

центрів.

Аналіз даних перевізного і погрузо-розвантажувального процесу номенклатури паливних вантажів свідчить про значну долю паливних вантажів в загальному вантажообігу практично усіх видів транспорту. При цьому значною є і вантажна робота великих транспортних вузлів.

Огляд зарубіжних публікацій свідчить про те, що залізниці і вугільна промисловість стали нерозривно пов'язаними з часів парової тяги. Аналізуючи роботи залізничних компаній США на протязі останніх 150 років, можна зробити висновок, що потік твердого палива був і залишається пріоритетним на далекі відстані. За даними Асоціації Американських залізниць (AAR), в числі видатних споживачів палива стоять електростанції, куди підвозяться 61% всіх спеціалізованих вагонів.

Велика увага приділяється питанням діяльності вугільного коридору компанії UP (Union Pacific), де вже на протязі ряду років здійснюється експлуатація спеціалізованих вагонів нового покоління.

Новими в організації перевезень вугілля є спеціалізовані маршрутні потяги, а також змішані автомобільно-залізничні перевезення.

Перевезення твердого палива по європейським залізницям є проблемою, що знаходиться в загальній стратегії досліджень ряду міжнародних організацій таких, як Міжнародний союз залізниць (МСЖД), Співтовариство європейських залізниць (CER), Міжнародний союз громадського транспорту (UNIFE). Програма, розроблена вищеназваними організаціями, націлена на формування до 2020 року єдиної загальноєвропейської мережі залізниць і збільшення до цього часу об'єму вантажних перевезень більш ніж в три рази. У документі особливо відзначається істотне зростання міжнародних змішаних сполучень. Паралельно з цим перед європейськими залізницями поставлено завдання розвитку вагового руху, у тому числі перевезень вугілля на далекі відстані.

Досліджується ситуація з перевезеннями наливних паливних вантажів в Україні і за кордоном. У полі зору економістів мають місце підходи до виміру ефекту від енергозберіжних технологій при перевезеннях. Критично аналізуються причини втрати частини вантажів, що перевозяться. Автори приходять до висновку про необхідність розробки нового методологічного підходу до вибору транспортно-технологічних операцій і типів рухомого складу, що забезпечують мінімальну витрату палива і мінімальну втрату енергоресурсів.

Розглядаються проблеми енергобалансу сировинних ресурсів зарубіжних країн і постачання сировиною нафтопереробних підприємств.

Критично аналізується стан парку цистерн країн СНД, у тому числі України.

Найважливіше питання - ситуація з пропускною спроможністю перевалочних комплексів. Пропонується методика розрахунку пропускної спроможності перевалочних терміналів. Проаналізована ситуація з пропускною спроможністю перевалочних комплексів.

Звернена увага на доцільність оптимізації вантажопотоків експортних перевезень нафтопродуктів. У цьому сенсі заслуговує на увагу пропонування методика розрахунку ефективності організації перевезень нафтопродуктів маршрутами посилачів. Для практичної реалізації названого напрямку потрібне створення технологічного резерву порожніх цистерн певного якісного складу. Він потрібний не лише для згладжування добової нерівномірності вступу цистерн. Але і для кращого використання пропускних здібностей наливних пунктів, організації рівномірного наливання нафтопродуктів до того або іншого рухомого складу залежності від режиму роботи НПЗ і використання різних видів транспорту.

УДК 332.021(477)

ОСОБЕННОСТИ СТРУКТУРНОЙ ПОЛИТИКИ УКРАИНЫ

*Дикань В.Л., д.э.н., профессор,
Глазкова А.С., студентка (УкрГАЗТ)*

Под структурной политикой понимается система мер, направленных на планомерную перестройку структуры общественного производства в соответствии с прогрессивными сдвигами в науке, технике и технологиях с учетом общественных и индивидуальных потребностей

Цель данного направления политики — стимулирование научно-технического прогресса, повышение конкурентоспособности национальной экономики, решение ряда социальных проблем. Конкретные формы реализации этой политики проявляются в селективной поддержке государством определенных отраслей и видов производства. Структурную политику можно рассматривать в широком и узком смысле. В первом случае подразумевается воздействие на всю совокупность структурных элементов в экономике. Речь идет о влиянии на отраслевые, территориальные и организационно-институциональные пропорции. Ко второму случаю относятся действия государства по косвенному регулированию соотношения размеров фирм, нахождению наиболее оптимальной пропорции между их размерами. Государственные меры по формированию инфраструктуры также относятся в

широком смысле к понятию «структурная политика».

При более узкой трактовке данного термина принято понимать воздействие лишь на изменения отраслевых и производственных пропорций. Региональные аспекты деятельности государства получают самостоятельное лексическое обозначение «региональная политика». Меры по отношению к организационно-институциональным пропорциям не получили в литературе специального термина. Смысл структурной политики государства состоит, естественно, не в том, чтобы заменить или продублировать роль частной экономики. Основная побуждающая сила структурных сдвигов — рынок. Однако государство помогает ему, поскольку процесс формирования новых пропорций порой необходимо интенсифицировать (например, под влиянием внешней конкуренции) или обеспечить ликвидацию социальных издержек, вызванных структурными переменами. Национальная экономика — совокупность всех экономических процессов, совершающихся в обществе, на основе действующих в нем отношений собственности и организационных форм хозяйственности; экономическая деятельность всех хозяйственных субъектов в масштабе государства, направленная на удовлетворение потребностей нации; это так же сложное хозяйственная система, развивающаяся по своим специфическим законам. Структура национального хозяйства представляет собой совокупность пропорций и отношений, которые сложились в данный момент, и включает экономическую структуру и структуру обрамления; является результатом развития общего разделения труда в производстве.

Экономическая структура характеризует отношения домашних хозяйств, фирм, сфер, отраслей, а также соотношение национального и мирового хозяйства. Структура обрамления характеризует окружающую среду экономической деятельности, прежде всего социальную, политическую, демографическую структуру.

Любая национальная экономическая система состоит из совокупности отраслей — определенных областей экономической деятельности.

УДК 338.48

ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ЯКОСТІ ТУРИСТИЧНИХ ПОСЛУГ

Дикань О.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В туристичному підприємстві якість — інтегральна складова процесу створення

туристичного продукту, який забезпечує задоволення очікувань і потреб туристів. Якістю є не тільки сукупність ознак, які характеризують туристичний продукт і відрізняють його від інших ознак. Це також здатність продукту до задоволення очікувань туристів і заспокоєння їх певних потреб. Вміле управління якістю гарантує, що пропонований продукт знайде покупців і задовольнить їх потреби.

Згідно з рекомендаціями Всесвітньої туристичної організації (UNWTO) під якістю розуміють елемент рівня під час тимчасового перебування туристів поза місця постійного проживання.

При цьому якість залежить не тільки від рівня послуг, але і від людського фактора, і середовища. Згідно UNWTO якість — це виконання за певною прийнятною ціною будь-яких завдань і сподівань клієнта, які не заборонені законодавством, при одночасному дотриманні вимог безпеки, гігієни та доступності туристичних послуг, гармонії людського і природного середовищ. У цьому визначенні простежується прагнення до збалансованого розвитку туризму.

Якість туристичних послуг є категорією суб'єктивною і відносною, її можна трактувати як відповідність ознак туристичних благ і послуг вимогам та очікуванням споживачів, які сплачують за них певну ціну.

Якість туристичних послуг, як і якість продуктів, є поєднанням якості, типу і якості виконання. В туризмі тип якості стосується різних його видів і одночасно відображає стандарт об'єктів і оточення. Тому згідно концепції суті туристичного продукту, яка визначається в широкому і вузькому сенсі, можна аналізувати:

- якість одиначної (окремої) послуги або однорідної асортиментної групи туристичних послуг;

- якість туристичного продукту як комплексу послуг, які надаються за посередництва всіх благ і послуг, які купують туристи у зв'язку з виїздом за межі постійного місця проживання як перед, так і під час подорожі, а також після її завершення.

Крім якості туристичних послуг, важлива проблема якості обслуговування клієнта (туриста). Покупці туристичних послуг стають все більш прискіпливими та вимогливими до стандартів обслуговування. Цей елемент набирає вагу у функціонуванні суб'єктів туристичного підприємництва в умовах гострої конкурентної боротьби. Діяльність, пов'язана з обслуговуванням туристів, охоплює дії перед, під час і після закінчення угоди. На якість туристичної послуги, яку замовляють покупці, впливають як їх надії, так і реальний досвід, отриманий внаслідок відносин з працівниками обслуговування туристичного руху. Надії визначаються обіцянками і зобов'язаннями,