

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

все, з розпізнаванням та усуненням погроз, активізація яких може привести до небажаних наслідків: зміни параметрів об'єкту безпеки, дисбалансу його елементів або, іншими словами, - порушенню цілісності об'єкту як певної складної системи. Погрози, направлені на будь-який об'єкт, слід вивчати і оцінювати, а також приймати і реалізовувати певні управлінські рішення по їх запобіганню або усуненню, виходячи з принципів системного підходу.

Створення дієвої і якісної системи управління інвестиційною безпекою неможливе без чіткого визначення позицій по етапам. Якісне представлення об'єкту управління полягає, перш за все, в описі і класифікації загроз для їх розпізнавання, а також виявленні причин, що породжують і приводять в дію певний вид або групу загроз.

Результати вивчення проблем усунення загроз для забезпечення інвестиційної безпеки, їх логічний аналіз надають можливість виділити дуальні класифікаційні групи загроз.

Всі загрози мають визначені джерело спонукальні мотиви, які можна описати і представити як причини реалізації загроз. Вони можуть виникати стихійно, незалежно від певних дій або бездіяльності однієї або безлічі суб'єктів, пов'язаних з об'єктом загроз, або з'явитися як результат певних запланованих активних дій однієї із сторін.

Дослідження починається з аналізу її елементів. Такий аналіз повинен забезпечити встановлення причинно-наслідкових зв'язків між елементами системи. Його можна здійснювати з використанням одного або з поєднанням декількох методів: «дерева цілей», «дерева робіт», «змішаного дерева» (функціонально-цільовий аналіз), побудови «дерева проблем», формулювання яких в неявному вигляді містить в собі і цілі (рішення проблеми), і функцію (що треба зробити в цілях рішення проблеми, що виникла).

Слід зазначити, що якщо на першому етапі – етапі передбачення – об'єм робіт по дослідженню (прогнозуванню) і розробці превентивних заходів захисту (моделюванню за системою сценаріїв) виконаний в достатньому об'ємі і якісно, то витрати на стадії оперативного - тактичного впровадження програм розвитку значно скоротяться. Крім того, частину ситуацій та розроблені для них сценарії поведінки зовнішнього і внутрішнього середовища можна використовувати як базові при виникненні загроз другого типу. І, навпаки, в кожному подальшому циклі розвитку підприємств залізничного транспорту сценарії по ліквідації загроз другого вигляду можна використовувати як при прогнозуванні ситуацій на стадії передбачення, так і розробці сценаріїв поведінки підприємства по захисту своїх інтересів.

Практичні дії, направлені на реалізацію

завдань інвестиційної безпеки підприємств залізничного транспорту при всьому їх різноманітті, можна звести до декількох напрямів. Критерій, по якому можемо віднести будь-яку дію до того або іншого напрямку роботи, - максимальна агрегованість його по різних ознаках (функціональна, організаційна, інструментарна, ресурсна, оперативна і ін.). Можна сказати, що об'єднання дій в напрями відбувається по ознаках логічної однорідності, що веде зрештою, до максимальної ергономічності.

УДК 338.242

### ВДОСКОНАЛЕННЯ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКИМ КОМПЛЕКСОМ

*Котлубай В.О., к.е.н., доцент (НУ «ОЮА»)*

Геополітичні зміни, що відбуваються у світі в за останній рік, призводять до розвитку кризових явищ в економіці України. Враховуючи жорсткий дефіцит держбюджету, уряд має вирішувати питання щодо підвищення ефективності антикризових засад, що застосовуються.

Як відомо, функціонування і розвиток морської галузі в кризовий період здійснює істотний вплив на розвиток всієї національної економіки України. Можна сказати, що стабільність в морегосподарському комплексі гарантує і стабільність у державі. Рішення проблем кризового періоду щодо стабілізації та розвитку морегосподарського комплексу є актуальним завданням і вимагає всебічного підходу для вибору обґрунтованих механізмів антикризового управління.

Виходячи з передумови, що Україна є морською державою, що має величезний потенціал транзитності, для держави є вигідним розвиток морської галузі. В деяких випадках прийняття тих чи інших рішень щодо державної підтримки стратегічно важливих для України об'єктів морської інфраструктури (або підприємств морської галузі) ґрунтується не на економічній ефективності чи соціальній значущості, а виключно на політичному аспекті.

На сьогоднішній день антикризове законодавство України можна охарактеризувати як суперечливе, неоднозначне і нестабільне. У деяких випадках спостерігається повне ігнорування необхідності прийняття управлінських рішень, спрямованих на вирішення економічних проблем, в тому числі морської галузі.

Яскравим прикладом може бути проблемне питання щодо створення українського міжнародного реєстру суден. Прийняття