

транспорта, входящих в отечественную транспортную систему, с учетом уровня сборов и плат, взимаемых различными контролирующими организациями и службами (например, таможи, экологической и других служб). Эти службы не принимают непосредственного участия в перевалке грузов, но значительно повышают общие расходы грузовладельцев по перевозке грузов через отечественные морские порты. Такая координация Министерством инфраструктуры Украины уровня основных тарифных ставок участников транспортного процесса необходима для поддержания высокой конкурентоспособности отечественной транспортной системы на международных транспортных рынках, что будет способствовать привлечению дополнительных потоков транзитных грузов для Украины.

В связи с этим должен проводиться комплексный и систематический анализ конкурентоспособности отечественной транспортной системы на международных рынках транспортных услуг с целью своевременной корректировки ее тарифов в зависимости от рыночной конъюнктуры.

УДК 656.02:339.9

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ СВІТОВОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Крихтіна Ю.О., к.е.н., доцент (УкрДАСТ)

Світова транспортна система визначається, як сукупність усіх видів транспорту та ланок транспортного процесу на всіх рівнях: національному, міжнародному, світовому та міжконтинентальному.

Сучасна світова транспортна система характеризується наступними особливостями:

1) суперечливими тенденціями розвитку. З одного боку, прискорюється транспортний процес, що проявляється в упровадженні швидкісного руху на залізничних магістралях та будівництві швидкохідних спеціалізованих судів, поширенні контейнерного сполучення. З іншого боку, знижуються ходові швидкості судів, оскільки у главу кута ставиться завдання - поглинути надмірність тоннажу. Зниження швидкостей на інших видах транспорту, в тому числі сучасних, обумовлено пріоритетним прагненням вантажоперевізників до зменшення енерговитрат;

2) загостренням протиріч між більш швидким розвитком рухомого складу і повільним вдосконаленням стаціонарно-постійних пристроїв, застоєм у поліпшенні лінійних і вузлових елементів системи, тобто динамічної та статичної складових;

3) дисбалансом участі розвинених країн та країн, що розвиваються, у здійсненні міжнародних перевезень. Фактична частка країн, що розвиваються у світовому морському тоннажі - 15-17%, тоді як у світовому відправленні вантажів - більше 50%;

4) швидким розвитком безперервних транспортних мереж. Їх поява почалася в 1990 році в результаті лібералізації авіафрахового ринку. Авіакомпанії почали створювати альянси і унікальні маркетингові схеми типу партнерств із загальним кодом. За такими схемами один перевізник для створення конкурентоспроможних концентричних систем, що охоплюють світовий ринок, користується кодом іншого. У результаті створюються більш зручні умови для двосторонніх дій та / або використання наземних служб. Міжнародні альянси авіакомпаній надають клієнтам широкий вибір транспортних послуг за цінами, меншими за колишні тарифи ринку. Подібні міжнародні мережі здатні забезпечувати безперервне обслуговування до сотень аеропортів, поєднуючи їх з світовим ринком;

5) розвитком і щільною інтеграцією телекомунікацій, транспорту, митних служб і служб доставки. Електронна комерція перетворилася на невід'ємну частину базової транспортної інфраструктури, покриваючи тематичну дистанцію від доставки товарів і послуг до продажів і маркетингу транспортних послуг;

6) поступовим перетворенням транспортних фірм у інформаційні. Потенціал міжнародної торгівлі фізичними товарами в онлайн-режимі можна реалізувати за умови існування інфраструктури для замовлення, перевезення, відстеження, митного «очищення» і доставки цих товарів до дверей клієнта.

Транспортна система в майбутньому буде сприйматися як єдина безперервна мережа операторів перевезень, що безпосередньо відповідають за переміщення пасажирів і вантажів, та об'єктів транспортної інфраструктури. Транспортні системи повинні утримуватися так, щоб сприяти глобальній торгівлі, обслуговувати міську інфраструктуру і задовольняти потреби людей. Для забезпечення ефективного пошуку досконалості і нововведень у сфері транспорту, від усіх зацікавлених сторін потрібно колективно творче і пильне керівництво.

УДК 338.47:005.8

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРИНЯТИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ И ИНВЕСТИЦИОННЫХ РЕШЕНИЙ

Кузьменко Ю.А., к.э.н., ассистент (ОНМА)

К основным условиям развития торгового флота в условиях глобализации следует отнести характер и масштабы участия страны в мирохозяйственных связях, наличие судостроительной базы, экономико-правовую базу эффективного функционирования судоходных компаний.

Как известно, экономическая конкурентоспособность судоходства при негативном