

соответствуют действующим в Украине требованиям. Вместе с тем, решения в отношении развития отечественного производства или импорта транспортных средств, оборудования и комплектующих, а также реализация соответствующих мер экономического регулирования должны приниматься с учетом реальных возможностей отечественных производителей, а также сложившегося международного разделения труда.

Основными мерами по формированию стабильного внутреннего рынка транспортных средств и оборудования являются:

стимулирование развития лизинговой деятельности;

приведение к мировым нормам условий использования залога в финансировании проектов, связанных с приобретением транспортных средств;

создание системы экономических стимулов для производства и эксплуатации наиболее эффективных и экологичных транспортных средств и оборудования, а также скорейшего списания морально и физически устаревшей техники;

поддержка транспортных организаций, осваивающих перспективные образцы новой отечественной техники;

повышение доступности кредитных ресурсов на реализацию инвестиционных проектов за счет субсидирования части банковских процентных ставок из средств государственных бюджетов, в первую очередь, на первоначальном этапе освоения и продвижения на рынок перспективной отечественной техники.

УДК 656.257:681.32

ШЛЯХИ СКОРОЧЕННЯ МАТЕРІАЛЬНИХ РЕСУРСІВ ПРИ ВПРОВАДЖЕННІ НОВІТНІХ СИСТЕМ ЗАЛІЗНИЧНОЇ АВТОМАТИКИ

Каменєв О.Ю., асистент (УкрДАЗТ)

Комплексна модернізація пристроїв залізничної автоматики і телемеханіки (ЗАТ), фізичний знос основних фондів яких на даний час перевищує 75%, є необхідною умовою технічного переоснащення залізничного транспорту в рамках його реформування. Основним її напрямком є впровадження новітніх мікроелектронних засобів ЗАТ, перш за все – систем електричної централізації (ЕЦ), внесок якої в загальну технічну оснащеність залізниць України даними засобами досягає майже 50%. При цьому переважна кількість виробничих витрат на впровадження таких пристроїв (до 70%) припадає на перевірку та підтвердження їх

відповідності технічним вимогам до функціонування і побудови, зокрема стандартам із безпечності і надійності. Зазначені витрати обумовлюються, перш за все, значними апаратними, часовими і людськими ресурсами на проведення випробувань продукції, які, згідно з нормами ряду нормативних документів (ДСТУ 4178-2003, ДСТУ 4151-2003 тощо) є вирішальним етапом технічного контролю, підтвердження безпечності і надійності систем ЗАТ.

В рамках проведеного дослідження встановлено, що доцільним шляхом зменшення зазначених витрат є скорочення апаратної ресурсоемності випробувальних стендів ЗАТ за рахунок часткового використання спеціалізованого програмного забезпечення, на базі якого формуються імітаційні моделі для частини піддослідної апаратури. Шляхом поєднання властивостей імітаційних моделей, фізичних моделей апаратури та її дослідних зразків на рівні підсистеми логічної обробки функцій ЗАТ формується комбінована модель для випробувань системи, у складі якої має місце мінімальний набір мікропроцесорного обладнання, взаємозалежності між яким забезпечуються під час випробувань на рівні програмної (імітаційної) складової. В граничному випадку зазначений набір включає єдину систему представників класів еквівалентності відповідного обладнання (тобто має по одному представнику відповідної групи приладів за функціональною ознакою).

Додатково скорочення апаратних ресурсів у складі випробувального комплексу ЗАТ тягне скорочення часу на проведення випробувань, витрат електроенергії та зменшення кількості задіяного персоналу (за рахунок, передусім, спрощення процесу керування випробуваннями при використанні програмно-імітаційної складової).

Впровадження зазначених науково-технічних заходів у виробництво виконано для мікропроцесорної системи ЕЦ (МПЦ) типу МПЦ-С вітчизняної розробки (ТОВ «НВП «САТЕП», м. Харків), зокрема при її сертифікації на функційну безпечність та електромагнітну сумісність. На підставі техніко-економічного розрахунку нової технології випробувань встановлено, що економічний ефект від її впровадження в розрахунку на одну середню залізничну станцію (22 стрілки), що обладнується системою МПЦ-С, складає приблизно 49,7 тис. грн. тільки на етапі виробництва. Додатково встановлено, що подальше використання запропонованих заходів під час експлуатації системи (при перевірці залежностей ЕЦ та інших контрольно-діагностичних процедурах) дозволяє скоротити експлуатаційні витрати до 127 тис. грн. на рік. Це досягається, перш за все, за рахунок скорочення часу технологічних вікон на проведення зазначених операцій та мінімізації задіяного в ній персоналу та обладнання.

Таким чином, скорочення витрат на впровадження новітніх пристроїв ЗАТ може бути здійснено шляхом оптимізації їх випробувань.

УДК 656.614.2.072.44

УСЛОВИЯ СЕГМЕНТАЦИИ КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА

Ковылина М.А., аспирант (ОНМА)

В основе расширения круизной индустрии лежат как территориальные факторы, так и внутрисистемная организация. Круизное судоходство предполагает наличие сложной совокупности сервисных подразделений, обеспечивающих наиболее полное использование потенциала флота и качественного обслуживания пассажиропотоков. Это взаимодействие и формирует особую разновидность синергии для пассажиров. Это согласуется с известным подходом к оценке совокупной результативности, основанным на том, что синергия представляет собой процесс возрастания эффективности комплекса сверх того, что отдельные составляющие могут сформировать как независимые. Именно поэтому формируется сложная совокупность производственно-сервисных подразделений различных форм локализации.

Первоначально следует остановиться на двух принципиальных закономерностях развития морского круизного судоходства. Во-первых, потребность в значительных капитальных вложениях. Во-вторых, выбор схемы надежного финансирования программы развития. В основе последнего лежит механизм объединения предпринимательских стратегий и финансовых ресурсов банков. Об этом свидетельствует история формирования круизного блока ряда судоходных компаний.

Круизные суда в условиях неопределенности Черноморской зоны могут быть основаны на принципе венчурного капитала и модели бербоут-чартера с банковским кредитованием. При этом важно наличие эффективного оператора и менеджмента в пределах локальной круизной зоны. В качестве системного критерия необходимо рассматривать возможность в последствии оплатить свою долю акционерного капитала каждым участником подсистемы. Успешная работа различных типов круизных лайнеров на всем мировом морском пространстве подчеркивает потенциальную эффективность начала устойчивого развития круизных технологий в Черноморском бассейне, с перспективным формированием нормализованной валютной прибыли.

История образования, последующей

трансформации круизного потенциала Черноморского морского пароходства подчеркивает эффективность инициативных менеджерских решений. Все суда, перешедшие впоследствии в операторскую деятельность других менеджерских структур, эффективно эксплуатировались до наступления глобального финансово-экономического кризиса и постепенного перехода круизной отрасли на парадигму эффекта масштаба.

Положения экономической теории, основанное на том, что технологический прогресс повышает как производственную эффективность, так и эффективность распределения имеет специфическую особенность проявления в круизном бизнесе. Усиливается требование к проведению соответствующей модернизации судов и терминалов с целью повышения качества обслуживания пассажиров и укрепления позиции в приоритетном секторе круизного рынка.

В системе круизного судоходства следует использовать теорию поворотного пункта, то есть предвидеть моменты необходимого изменения первоначальных позиций, поэтому обосновывать избирательность использования сформированной прибыли в качестве базы оценки перспективного состояния. Особенно это условие становится важным при изменении уровня занятости населения, параметров инфляции на потребительском рынке.

Принципиальным в сегментации круизного судоходства следует рассматривать отличительные характеристики и цели развития. В условиях открытости глобального круизного рынка важнейшей задачей становится принятие таких институциональных решений, которые обеспечивали бы защиту экономических стандартов. Достаточно вспомнить, что Русское общество пароходств и торговли (РОПИТ) еще в конце девятнадцатого века организовало на Черном море до десяти регулярных международных пассажирских линий из Одессы на Ближний Восток. Выделялись рейсы к Святым местам, в Египет, которые в значительной мере соответствовали круизному судоходству.

УДК 004.89: 624.4

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ЗАХОДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТУ

Котик В.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Управління інвестиційною безпекою, як особливим об'єктом управління, пов'язане, перш за