних видах транспорту, переходу на інформаційно-логістичні методи обслуговування. Рівень зносу основних фондів, особливо транспортної техніки, є одним з головних показників рівня економічної безпеки, оскільки вітчизняний транспорт втрачає свої позиції саме через старіння основних фондів, відсутність процесів простого та розширеного їх відтворення.

Висновки. Таким чином, проблеми економічної безпеки транспорту сьогодні досить актуальні та вимагають негайного розв'язання шляхом посилення державного регулювання, оновлення рухомого складу, державного протекціонізму транспорту, розбудови мережі міжнародних транспортних коридорів. Незважаючи на те, що у цілому у 2013 році ситуація у транспортній системі України покращилася. Подальші дослідження мають бути спрямовані на пошук ефективних напрямів забезпечення економічної безпеки транспортної системи України.

Список літератури : 1. Міщенко С.П. Напрямки забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту/ С.П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2011. - № 34. - С. 206 - 209. 2. Шевченко І. Особливості формування економічної безпеки підприємства / І. Шевченко // Наука молода. - 2010. - №10. - С. 178-181. 3. Ейтутіс Г. Оцінка економічної безпеки залізничного транспорту. - Економіст. - 2009. - №. - с. 56-59. 4. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова. - К., 2003. - 498 с. 5. Широкова О. М. Роль залізничного транспорту в забезпеченні економічної безпеки України / О. М. Широкова, Т. О. Тимофєєва // Проблеми економіки та управління : [збірник наукових праць] / відповідальний редактор Й. М. Петрович. - Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2012. - С. 227-230. 6. Васильєв О.Л., Лук'янова О.М. Напрямки забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту / О.Л. Васильєв, О.М. Лук'янова // Вісник економіки транспорту і промисловості № 41 – 2013р – С. 92-

95. 7. Мачерет Д.А. Работа железнодорожного транспорта: макроэкономический аспект / Д. А. Мачерет // Железнодорожный транспорт. - 2006. - №2. - С. 7-13. 8. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник / Под ред. Н.П. Тершиной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. – Москва, 2005. – 634 с. 9. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України - Електронний ресурс: Режим доступу - <http://www.mtu.gov.ua/>

Bibliography (transliterated): 1. Mishhenko S.P. *Napryamky` zabezpechennya ekonomichnoyi bezpeky` zalizny`chnogo transportu/* S.P. Mishhenko // *Visny`k ekonomiky` transportu i promy`slovosti.* - 2011. - # 34. - S. 206 - 209. 2. Shevchenko I. *Osobly`vosti formuvannya ekonomichnoyi bezpeky` pidpry`yemstva /* I. Shevchenko // *Nauka moloda.* - 2010. - #10. - S. 178-181. 3. Ejtutis G. *Ocinka ekonomichnoyi bezpeky` zalizny`chnogo transportu.* - *Ekonomist.* - 2009. - #. - s. 56-59. 4. Novikova A.M. *Ukrayina v sy`stemi mizhnarodny`x transportny`x kory`doriv /* A. M. Novikova. - K., 2003. - 498 s. 5. Shy`rokova O. M. *Rol` zalizny`chnogo transportu v zabezpechenni ekonomichnoyi bezpeky` Ukrayiny` /* O. M. Shy`rokova, T. O. Ty`mofeyeva // *Problemy` ekonomiky` ta upravlinnya : [zbirny`k naukovy`x pracz'] / vidpovidal`ny`y redaktor J. M. Petrovy`ch. - L`viv : Vy`davny`cztvo L`vivs`koyi politexniki`*, 2012. - S. 227-230. 6. Vasy`l`yev O.L., Luk`yanova O.M. *Napryamky` zabezpechennya ekonomichnoyi bezpeky` zalizny`chnogo transportu /* O.L. Vasy`l`yev, O.M. Luk`yanova // *Visny`k ekonomiky` transportu i promy`slovosti* # 41 – 2013r – S. 92-95. 7. Macheret D.A. *Rabota zheleznodorozhnogo transporta: makroekonomicheskij aspekt /* D. A. Macheret // *Zheleznodorozhnyj transport.* - 2006. - №2. - S. 7-13. 8. *Jekonomika zheleznodorozhnogo transporta:* Uchenik / Pod red. N.P. Tereshinoj, B.M. Lapidusa, M.F. Trihunkova. – Moskva, 2005. – 634 s. 9. *Oficijny`j sajt Ministerstva infrastruktury` Ukrayiny` - Elektronny`j resurs:* Rezhym dostupu - <http://www.mtu.gov.ua/>

Надійшла до редколегії 07.02.2014

УДК 658.310.8:331.101.3

Ю.Е. ДУДНЄВА, канд. екон. наук, доц., Українська інженерно-педагогічна академія, Харків;

І.С. КІР'ЯН, стар.викл., Храківський національний економічний університет, Харків

СТРАТЕГІЧНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ СУЧАСНОГО МОТИВАЦІЙНОГО ВПЛИВУ В УМОВАХ ДЕФІЦИТУ РЕСУРСІВ

Запропоновано стратегічний підхід до формування елементів мотиваційного впливу на співробітників виробничих підприємств в умовах дефіциту коштів, не достатньо прийнятного стану основних фондів. Визначено складові стратегії розвитку підприємства, що мають безпосереднє відношення до подальшого впровадження запропонованих мотиваційних чинників.

Ключові слова: стратегія, мотивація, персонал, гнучкий графік роботи, дистанційна робота, корпоративна культура, управління персоналом.

Вступ. В умовах, коли стрімко розвиваються новітні технології, розробляються принципово нові підходи до виготовлення та експлуатації

© Ю.Е. Дуднева, І.С. Кір'ян, 2014