

государственной морской транспортной политикой за базу отсчета проектных параметров следует принимать конкурентные показатели сегмента, в котором предполагается реализовать задачи устойчивого позиционирования.

Среди важнейших принципов управления конкурентным состоянием судоходного комплекса на основе оптимизации параметров стоимости и результативности выделяется управление капитализацией. Сложность решения этой задачи в реальной цикличности рынка морской торговли обусловливается влиянием двух факторов на реальную ценность капитала судоходной компании. С одной стороны, активность обновления флота на основе судоостроения, содержащего инновационные параметры, снижает зону использования базового флота и частично обесценивает активы. С другой стороны, под влиянием фрахтовых циклов происходит снижение рыночной оценки действующих судоходных компаний. Поэтому в судоходстве в качестве антикризисного инструментария широко должен использоваться метод ускоренной амортизации.

В системе причинно-следственных связей стоимости флота и результатов его функциональной деятельности принципиальным становится нормализация затрат относительно потока фрахтовой выручки. При этом следует учитывать, что как средние, так и общие затраты функциональной деятельности судоходной компании зависят не только от интенсивности реализации провозной способности, но и в значительной степени от воздействия внешних факторов. К сожалению, в торговом судоходстве и в деятельности морских портов значительна доля постоянных расходов, что и предопределяет задачи интенсификации использования провозной способности судов.

Именно поэтому в центре стратегии развития провозной и пропускной способности флота и торговых портов должна лежать экономика масштаба. Вместе с тем необходимо учитывать противоречивость условий реализации любой национальной программы развития транспортного флота. Несмотря на принципы свободы торгового мореплавания и решения предпринимательских задач, усиливается принцип институционального регулирования операторской деятельности на основе конвенций международных морских организаций и региональных экономических союзов, типа Евросоюза.

Поэтому варианты масштаба развития провозной способности флота национального флага должны контролироваться соответствием

капитальной стоимости и денежного потока, основанного как на факторах формирования фрахтового рынка, так и на достижении национальных целей в пределах обязательных положений ВТО. В качестве критериального подхода становится сбалансированность риска достижения транспортной независимости и оптимальности общего уровня затрат.

Комплекс внешних ограничений и условий должен постоянно контролироваться для последующего принятия решений по совершенствованию развития и функциональной деятельности. Поэтому в качестве проблем совершенствования механизма управления эффективностью формирования параметров любого сегмента транспортной индустрии рассматривается характер проявления асимметрии распределения грузопотоков и дедевейта флота по участникам международных экономических отношений. Важна оценка характера воздействия на сбалансированность факторов, отклоняющих конкурентную экономичность от нормализованного уровня затрат. К группе проблем, определяющих характер воздействия экономического механизма на предельный уровень затрат, относится методическая неопределенность в оценке тенденции и альтернатив развития маршрутов, ограничивающая целесообразность доступа к ресурсам. Этим предопределяется и сложность комплексного планирования инвестиционной и функциональной деятельности с учетом нестандартности поведения конкурентов.

Список использованных источников

1. Хейне П. Экономический образ мышления / П. Хейне, П. Боутке, Д. Причитко; пер. с англ. Т. А. Гуреш. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 544 с.

УДК 351.84

МЕДИЧНЕ СТРАХУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНИКІВ

Стешенко О.Д., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Основною задачею на загальнодержавному рівні соціального захисту робітників виступає пошук нових шляхів фінансування системи охорони здоров'я. Реальною альтернативою є перехід від системи виключно бюджетного фінансування охорони здоров'я до нової бюджетно-страхової моделі

охорони здоров'я – системи страхової медицини, яка дозволить залучити додаткові ресурси у медичну галузь та забезпечити гарантований обсяг медичних послуг для робітників.

Медичне страхування – це форма соціального захисту населення щодо охорони здоров'я, пов'язана з компенсацією витрат громадян на медичне обслуговування. Ця система організаційних та фінансових заходів щодо забезпечення діяльності страхової медицини.

Медичне страхування передбачає страхування на випадок втрати здоров'я будь-якої причини і тому має певні переваги перед приватними і державними системи, а також відомчою медициною. Цей вид захисту дає можливість забезпечити більшу доступність, якість і повноту щодо задоволення різноманітних потреб населення в наданні медичних послуг.

Основними принципами сучасного медичного страхування є:

- законодавче визначення умов і порядку здійснення у межах корпорації;
- соціальна солідарність в фінансуванні, надання медичної допомоги та профілактичних заходів застрахованим особам;
- гарантування рівних можливостей у реалізації застрахованими особами своїх прав на профілактичні заходи;
- забезпечення цільового використання коштів;
- забезпечення застрахованим в повному обсязі надання гарантованого рівня медичної допомоги в разі настання страхового випадку.

Діяльність медичних закладів залізничного транспорту відбувається за рахунок державного бюджету України, фінансової допомоги залізниць, добровільного медичного страхування працівників та пенсіонерів залізничного транспорту, надходжень від сторонніх фізичних та юридичних осіб за надання медичної допомоги, оплати за проведені медичні огляди.

Медичне страхування є невід'ємною складовою розвитку системи соціального захисту працівників та пенсіонерів українських залізниць (а в подальшому, можливо, і членів їх сімей), яка зараз реалізується. На думку профспілок, це одна із найбільших галузевих пільг. Її основною метою є створення ефективної та максимально прийнятної у фінансовому плані системи медичного обслуговування працівників залізничної галузі, яка б враховувала державні тенденції щодо

запровадження системи загальнообов'язкового державного соціального медичного страхування, не входячи у протиріччя з цілою низкою особливостей медичного забезпечення працівників «Укрзалізниці».

Водночас система галузевого медичного страхування є невід'ємною частиною реалізації нової системи та моделі оплати стаціонарної медичної допомоги в системі галузевих лікувально-профілактичних закладів. Так, завдяки створенню бюджетно-корпоративно-страхової медицини на залізничному транспорті частково було змінено принцип оплати стаціонарної медичної допомоги.

Таким чином, експеримент з медичного страхування в залізничній галузі довів:

- по-перше, свою актуальність, дієвість і своєчасність запровадження;
- по-друге, логічну необхідність його продовження та подальшого розвитку;
- по-третє, необхідність аналізу накопиченого під час реалізації Програми досвіду з медичного страхування значної кількості населення.

Отже, реформування залізничного транспорту повинно включати формування концепції розвитку медичного страхування залізничників.

УДК 656.211.5

ДОСЛІДЖЕННЯ СКЛАДОВИХ ТРАНСПОРТНОЇ ПОСЛУГИ

Тройнікова О.М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Конкуренція за споживача транспортних послуг відбувається не тільки між видами транспорту, а й в середині. Комплекс послуг, що пропонується разом з послугою перевезення здатен підвищити конкурентоспроможність змагаючи підприємств. Цей комплекс обслуговує споживача під час виконання основної послуги, на етапі очікування її та після отримання. Кожний етап впливає як на вибір виду транспорту, так і на формування потенціального попиту, який залежить від задоволення транспортної послуги. При не ефективному обслуговуванні на першому та останньому етапах основний етап – перевезення – втрачає частину споживчої цінності, стаючи неконкурентоспроможним.