

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ВІСНИК

економіки транспорту і промисловості
(збірник науково-практичних статей)

№62 (СПЕЦВИПУСК)
ДОДАТОК

The bulletin of transport and
industry economics
№ 62 (SPECIAL ISSUE)
ADDITION



Харків – 2018

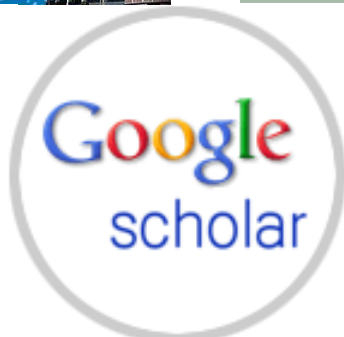
УДК 338.47:338.45

Збірник «Вісник економіки транспорту і промисловості» входить до:

- переліку фахових видань України: Наказ МОН України 21.12.2015 № 1328
- міжнародних наукометричних баз:



Наукова періодика України



INDEX COPERNICUS
INTERNATIONAL

Матеріали друкуються українською або російською мовами з анотаціями українською, російською, англійською.

Номер затверджено на засіданні Вченої ради УкрДУЗТ.
Протокол № 5 від 29 травня 2018р.

Редакційна колегія

Головний редактор - Дикань В.Л. - д.е.н., професор

Члени редакційної колегії за напрямками

напряму «Економіка та управління національним господарством»:

Дикань В.В. – д.е.н., професор
Зоріна О.І. – д.е.н., професор
Кірдіна О.Г. – д.е.н., професор
Компанієць В.В. - д.е.н., професор
Токмакова І.В. – д.е.н., професор
Третяк В.П. - д.е.н., доцент
Чупир О.М. - д.е.н., професор
Олівер Фарон – к.ист.н., головн. адміністратор Консерваторії мистецтв і ремесел (Франція)

напряму «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)»:

Дейнека О.Г. - д.е.н., професор
Дикань О.В. – д.е.н., професор
Зайцева І.Ю. - д.е.н., професор
Калініченко Л.Л. – д.е.н., професор
Криворучко О.М. - д.е.н., професор
Позднякова Л.О. - д.е.н., професор
Шинкаренко В.Г. - д.е.н., професор
Збігнєв Лукашик – д.філос., професор (Польща)
Михальченко А.О. – д.філос., доцент (Білорусія)

Адреса редакційної колегії: 61050, Харків, майдан Фейербаха, 7, кім. 505. Тел: 730-10-96, 730-10-97

e-mail: vetp_euvkb@ukr.net,

сайт: <http://vetp.kart.edu.ua/index.php/ua/>

Свідоцтво про державну реєстрацію КВ №21513-11413ПР від 27.07.2015р.

ISSN 2075-4892
ISSN online 2413-4892

© Український державний університет залізничного транспорту 2018р.

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
МІНІСТЕРСТВО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ТА ТОРГІВЛІ
УКРАЇНИ
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
ПАТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»
CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET MÉTIERS (France)
INSTITUTE OF AUTOMATIC CONTROL TELEMATICS OF
TRANSPORT (Poland)
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ
БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ТРАНСПОРТА

Тези доповідей

*за матеріалами чотирнадцятої науково-
практичної міжнародної конференції*

**«МІЖНАРОДНА ТРАНСПОРТНА
ІНФРАСТРУКТУРА,
ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ ТА
КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»**

(7 - 9 червня 2018р. м. Харків)

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ:

Голова – *Панченко Сергій Володимирович* - д.т.н., професор, ректор УкрДУЗТ.

Заступник голови – *Ватуля Гліб Леонідович* – д.т.н., доцент, проректор з наукової роботи УкрДУЗТ.

Заступник голови - *Дикань Володимир Леонідович* - д.е.н., професор, завідуючий кафедри “ЕУВКБ” УкрДУЗТ.

ЧЛЕНИ ОРГАНІЗАЦІЙНОГО КОМІТЕТУ:

Ареф'єва Олена Володимирівна – д.е.н., професор, декан ФЕП, НАУ, м. Київ.

Бараш Юрій Савелійович – д.е.н., професор, ДНУЗТ ім. Лазаряна, м.Дніпропетровськ.

Герасименко Петро Василійович - д.т.н., професор, ПДУШС, м.Санкт-Петербург

Дейнека Олександр Георгійович – д.е.н., професор, УкрДУЗТ, м.Харків.

Дмитрієв Ілля Андрійович – д.е.н., професор, декан ФУБ, ХНАДУ, м.Харків.

Ейтутіс Георгій Дмитрович – д.е.н., професор, ДУІТ, м.Київ.

Єловий Іван Олександрович - д.е.н., професор, БілДУТ, м.Гомель

Збігнєв Лукаш – д.філос., професор, ректор ТГУ ім. Казимира Пуланського, м.Радом

Калабухін Юрій Євгенович – д.т.н., професор, декан ФЕТ, УкрДУЗТ, м.Харків.

Калініченко Людмила Леонідівна – д.е.н., професор, ХНУБА, м.Харків.

Кібік Ольга Миколаївна – д.е.н., професор, НУ ОЮА, м.Одеса.

Кірдіна Олена Григорівна – д.е.н., професор, УкрДУЗТ, м.Харків

Компанієць Вікторія Віталіївна - д.е.н., професор, УкрДУЗТ, м.Харків

Копитко Василь Іванович – д.е.н., професор, Львівська філія ДНУЗТ ім. Лазаряна, м.Львів

Криворучко Оксана Миколаївна – д.е.н., професор, ХНАДУ, м.Харків

Ломотько Денис Вікторович – д.т.н., професор, УкрДУЗТ, м.Харків

Льоушкін Дмитро Геннадійович – генеральний директор, компанія «Прайм», м.Харків

Михальченко Анатолій Олександрович - д.філос., доцент, БілДУТ, м.Гомель

Мних Ольга Богданівна – д.е.н., професор, НУ «Львівська Політехніка»

Олівер Фарон - к.іс.н., професор, генеральний адміністратор СНАМ, м.Париж

Примачов Микола Тимофійович – д.е.н., професор, ОНМА, м.Одеса.

Солянник Катерина Володимирівна – к.е.н, в.о. начальника Управління стратегічного розвитку інфраструктури та інвестицій Міністерства інфраструктури України, м.Київ

Степанський Григорій Єрмолайович – президент АТ «Українські транспортні коридори», м.Київ

Усов Анатолій Васильович – д.т.н., професор, ОНПУ, м.Одеса.

Шинкаренко Володимир Григорович – д.е.н., професор, ХНАДУ, м.Харків.

СЕКРЕТАРІАТ:

Толстова Анна Вадимівна - к.е.н., доцент, УкрДУЗТ, м.Харків.

Корінь Мирослава Василівна - к.е.н., доцент, УкрДУЗТ, м.Харків.

Обруч Ганна Володимирівна – к.е.н., ст.викладач УкрДУЗТ, м.Харків.

Секція
«ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.Л. Дикань

УДК 656.2:65.011

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
УКРАЇНИ В УМОВАХ
ІНДУСТРІАЛЬНОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ
ЕКОНОМІКИ**

*Панченко С.В., д.т.н., професор,
ректор (УкрДУЗТ)*

Залізничний транспорт сьогодні є найбільш фундаментальним соціально-економічним утворенням господарського комплексу України. Його функціонування пронизує усі площини економіки і суспільного життя. Він є провідною галуззю в транспортно-дорожньому комплексі країни, його визначальна роль в організації перевезень обумовлена двома такими особливостями: техніко-експлуатаційними перевагами над іншими видами транспорту і співпадінням напрямків та потужностей транспортно-економічних зв'язків України з пропускними спроможностями залізниць.

Сучасний період розвитку залізничної галузі України можна охарактеризувати як один з найскладніших, що зумовлено такими причинами: глибокою структурною кризою в національній економіці; високим рівнем економічної та політичної нестабільності в державі, критичним станом техніко-технологічної бази і низькою ефективністю виробничо-господарської діяльності ПАТ «Укрзалізниця». Як наслідок залізничний транспорт стрімко втрачає конкурентні позиції як на національному, так і на міжнародному ринку.

Процеси глобалізації та, зокрема, євроінтеграції відкривають перед вітчизняною залізничною галуззю можливість для освоєння ринку міжнародних перевезень. На сьогоднішній день ПАТ «Укрзалізниця» пропонує пасажиром вже більше 10 поїздів, які прямують в країн ЄС. Серед напрямків: Польща, Словаччина, Угорщина, Болгарія,

Чехія, Румунія і Австрія. Зокрема, поїздом з України можна доїхати до Варшави, Братислави, Праги, Кошице, Бухареста, Будапешта і Відня. В «Укрзалізниці» запевняють, що це тільки початок включення України до європейської транспортної мережі. Про зацікавленість у створенні прямого залізничного сполучення з Україною вже заявила Литовська залізниця. Тому, можливо, вже в 2018-2019 роках буде запущений потяг Київ-Мінськ-Вільнюс-Рига-Таллінн.

Обговорюється проект «Євроколія до Львова», в межах якого розглядаються два варіанти: Львів – Мостиська – Краків – Варшава і варіант зі Львова через Раву-Руську до Варшави.

Перспективними для українських залізниць є і проекти міжнародних транспортних коридорів, серед яких слід відзначити Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут, спрямований на реалізацію ініціативи «Економічний пояс Шовкового шляху» в напрямку Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузія – Україна – країни Європи з використанням поромних переправ через порти Чорного та Каспійського морів.

Реалізація масштабних проектів розвитку залізничного транспорту, пов'язаних з розбудовою та відновленням його інфраструктури, на сьогоднішній день сприяє нарощуванню матеріальних та нематеріальних стимулюючих заходів для впровадження інновацій разом з організацією взаємодії бізнесу, держави та наукового співтовариства.

Зважаючи на першочергове значення в системі конкурентоспроможності залізничного транспорту параметрів якості залізничних послуг постає завдання впровадження інновацій нового покоління, які б забезпечили відповідність транспортних послуг сучасним потребам суспільства щодо функціональності, безпеки та екологічності.

Комплексне забезпечення вітчизняної залізничної галузі передовими інноваційними технологіями потребує нової індустріалізації, трансформації структури промислового

виробництва та індустріального ландшафту в нашій країні, переходу на 5, 6 та 7 технологічні уклади. При цьому вагоме місце належатиме Індустрії 4.0, що представляє собою оновлену концепція “розумного виробництва”, яка ототожнюється з “четвертою промисловою революцією” та появою кіберфізичних систем. Індустрія 4.0 - наступний етап цифровізації виробництв та промисловості, на якому головну роль відіграють такі технології та концепти, як Інтернет речей, “великі дані” (big data), “предиктивна аналітика”, хмарні та туманні обчислення, “машинне навчання”, машинна взаємодія, штучний інтелект, робототехніка, 3D-друк, доповнена реальність.

Впровадження технологій Індустрії 4.0 в перспективі може перевести традиційний залізничний транспорт нашої країни фактично на нову ступінь розвитку - створення цифрової залізниці.

Цифрова залізниця в широкому сенсі – сукупність бізнес-моделей, продуктів, послуг і засобів їх автоматизації, об'єднаних єдиними принципами кризової цифровізації всіх активів і процесів, і їх інтеграція в цифрову економіку країни і світову систему перевезень. Ядром формування технологій цифрової залізниці є повна інтеграція інтелектуальних комунікаційних технологій між користувачем, транспортним засобом, системою управління рухом і інфраструктурою, тобто формування нових наскрізних цифрових технологій організації перевізного процесу.

У технологічному сенсі цифрову залізницю можна визначити як сукупність цифрових методів опису інфраструктури, рухомого складу, перевізного процесу та технологій управління рухом, що базуються на них, забезпечення безпеки і утримання інфраструктури, які орієнтовані на досягнення принципово нових автоматизованих методів планування, взаємодії з клієнтами, диспетчерського управління рухом, ресурсами і обслуговування пасажирів. Таким чином, цифрова залізниця повинна охоплювати всі аспекти діяльності залізничного транспорту.

Основною метою цифровізації залізниці в частині реалізації технологічних процесів є новий рівень взаємовідносин з клієнтами за умов зниження експлуатаційних витрат, підвищення продуктивності та безпеки руху за рахунок комплексної автоматизації

планування та управління і зниження впливу людського фактора. Досягнення зазначених цілей повинно забезпечити гнучкість і ефективність виконання бізнес-процесів, що в свою чергу дасть можливість підвищити рівень клієнтоорієнтованості всього бізнесу ПАТ «Укрзалізниця».

Проект цифрова залізниця слід розглядати як складну організаційно технічну систему, яка в економічному аспекті є комплексною і відкритою інновацією, а тому створення цифрової залізниці - це не тільки інфраструктурне завдання залізничної галузі, а й загальноіндустріальний підхід і рішення для всієї економіки, які вимагають отримання відповідного рівня вигод всіх складових господарського комплексу країни, що включає:

- інвестиції в модернізацію поїздів, а в деяких випадках заміни їх новими видами тяги і рухомого складу, а також підвищення кваліфікації та переорієнтацію робочої сили, щоб реалізувати нові більш гнучкі методи роботи;

- інвестиції в нові види зв'язку, регулювання і управління, інформаційну та енергетичну інфраструктури, підвищення кваліфікації та переорієнтацію оперативного і обслуговуючого персоналу для роботи з цифровою системою підтримки процесів та відповідних інструментів;

- інвестиції в зміну нормативних і франчайзингових структур, щоб забезпечити необхідні стимули і рушійні сили з метою прискорення інноваційних змін;

- інвестиції в ланцюжки поставок і технологічні рішення промислового класу та будівництва, які вимагають необхідних навичок і створення відповідної бази для їх розгортання;

- інвестиції в дослідження і систему освіти.

Таким чином, перехід залізничної галузі до Industry 4.0 на основі досвіду реалізації успішних практик та інновацій ЄС і найрозвинутіших країн світу дозволяє реалізувати інтеграцію цілого комплексу інноваційних заходів, кожний з яких продукуватиме багатократні вигоди у майбутньому як для залізничного транспорту, так і для економіки України в цілому.

УДК 330.341.424(477)

РОЗВИТОК ІНДУСТРІАЛЬНИХ ЦЕНТРІВ ЯК ОСНОВА ПОДОЛАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ В УКРАЇНІ

Дикань В.Л., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Сьогоднішня економічна ситуація в Україні є вкрай тяжкою та не прогнозованою. Багаторічна економічна і на її фоні політична, воєнна та соціальна кризи, які наразі вже мають глибокий, системний характер, яскраво демонструють той факт, що інноваційного прориву, задекларованого в ряді програмних документів, в Україні так і не відбулося. Навпаки, спостерігається подальше занурення країни «в стадію економічного паралічу», відбувається руйнування основ її функціонування. Беззаперечним є той факт, що поглиблення кризи в українській економіці протягом 2013-2018 років пов'язане з реалізацією Росією елементів політики інтервенції. Однак, загострення воєнно-політичної ситуації на Сході України, анексія і окупація частини українських територій та введення Росією заборони на ввезення української продукції є негативними обставинами і не єдиними причинами продовження низхідної динаміки переважної більшості макроекономічних показників, яку демонструє економіка країни протягом останніх років. Зокрема, щорічно спостерігається скорочення рівня номінального ВВП країни в доларовому еквіваленті (у 2016 році розмір ВВП України становив 93270 млн. дол. США, а у 2013 році - 183310 млн. дол. США) [1], збільшення рівня безробіття (у 2017 році - 9,9 %, а у 2013 - 7,7 %) [2] та інфляції в країні (у 2017 році - 113,7 %, у 2013 році - 100,5 %) [3].

Природа та особливості українських кризи мають внутрішній характер і виражають протиріччя трансформаційного періоду розбудови власної економіки. По-перше, стартову основу для реалізації моделі «відстаючого» зростання економіки України було закладено у зв'язку з нехтуванням основних законів суспільного розвитку, зокрема тих із них, що стосуються спеціалізації та кооперування виробництв, грошового обігу, зростання продуктивності праці та забезпечення відповідності

виробничих відносин рівню й характеру розвитку продуктивних сил. Адже в перші роки незалежності країни відбувалося саме руйнування усталених виробничо-технологічних зв'язків підприємств, масова емісія непідкріпленої товаром грошової маси та відмова від нормування і перехід на контрактну основу оплати праці. Віддзеркаленням таких непродуманих реформ стало масове банкрутство підприємств, гіперінфляція та різке падіння рівня життя населення. З іншого боку, підґрунтям для ускладнення економічної ситуації стали приватизаційні процеси в країні. Відсутність повноцінної законодавчої бази та плутанина в приватизаційних реформах створили додаткові можливості для численних зловживань і призвели до грандіозного переділу власності в країні. Як наслідок, увесь спадок колишнього Радянського Союзу через офшори та різні інвестиційні фонди перейшов до рук кількох десятків наближених до глави держави олігархічних груп і став підконтрольним приватним комерсантам. Фактично, в результаті такої «варварської» приватизації, зростання корупції та олігархізації, некомпетентного управління соціально-економічними реформами в країні, Україна втратила свій найпотужніший економічний арсенал - науково-виробничий потенціал багаточисленної кількості промислових підприємств і наукових комплексів. Через щорічне скорочення обсягів промислового виробництва Україна протягом лише перших дев'яти років власної незалежності втратила майже 60 % ВВП [4] і отримала сировино орієнтовану структуру економіки з низьким рівнем доданої вартості.

Сьогодні економіка країни особливо гостро відчуває наслідки непопулярних ринкових реформ, що в підсумку зумовили знищення промислового потенціалу України. Зруйновано не лише такі галузі промисловості, як мікроелектроніка, верстатостроювання, але й знаходиться на межі виживання весь машинобудівний комплекс, хімічна та нафтохімічна промисловість, деревообробна та металообробна галузі. Як констатує Є.К. Марчук в [5] «Україна у радянські часи володіла 40% союзного потенціалу у галузі кібернетики, мала потужну наукову і

конструкторську базу, високотехнологічне виробництво». На фоні стиснення промислового комплексу знизилися і бюджетні надходження, зникли перспективи конкурентоспроможності і настала повна технологічна деградація. Як наслідок спостерігається деіндустріалізація всіх сфер економіки країни, а технологічний занепад зробив Україну надзвичайно вразливою до глобальних економічних потрясінь і відповідно, залежною від кредитної підтримки міжнародних фінансових інституцій.

В значній мірі стрімкий технологічний регрес став підсумком усунення держави від формування та реалізації інноваційних ініціатив, підтримки розвитку високотехнологічних галузей в країні. Знижується не тільки інноваційна активність промислових підприємств, але й значно зменшується кількість створюваних інноваційних технологій, що відносяться до останніх світових досягнень. Через обмеженість фінансових ресурсів підприємств та відсутність державної підтримки інноваційних розробок в країні, а також платоспроможного попиту на них відбулося згорання діяльності ряду стратегічно важливих науково-дослідних та інноваційних установ, відтік ключової складової національного багатства – інтелектуального потенціалу України. Сьогодні відтік інтелектуального потенціалу набув масштабів лиха для української науки: з країни в пошуках кращих умов життя емігрують висококваліфіковані науковці, інженери, а останнім часом і талановита українська молодь. Так, лише в Німеччині наразі вже навчається і працює майже 25 тис. українських науковців, що отримують грантову підтримку для власних наукових досліджень [6], а троє із п'яти українських випускників прагнуть покинути країну для отримання вищої освіти за кордоном [7]. Отже, такі процеси втрати потужного інтелектуального та науково-виробничого потенціалу країни є черговим підтвердженням того, що криза в Україні є наслідком провалу державної політики економічного розвитку країни.

Економічна криза не зупиниться сама по собі і надалі поглиблюватиметься за умови відсутності ефективного державного втручання. Єдиний «рецепт» перетворення

України в високотехнологічну конкурентоспроможну державу полягає у відродженні могутнього промислового потенціалу за рахунок створення системи багатофункціональних індустріальних центрів в країні. Розміщуючись вздовж системи національних МТК, такого роду індустріальні центри мають стати своєрідними майданчиками активізації інноваційно-технологічної співпраці та зонами стимулювання процесів економічного відродження промисловості. За своїм функціональним призначенням індустріальний центр виступатиме високотехнологічною платформою, в рамках якої завдяки формуванню тісних зв'язків між усіма учасниками інноваційного процесу, забезпечуватиметься генерування і виробництво інновацій, розроблення та реалізація на їх основі складних мультигалузевих індустріальних проектів розвитку промисловості України. Формування такого середовища генерування інноваційно-технологічних рішень для відновлення промислового потенціалу українських підприємств забезпечуватиметься за рахунок, по-перше, включення до складу даних центрів таких системоформуючих підприємств, як безпосереднього підприємства промислового комплексу країни, так і освітніх установ та галузевих НДІ, центрів колективного користування й компетенцій, закордонних партнерів з трансферту і передачі технологій й ноу-хау; по-друге, системного моніторингу глобальних тенденцій й трендів промислового розвитку, формування бібліотеки високих технологій й найсучасніших матеріалів і розроблення на цій основі векторів технологічного розвитку промисловості; по-третє, підтримки глибокого взаємовигідного транскордонного партнерства з країнами-учасниками створення єдиної азіатсько-європейської транспортного простору. Саме такий підхід до подолання економічної кризи в Україні, що ґрунтується на формуванні системи багатофункціональних індустріальних центрів, дозволить не тільки реалізувати технологічні зрушення в промисловому комплексі, радикально змінивши структуру й технічний рівень виробництв, але й сприятиме стабілізації економічної ситуації в країні, сформувавши основу для її високотехнологічного розвитку.

Отже, економічне майбутнє України – це високотехнологічний промисловий комплекс. А тому сподіватися на стабілізацію економічної ситуації, не створюючи сприятливих умов для реалізації інноваційно-технологічних трансформацій в промисловості, означає марно очікувати кардинальних змін в соціально-економічному становищі країни. Для подолання технологічного розриву та забезпечення стрімкого економічного зростання на сьогоднішній день основне завдання економічної політики держави полягає в створенні умов для генерування інновацій і забезпечення на їх основі модернізації промисловості. Індустріальні центри мають стати тими точками економічного зростання, що сприятимуть інноваційно-технологічному розвитку промислових виробництв на основі втілення наукоємних, високих технологій, забезпечивши тим самим створення умов для інноваційного розвитку і підвищення конкурентоспроможності України.

Список використаних джерел

1. Валовой внутренний продукт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://index.minfin.com.ua/economy/gdp/>. – Загл. с екрана.
2. Офіційний сайт державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. – Назва з екрана.
3. Индекс инфляции [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://index.minfin.com.ua/economy/index/inflation/>. – Загл. с екрана.
4. Макогон Ю.В. Причины и факторы экономического кризиса в Украине в условиях военно-политического кризиса на востоке страны [Текст] / Ю.В. Макогон // Вісник економічної науки України. – 2016. - № 1. – С. 196-201.
5. Марчука Е.К. Украина: новая парадигма прогресса [Текст] : Аналитическое исследование / Е. К. Марчук. - К. : Аваллон, 2001. - 223 с.
6. Гриньов Б. Відтік наукового потенціалу з України набув масштабів стихійного лиха [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://dt.ua/UKRAINE/vidtik-naukovogo-potencialu-z-ukrayini-nabuv->

[masshtabiv-stihiynogo-liha-ukrayinskiy-naukovec-204712_.html](https://dt.ua/UKRAINE/vidtik-naukovogo-potencialu-z-ukrayini-nabuv-masshtabiv-stihiynogo-liha-ukrayinskiy-naukovec-204712_.html). - Назва з екрана.

7. Україна невблаганно втрачає свій інтелектуальний потенціал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://informat.com.ua/uk/ukraina-nevblaganno-vtrachaie-svij-intelektualnij-potencial/>. – Назва з екрана.

УДК 338.45(477)

РОЗВИТОК ПРОМИСЛОВОСТІ В КОНТЕКСТІ ІНДУСТРІАЛІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Блиндюк Р.В., здобувач (УкрДУЗТ)

Сучасний етап розвитку світової господарської системи характеризується посиленням ролі промисловості в економічному розвитку країн, про що свідчать тенденції, пов'язані з глобальною реіндустріалізацією, поверненням країнами у власні кордони промислових виробництв та стрімким розвитком нових галузей [3]. Промисловість України зіткнулася з глобальною економічною проблемою побудови стратегічної конкурентоздатної економіки. Специфіка даного етапу розвитку полягає в посиленні ролі чинників індустріалізації в формуванні нової інноваційної економіки. У зв'язку з цим зростає необхідність вирішення проблеми формування механізмів і інструментів промислової політики, спрямованих на ефективне використання потенціалу хоча і не багатьох промислових підприємств[2].

Розвиток галузей наукоємного високотехнологічного сектору, який у розвинених країнах поступово займає роль локомотива економічного зростання, в українській економіці залишається вкрай незадовільним[4].

Наслідком реіндустріалізації займає витіснення вітчизняних виробників з внутрішнього ринку України, про що свідчать тенденції скорочення частки продукції вітчизняного виробництва у структурі внутрішнього споживання промислової продукції, також скорочується частка виробленої в Україні промислової продукції у

товарній структурі оптового товарообороту[5]. Протягом останніх років частка продукції вітчизняного виробництва харчової галузі збільшилися або зазнали незначного скорочення натомість за іншими важливими для української економіки видами продукції відбулося суттєве скорочення частки вітчизняних виробників.

Слід приділити увагу, що скорочення частки переробної галузі ВВП у європейських країн пояснюється не лише прискореним зростанням сектору послуг, але й засвідчує падіння конкурентоспроможності країн Європи, проте світовий ринок по мірі перехоплення промислового лідерства азійськими країнами, де частки переробної галузі у ВВП є значно вищими. При цьому країни, що залишаються лідерами економічного зростання у ЄС та мають більш стійку до зовнішніх шоків економіку, зберігають достатньо високі частки переробної промисловості у ВВП. Наприклад, у Німеччині, яка забезпечує близько третини створеної у європейській промисловості сукупної доданої вартості, частка переробної галузі у ВВП становить 23 %. Прискорене зростання у ХХІ ст. сектору послуг не свідчить про зменшення у світовій економіці ролі промисловості – перспективи зростання сектору послуг переважно визначаються саме наявністю потужної промислової бази.

Вбачаючи досвід багатьох європейських країн, у яких також відбувається поступове скорочення частки переробної галузі у ВВП, в Україні цей процес супроводжується погіршенням технологічної структури виробництва [6].

До конкурентних переваг у нових парадигмах виробництва можна віднести реалізацію наступних ключових принципів [1]:

1. Цифровізація процесів виробництва та збуту товарів – інтеграція цифрових технологій у процеси виробництва, маркетингу, логістики, розбудови мережі постачальників та споживачів, що забезпечує високий ступінь інтернаціоналізації ресурсів та економічних зв'язків, швидкі темпи створення та комерціалізації інновацій.

2. Використання компаніями «Стратегії платформ» (Platform Strategy) – запровадження цифрової інтерактивної взаємодії з постачальниками та споживачами,

що полегшує доступ до ринків, дозволяє оперативно реагувати на існуючі та формувати нові потреби споживачів, забезпечувати споживачів найбільш повною інформацією про товари та послуги, максимально персоналізувати продукти, наблизити їх до кінцевих споживачів, які міцно посідають центральне місце у новій цифровій економіці.

3. Спрощення меж між секторами економіки – сучасні виробничі компанії швидко перетворюються на економічні екосистеми, що постійно розширюють та диверсифікують види діяльності, інтегруючи до їх переліку фінансові, маркетингові, сервісні послуги шляхом розбудови мережі субконтракторів та партнерських зв'язків.

4. Обрання компаніями стратегії посилення власних позицій на внутрішньому ринку (Organic Growth), більшої уваги до обслуговування місцевих споживачів на основі вивчення їх специфічних потреб, що дозволяє найбільш повно використати потенціал внутрішнього ринку та суттєво скоротити витрати на географічну експансію в умовах несприятливої світової кон'юнктури.

Отже, на сьогодні промисловий сектор України слабо реагує на нові світові тенденції виробничої діяльності, що нарощує технологічний розрив між українською економікою і промисловими лідерами світу. Що стосується цифровізації виробництва, то далеко не всі українські промислові підприємства використовують навіть технології автоматизації – ключової технології попереднього покоління, тоді як технології розвинутих підприємств передбачають значно вищий рівень взаємодії цифрових систем на основі оброблення великої кількості даних.

Список використаних джерел

1. Амоша А. Неоіндустріалізація и новая промышленная политика Украины [Текст] / А. Амоша, В. Вишнеvский, Л. Збаразская // Економіка промисловості. – 2012. - № 1-2. - С. 3- 33.

2. Геец В.М. Либерально-демократические новы: курс на модернизацию Украины / В. М. Геец // Економіка України. – 2010. – №3. – С. 4-20.

3. Дикань В.В. Забезпечення розвитку машинобудівного комплексу в умовах створення промислово-логістичної системи

[Текст]: монографія / В.В. Дикань. – Харків: УкрДУЗТ, 2013. – 390 с.

4. Дикань В.Л. Сутнісні аспекти конкурентоспроможності національної економіки [Текст] / В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. - № 28. – С. 13-20.

5. Кіндзерський Ю.В. Промисловість України: стратегія і політика структурно-технологічної модернізації [Текст] / Ю.В. Кіндзерський. – Київ: НАН України, Ін-т екон. та прогнозування, 2013. - 536 с.

6. Модернізація України – наш стратегічний вибір: Щорічне Послання Президента України до Верховної Зароди України. – К.: НІСД, 2011. – 416 с.

7. Новий курс: реформи в Україні. 2010-2015. Національна доповідь / за заг. ред. В. М. Гейця [та ін.]. – К.: НВЦ НБУВ, 2010. – 232 с.

8. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року: Постанова КМУ від 06.08.2014 р. № 385 [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної ради України. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/385-2014-p/paran11#n11>.

УДК 658.7:656.2

ПРОМИСЛОВО - ТРАНСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС ЯК ОСНОВА ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РЕГІОНУ

*Григорова - Беренда Л.І., к.е.н., доцент,
Глазкова А.С., к.е.н., ст. викладач (ХНУ
імені В.Н. Каразіна)*

Ринкова економіка являє собою результат тривалого історичного розвитку, котра пропонує формування відповідної структури, комплексу, умов співпраці різних галузей, пошук більш простого шляху виходу на світовий ринок, потребує глибокого вивчення макропоказників галузей та їх взаємодії.

Багато проблем таких як, спад виробництва, інфляція, нестійкість гривні, криза платоспроможності підприємств, технічна відсталість, все це негативно впливає

на взаємодію промислової та транспортної галузей та потребує проведення відповідної роботи у цьому напрямку.

Науковці і практики вважають, що промисловий комплекс - це нібито процес, що передбачає всебічний розвиток усіх галузей, оптимальність галузевої і територіальної структур виробництва, широкий розвиток внутрішньо галузевих і міжгалузевих зв'язків та пропорцій, ефективний і швидкий розвиток продуктивних сил з метою максимального підвищення ефективності суспільної праці.

Розвиваючи наукову концепцію визначення промислового комплексу, економісти завжди звертали особливу увагу на те, що комплексність передбачає насамперед виробничі зв'язки між галузями і підприємствами. Відомо, що є дві головні групи виробничих зв'язків у промисловому секторі: виробничо-технологічні і виробничо-економічні. Вони можуть мати "вертикальний" характер, охоплювати послідовно всі етапи переробки сировини і напівфабрикатів аж до одержання готової продукції (наприклад, видобуток нафти, її переробка на паливні продукти і хімічна переробка органічних продуктів у мономери - сировину для хімії органічного синтезу). Розвиваються також взаємозв'язки між гілками "вертикальних" рядів виробництв (наприклад, видобуток кухонної солі - виробництво соди і хлору; видобуток і переробка природного газу - виробництво хлорорганічних сполук).

Але продукцію, напівфабрикати треба транспортувати, так ось вплив транспортного чинника залежить від рівня розвитку транспортної системи. Чим розвиненіша транспортна мережа, чим більше функціонує ефективних транспортних засобів, тим сприятливіше транспортне положення будь-якого об'єкта території (міста, промислового підприємства). Недостатній розвиток транспортної системи обмежує можливості формування і розвитку господарств на окремих територіях.

Транспортний чинник певною мірою визначає галузеву і територіальну структуру промислового комплексу. Це пов'язано з тим, що на будь-яке перевезення сировини, матеріалів чи готової продукції витрачається якась кількість праці. Внаслідок цього зростає, а іноді досить істотно, вартість продукції, що

перевозиться. Тому найдоцільніше розміщувати господарські об'єкти там, де найменші транспортні витрати.

Транспорт – одна з найважливіших галузей матеріального виробництва, що забезпечує потреби господарства й населення в усіх видах перевезень. Транспорт має такі особливості: наслідком роботи транспорту є не новий а певний корисний ефект, що полягає в переміщенні вантажів і людей; на транспорті використовується не сировина, а лише засоби виробництва й допоміжні матеріали; своєю діяльністю транспорт продовжує виробничий процес промисловості й сільського господарства у сфері обігу. Для нього характерні лінійне розміщення та універсальність виробничих зв'язків з іншими галузями господарства.

Тому, є необхідність поєднання понять промислового та транспортного комплексів в єдине поняття промислово - транспортний комплекс, який є поєднанням підприємств та установ, для яких метою є підвищення економічної ефективності за рахунок значної стабільності взаємних зв'язків (у тому числі інформаційних) і ритмічності виробничого процесу, скорочення всіх видів витрат; раціонального використання всіх видів ресурсів та сприятливих умов маневрування ними.

Список використаних джерел

1. Амоша О.И. Промышленная политика Украины: концептуальные ориентиры на среднесрочную перспективу / О.И. Амоша, В.П. Виневський, Л.О. Збараська// Економіка промисловості. - 2009.-№ 13.- С.4-13
2. Економіка України: стратегія і політика довгострокового розвитку / За ред.В.М. Геєця. - К.: Ін-т екон. прогнозув.; Фенікс,2003.-1008с.
3. Дикань В.Л. Сутнісні аспекти конкурентоспроможності національної економіки / В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна// Вісник економіки транспорту і промисловості.-2009.-№28.-С.5-11
4. Юсупова Т.М. Дослідження проблем вітчизняної промисловості в контексті пошуку шляхів відродження її економічного потенціалу / Т.М.Юсупова // Вісник економіки транспорту і промисловості.-2013.-№43.- С.107-110.

5. Поддубный И.О. Теория конкурентоспособности: современное состояние и предметно-методологические аспекты развития/ И. Поддубный, Л.Поддубная//Экономика Украины.-№8.- 2007.-С.52-60.

6. Стратегия инновационного развития Украины на 2010–2020 годы в условиях глобализационных вызовов. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kno.rada.gov.ua/komosviti/control/uk/docca talog/list?currDir=48718>.

УДК 338.45(477)

СУЧАСНИЙ СТАН ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

*Дикань В.В., д.е.н., професор
(Karazin Business School)*

Однією з найважливіших галузей національної економіки є промисловість. Продукція промисловості не тільки безпосередньо задовольняє потреби споживачів, але і забезпечує виробництво товарів і послуг підприємствами інших галузей. Розвиток промислового виробництва характеризує стан науково-технічного потенціалу та визначає місце країни у міжнародному розподілі праці та глобальному конкурентному середовищі. У зв'язку з цим моніторинг діяльності промислових підприємств, визначення їх стану, проблем та перспектив розвитку є необхідною передумовою забезпечення ефективного функціонування не тільки досліджуваної галузі а і усієї економіки України.

Сьогодні понад 90% промислової продукції, що виробляється в Україні знаходиться на досить низькому технологічному рівні. Кількість промислових підприємств, що займались інноваційною діяльністю, є вкрай малою (10–12%). При цьому питома вага реалізованої інноваційної продукції не перевищувала 7%. Всі ці показники в 5–7 разів нижчі, ніж в економічно розвинених країнах.

Після падіння обсягів промислового виробництва в Україні протягом 2012-2015 рр., за підсумками 2016 р. у промисловості

було зафіксовано зростання на рівні 2,8 %. Проте позитивна динаміка виявилася нестійкою, і у 2017 р. виробництво промислової продукції скоротилося на 0,7 %. На роботі промисловості позначилося призупинення переміщення вантажів між підконтрольними та непідконтрольними територіями Донбасу та «націоналізація» бойовиками низки підприємств [1].

Локомотивом української економіки в 2017 році залишилися залізорудна і металургійна галузі, незважаючи на економічну блокаду Донбасу, яку організували певні політичні сили. Через це металурги України втратили потужності Алчевського, Єнакіївського, Макіївського та Донецького металургійних заводів. Напередодні блокади, в 2016 році, перші три підприємства показали не тільки зростання виробництва, а й сотні мільйонів гривень доходів, що надійшли до бюджету України [2].

Вже в 2017 році, в порівнянні з 2016 роком, загальне виробництво сталі в Україні зменшилася на 12% - до 21,3 млн тонн; виплавка чавуну на 5% - до 20 млн тонн; виробництво загального металопрокату скоротилося до 18,4 млн тонн (14%). У світовому рейтингу виробників сталі Україна опустилася на 12 місце, хоча останні 20 років впевнено займала місце в першій десятці.

Однак власникам металургійних підприємств вдалося знайти додаткові ринки збуту, валютна виручка від експорту чорних металів в минулому році в порівнянні з 2016 роком зросла на 20% - до \$ 8,67 млрд; металовиробів - на 30%, до \$ 897 млн. Разом вони склали 20,1% від загального експорту країни. Втім, у металургів збереглася багаторічна проблема - нестача залізничних вагонів для перевезення руди і металопрокату.

Дослідивши діяльність промисловості України за останні роки можна сказати, що Уряд країни поки що не в змозі провести хоч якісь реформи в промисловості, проте намагається запустити окремі підприємства, які до цього роками не працювали. Одним з таких стало ТОВ «Карпатнафтохім» у місті Калуш Івано-Франківської області, яке простоювало з 2012 року. Наприкінці 2016 року держава скасувала акциз на імпорту скрапленого газу та дизпалива для виробництва етилену. У червні

«Карпатнафтохім» запусився. Потужність підприємства складає 250 000 тонн етилену на рік. З цієї сировини виробляються поліетилен та полівінхлорид, які йдуть на експорт.

На прибуткову роботу вийшов і Запорізький алюмінієвий комбінат, ЗЛК - єдиний виробник первинного алюмінію в Україні. У 2015 році завод повернули у власність держави, після того як їм володіла російська компанія «РУСАЛ». За перше півріччя 2017 року ЗЛК отримав 227 млн.грн прибутку. На жаль, комбінат досі не завантажений на повну потужність, йому не вистачає сировини.

Візитною карткою України на світовій арені може стати космічна галузь. До сьогодні вона не отримувала належної підтримки від дипломатичної спільноти, тому повинна допомагати собі сама.

Головний виробник космічних ракет - завод «Південмаш» - вже в 2017 році відновив виробництво ракет-носіїв «Зеніт» для міжнародних проектів Sea Launch ("Морський старт") і Land Launch ("Наземний старт"). Поки мова йде про 12 ракет, однак може бути прийнято рішення про збільшення кількості пусків. Крім того, в 2018 році очікується розширення промислової кооперації з компанією Orbital ATK Inc. (США) за програмою будівництва ракети-носія середнього класу Antares. Ракети забезпечують виконання контракту NASA по поставкам матеріалів, обладнання та продуктів на міжнародну космічну станцію (МКС).

Нову інновацію запропонував харківський ПАТ «Завод Фрунзе» - системи огорожі, обладнані сонячними панелями. Вони можуть використовуватися як самостійно, так і бути додатковими опорами для сонячних електростанцій на дахах будинків. Ідея полягає в тому, що огорожу може стати джерелом додаткового доходу. У багатьох випадках, коли споживач відчуває дефіцит вільних площ, це буде оптимальним рішенням.

У січні 2018 року промислове виробництво в Україні зросло на 3,6% (без корекції на ефект календарних днів) порівняно з січнем минулого року. Водночас у січні 2018 року щодо попереднього місяця промислове виробництво впало на 13,9%, однак з

урахуванням сезонного фактора зростання становило 0,2%.

Минулого місяця 2018 року порівняно з січнем 2017 року зростання переробної промисловості склало 9,7%. У добувній промисловості та розробленні кар'єрів спостерігається зниження на 0,2%. У постачанні електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря стався спад на 8,1% [3].

Індекс промислової продукції - показник динаміки обсягу промислового виробництва, середньозважена величина з індивідуальних індексів щодо кожного товару. Розрахунок базується на даних про динаміку виробництва видів продукції за постійним набором товарів-представників та структуру валової доданої вартості за видами промислової діяльності за базисний рік (2010 = 100%). Індекс промислової продукції за звітний період розраховують з урахуванням уточнених даних за попередній період.

Значне погіршення економічної ситуації в Україні призвело до падіння показників ефективності функціонування вітчизняних промислових підприємств. Підприємства промислової галузі змушені функціонувати в умовах скорочення внутрішнього та зовнішнього попиту на продукцію у поєднанні зі скороченням обсягів фінансування та відсутністю державної підтримки.

Необхідною умовою посилення позицій промисловості в економіці є безпосередня участь в його підтримці державних і регіональних органів управління, перегляд державної стратегії розвитку промислової галузі при врахуванні світових тенденцій інноваційного розвитку.

Список використаних джерел

1 Щодо пріоритетних напрямів здійснення реформ у промисловості України, аналітична записка [Електронний ресурс]. - Режим доступу:

<http://www.niss.gov.ua/articles/2762/>

2 Ітоги-2017: українская промышленность [Електронний ресурс]. - Режим доступу:

<https://mind.ua/ru/publications/20180265-itogi-2017-ukrainskaya-promyshlennost>

3 В Україні зріс рівень промислового виробництва [Електронний ресурс]. - Режим

доступу:

<https://www.slovoidilo.ua/2018/02/23/novyna/suspilstvo/ukrayini-zris-riven-promyslovoho-vyrobnyctva>

УДК 330.34

КРЕАТИВНА ЕКОНОМІКА ЯК НОВА МОДЕЛЬ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ

*Калініченко Л.Л., д.е.н., професор,
Благой В.В., к.е.н., доцент,
Янченко Н.В., к.е.н., доцент,
Головко-Марченко І.С., аспірант (ХНУБА)*

В останні роки у багатьох країнах світу активно розвивається сфера креативної економіки. Мільйони людей працюють у цій сфері, підтримуючи національну економіку та підвищуючи загальний рівень культури.

Креативна економіка – це економіка творчого сектора, до якого належать в основному процеси, що відбуваються у сфері послуг, однак, результати діяльності в цій сфері можна виявити практично у всіх галузях економіки. Також, можна сказати, що це галузь економіки, яка в першу чергу пов'язана з розумовою діяльністю. Як відомо людина істота творча, але її творчість не завжди призводить до створення чогось нового, креативного.

Хоча креативні індустрії існують сотні років, сам термін «креативна економіка» запропонували не так давно. Його ввів журнал «BusinessWeek» у 2000 році. Він визначив їх як такі, що базуються на особистих навичках, креативності та таланті і передбачають отримання прибутку завдяки створенню та використанню інтелектуальної власності.

З кожним роком креативна економіка росте все швидше і швидше. Протягом 1990 року у країнах Організації економічного співробітництва та розвитку ріст креативної економіки перевищив загальний ріст сфери послуг у два рази, а виробничу – у чотири. Також збільшилась кількість американських та європейських патентів на винаходи. На сьогоднішній день лідером у креативній економіці залишається Великобританія.

Креативна економіка широко застосовується у галузях, що засновані на використанні інтелектуальної власності: реклама, ЗМІ, ПЗОС, музика, кінематограф, дизайн.

Появі креативної економіки сприяли комунікаційні та інформаційні технології.

Важливим фактором креативної економіки є створення нового соціального класу, класу креативно-мислячих людей. Це люди які зможуть генерувати нові підходи, до існуючих задач; розробляти незвичні та надзвичайні ідеї; зможуть обійти традиційні системи мислення та знаходити швидкі рішення у проблемних ситуаціях.

В якості інтегральної величини, яка характеризує рівень креативності економік різних країн світу, Річард Флоріда запропонував глобальний індекс креативності, який обчислювався на основі трьох коефіцієнтів – технологія, талант і толерантність. У результаті, Україна посіла 27 місце (за фактором «талант» – 19 місце), а перші три – Швеція, Японія та Фінляндія. Це непоганий результат, зважаючи, що основним експортним сектором економіки України є важка промисловість. Такий високий показник

одержано переважно за рахунок великої частки населення з вищою освітою.

Значення індексів таланту, технології і толерантності свідчать про наявність резервів розвитку рівня креативності в економіці нашої державі для того, щоб бути конкурентоспроможною на міжнародному ринку товарів та послуг. Значні резерви пробудження творчої активності та інноваційності місцевої громади закладені в регіональних і муніципальних інструментах підтримки малого і середнього бізнесу, формування інтелектуальних територій, поліпшення людського капіталу, сприяння культурній і духовній різноманітності і стимулювання творчої діяльності місцевої громади. Однак, творчий та інноваційний потенціал у регіонах України є далеко неоднаковим, що робить доцільним проведення аналізу регіонів України за основними показниками креативності, запропонованими Р. Флорідою. Цей аналіз дозволить виявити регіони України, що мають високий творчий потенціал, виявити приховані резерви економічного зростання.

Таблиця

Розподіл регіонів України за показниками креативності

Кластер	Регіони	Характерні особливості
1-й кластер	Харківська, Дніпропетровська	Характеризуються найвищими індексами толерантності, таланту та технологій, регіоні-лідери за рівнем креативності
2-й кластер	Закарпатська, Луганська, Львівська, Одеська, Чернівецька	Середнім та високим рівнем індексів таланту та толерантності відповідно та низьким рівнем індексу технологій
3-й кластер	Житомирська, Полтавська, Сумська, Херсонська, Хмельницька, Черкаська	Низький рівень індексів толерантності та таланту і середній рівень індексу технологій
4-й кластер	Вінницька, Волинська, Донецька, Запорізька, Івано-Франківська, Київська, Кіровоградська, Миколаївська, Рівненська, Тернопільська, Чернігівська	Найнижчі рівні усіх індексів, регіони-аутсайтери за рівнем креативності

З урахуванням складного економічного стану України використання і впровадження креативної економіки є раціональним і необхідним не тільки в масштабі виробництва, а й в масштабах конкретної сфери, або, навіть, країни. Адже

основною задачею креативної економіки є залучення нових інвестицій, розвиток соціальної сфери, вдосконалення освітньої сфери. Основною проблемою впровадження є кадрова проблема. Наприклад, це можна спостерігати у металургійному секторі, де

впровадженню креативної економіки заважає відсутність кваліфікованих та освічених працівників, працівників з нестандартним мисленням, креативним підходом, які знаються на новітніх технологіях та інноваціях.

УДК 658.7:656.2

НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ТА ПРОМИСЛОВОЇ ГАЛУЗЕЙ УКРАЇНИ

*Маковоз О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ),
Глазкова А.С., к.е.н., ст. викладач
(ХНУ імені В.Н. Каразіна)*

Кожна галузь взаємодіє з іншою, і вплив однієї галузі на іншу визначається стратегією розвитку як однієї галузі так і економіки в цілому. Залежно від ступеня впливу кожної галузі на іншу відбувається розвиток всієї економіки. На сучасному етапі розвитку України велике значення має стратегічне планування, за допомогою якого розробляються плани і завдання. При цьому, важлива увага приділяється розробці і використанню інструментів взаємозв'язків між галузями економіки.

Ефективність інструментів оцінки взаємодії між галузями оцінюється за допомогою методів порівняння показників роботи тієї чи іншої галузі з аналогічними показниками роботи іншої галузі, за допомогою розрахунків відповідних коефіцієнтів, макропоказників, враховуючи різні фактори впливу, та показники взаємодії однієї галузі з іншою.

Збереження позицій України на ринку міжнародних вантажних і пасажирських перевезень, підвищення ефективності використання її транзитних можливостей обумовлюють необхідність зростання конкурентоспроможності національних промислових підприємств, одним із напрямків досягнення якої є їх спільна дія. [1]

Ринкова економіка являє собою результат тривалого історичного розвитку, який потребує формування відповідної структури, комплексу, умов співпраці різних галузей, пошук більш простого шляху виходу на світовий ринок, потребує глибокого

вивчення макропоказників галузей та їх взаємодії. Багато проблем таких як, спад виробництва, інфляція, нестійкість гривні, криза платоспроможності підприємств, технічна відсталість, все це негативно впливає на взаємодію промислової та транспортної галузей та потребує проведення відповідної роботи у цьому напрямку. [1,2]

Основною базою для аналізу співпраці основних галузей є міжгалузевий баланс. Можливості практичного застосування моделі міжгалузевого балансу в традиційній її постановці досить широкі. Підтвердженням цього може служити регулярна розробка звітних міжгалузевих балансів (далі по тексту МГБ). В Україні накопичений значний досвід у теоретичних дослідженнях і практичному застосуванні моделі для вирішення проблем розвитку національної економіки. Спираючись на цей досвід, слід зазначити, що, хоча в теоретичному і практичному аспектах ідеологія МГБ є дуже продуктивною, вона потребує подальшого удосконалення. Це дуже актуально, оскільки Україна перебуває в стадії переходу до цивілізованих структур ринкової економіки, коли з особливою гостротою постають питання узгодження соціальних інтересів суспільства і структурної перебудови економіки з метою забезпечення цих інтересів. Існуючі економетричні моделі дозволяють оцінити економічні наслідки таких, наприклад, подій, як заморожування цін і заробітної плати, стимулювання експорту, збільшення або скорочення військових витрат, але в той же час не дають підстав для суджень про можливість їх здійснення. У такого роду моделях, включаючи і традиційну схему МГБ, не знаходить адекватного висвітлення той факт, що вибір напрямів економічної політики відбувається в результаті реакції уряду на зміну циклічних чинників зростання, чим цілком ігноруються зворотні зв'язки, що виникають як відображення впливу економічної системи на процеси прийняття соціально-політичних рішень. Ця надто загальна властивість виявляється в ряді конкретних показників прикладних моделей: у способі розбивки змінних на ендогенні й екзогенні, у специфікації рівнянь тощо. [4,5]

Таким чином, на основі запропонованого визначення моделі оптимальної взаємодії може бути розроблений комплекс моделей функціонування економіки з

метою визначення раціональних стратегій управління соціально-економічним розвитком регіону і країни в цілому.

Список використаних джерел

1. Алимов О. Промисловий потенціал України: напрями ефективного розвитку [Текст] / О. Алимов, В. Ємченко. К.: Економічний Часопис – XXI. – 2003. – № 6. – С. 41–46.

2. Амитан В. Н. Регион в ресурсной структуре государства [Текст] / В.Н. Амитан. К.: Регіональні перспективи. – 2009. – № 5–6. – С. 15–17.

3. Дикань В.Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України [Текст] / В.Л. Дикань, Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту та промисловості. - № 30. – 2010. – С. 11 – 16.

4. Дикань, В.Л. Стратегічне управління [Текст]: навч. посіб./ В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, І.В.Токмакова, О.В.Маковоз, О.В.Шраменко. – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 272 с

5. Дикань, В.Л. Економічна безпека підприємства [Текст]: навч. посіб./ В.Л.Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – 266с.

6. Келли К. Новые правила для новой экономики. Двенадцать принципов преуспевания в бурно меняющемся мире [Електронний ресурс] / К. Келли // Знание–сила, 2008. – №4. – Режим доступа: <http://vivovoco.rsl.ru/vv/journal/zs/kelly.htm>

УДК 330.341.424

КЛАСТЕРИЗАЦІЯ ВІТЧИЗНЯНИХ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ

Толстова А.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Відтворення та активізація потенціалу промислового комплексу країни потребує створення умов для зменшення розриву в аспекті технологічного розвитку підприємств та забезпечення їх переходу від третього, четвертого технологічних укладів на п'ятий, шостий уклад. Цього можливо досягти за

рахунок впровадження кластерного підходу до розвитку промисловості країни, який полягає в поетапному формуванні комплексу потужних національних корпорацій, умов розвитку малого та середнього підприємництва на основі використання нових технологій, ідей та підходів інноваційного розвитку, забезпечення конкурентоспроможності, модернізації, переходу на новий етап індустріалізації - неоіндустріалізацію, екологізацію, диверсифікацію виробництва та розвиток науково-технічного та кадрового потенціалу країни, формування інвестиційного середовища розвитку країни.

Забезпечення прориву і активного заміщення п'ятого і шостого технологічних укладів, модернізації виробництва, формування та нарощення конкурентних переваг, розвиток виробничого потенціалу потребують освоєння нових форм і методів організації виробництва. Для цього пропонуємо формування промислово-територіальних об'єднань та впровадження стратегії кластеризації.

Кластеризацію вітчизняних промислових підприємств пропонуємо здійснювати на основі формування промислово-територіальних кластерів, які є міжгалузевими інтегрованими структурами, спрямованими на консалідацію науково-виробничих, інфраструктурних, промислових підприємств різних галузей, що дозволить створити інноваційно-технологічне середовище для формування декількох технологічно завершених ланцюгів з виробництва різнопланової високотехнологічної продукції.

До складу промислово-територіальних кластерів входять три групи учасників: підприємства науково-дослідного блоку, які формують науково-технічний потенціал кластеру; промислові підприємства, які формують виробничий потенціал кластеру; підприємства та організації, які забезпечують ефективне функціонування кластеру.

Ядром кластеру є Регіональний центр інноваційних технологій, діяльність якого направлена на розробку та реалізацію новітньої продукції.

Промислові підприємства на основі розробок Регіонального центру інноваційних технологій, відповідно до свого потенціалу

будуть виробляти та реалізовувати новітню високотехнологічну продукцію.

Основою техніко-економічного відставання сучасних промислових підприємств є високий рівень морального та фізичного зносу техніко-технологічної бази підприємств, висока енергоємність виробництва, обмеженість власних енергетичних ресурсів, відсутність ефективної системи збагачення низькоякісної вітчизняної сировини. На початкових стадіях інтегрування в промислово-територіальні кластер сучасним промисловим підприємствам буде складно перейти на виробництво інноваційного продукту.

З метою реіндустріалізації, модернізації промислових підприємств пропонуємо в межах промислово-територіального кластера створити комплекс підприємств, які будуть спеціалізуватися на проведенні модернізації промислових підприємств, виконанні ремонтних роботах, зміні технологій виробництва. Це дозволить прискорити процеси технічного перетворення підприємств та забезпечити підвищення якості та покращення технології ремонту.

Основними завданнями такого комплексу: проведення модернізації підприємств кластеру, забезпечення процесу модернізації; виконання ремонтних робіт; розробка програм, проектів, технологій модернізації; проведення навчального процесу працівників підприємств де проводиться модернізація; збір інформації щодо постачальників техніки, технологій.

Одним із напрямків діяльності таких підприємств є розробка новітніх технологій в сфері організації, проведення модернізації, ремонтів, технологічних перетворень. Крім того, після незначного доопрацювання це обладнання, розроблене ремонтними підприємствами може застосовуватися інших галузях, в т.ч. в традиційній енергетиці, на підприємствах металургії, машинобудування, нафтохімії та інші.

Таким чином, формування територіально-промислових кластерів дозволить напрацювати такі конкурентні переваги як: інвестиції в розвиток персоналу і нарощування інтелектуального потенціалу працівників; розвиток і використання інноваційного потенціалу сфер науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт;

міжфірмова кооперація в сфері науки і технології шляхом створення стратегічних альянсів і поглибленого співробітництва з університетами та дослідницькими центрами; володіння стійким ланцюгом поставок; використання аутсорсингу як одного із способів скорочення витрат і концентрація зусиль на ключових компетенціях і перспективних напрямках діяльності; використання сучасних інформаційних і мережевих технологій; використання нових маркетингових та управлінських технологій; організація вертикально і горизонтально інтегрованих структур.

УДК 334.012.82:656

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНИХ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ ЗА УМОВИ ІНТЕГРАЦІЇ ДО СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ

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

Розвиток світової економіки та розширення міжнародного співробітництва забезпечується ключовим впливом інтеграційних процесів, що базуються на логістичному підході до організації й управління системою вантажо- та товароруху. Це вимагає розвитку транспортної інфраструктури, інформаційних і телекомунікаційних систем, організації інтермодальних перевезень мережею міжнародних транспортних коридорів.

У цих умовах транспортна логістика виступає невід'ємною складовою частиною логістики товароруху, орієнтованою на планування, організацію й управління товарно-матеріальними та супутніми потоками, та є практичним інструментом бізнесу комплексно координуючого порядку, який спрямовує всіх учасників транспортно-логістичного процесу на зв'язування у часі та просторі всіх матеріальних і супутніх потоків, що послідовно проходять стадії зберігання, транспортування, перевалки, складування, вантажопереробки та доставки готової продукції безпосереднім споживачам.

Тому в умовах ринкової конкуренції та глобалізації світової економіки у якості

пріоритетної сформувалася концепція інтегрованої логістики через об'єднання учасників системи вантажо- та товароруку, зниження супутніх витрат всього логістичного ланцюга від виробників до споживачів під час задоволення запитів клієнтів до якості товарів і послуг, а також максимізацію загального синергетичного ефекту.

Під впливом глобалізації світової економіки та розширення міжнародного співробітництва, розвитку транспортних сполучень, систем інформаційного та комунікаційного забезпечення сформувалися крупні транснаціональні корпорації. При цьому важливішим фактором економічного росту виступила інтеграція, здійснювана як на галузевому та регіональному, так і на міжгалузевому, міжрегіональному та міжнародному рівнях.

За умови широкого поширення інтеграційних процесів до числа пріоритетних напрямків транспортної політики, поряд з розвитком технічних засобів транспорту, необхідністю оновлення його основних фондів на якісно новому рівні, впровадженням нових прогресивних технологій, інформатизацією перевізного процесу приєднуються такі напрямки, як:

- забезпечення координації діяльності різних видів транспорту;
- розвиток інтермодальних перевезень мережею міжнародних транспортних коридорів;
- комплексне вирішення регіональних транспортних проблем;
- інтеграція українського ринку транспортних послуг до світової транспортної системи.

У зв'язку з розширенням транспортної політики змінюється структура відносин транспорту та вантажовласників, причому більш конструктивною постає роль транспорту – він прийматиме активну участь в раціоналізації економічних зв'язків, організації й оптимізації товарних потоків через інтеграцію транспортних та індустріальних технологій.

Основні напрямки розвитку інтеграційних процесів на транспорті України та світі можна визначити, як:

- крупні вантажовласники прийматимуть активну участь у розвитку транспортної інфраструктури та рухомого

складу;

- створюватимуться крупні компанії-оператори за участю різних видів транспорту з метою переходу від адміністративних до суто ринкових методів формування наскрізних тарифів і організації прямих змішаних перевезень вантажів у міжнародному сполученні;

- розроблюватимуться методи активізації процесу створення крупних горизонтально інтегрованих структур як всередині транспорту, так і міжгалузевому рівні з метою зниження транспортних витрат і підвищення інвестиційного й інноваційного потенціалів.

Серед інших напрямків розвитку інтеграційних процесів на транспорті виокремлюється інтеграція транспорту з транспортним машинобудуванням і наукою, що забезпечить визначення конкурентоспроможності транспортних систем за рівнем науково-технічного прогресу. Це дозволить визначити найбільш перспективні напрямки інтеграції, до яких варто віднести:

- загальну повну інформатизацію транспорту;
- створення економічно й екологічно досконалих транспортних засобів;
- створення логістичних транспортно-розподільчих систем, що засновані на застосуванні таких логістичних технологій, як доставка вантажів «від дверей до дверей» й «точно до часу»;
- створення термінальних систем доставки вантажів;
- формування мультимодальних логістичних центрів;
- розвиток контейнерних і контрейлерних систем транспортування.

При цьому кардинальні зміни відбуватимуться в сфері організації перевізного процесу та стосуватимуться:

- організаційно-технічної та технологічної взаємодії різних видів транспорту;

- широкого розвитку інтермодальних і комбінованих перевезень вантажів, заснованих на логістичних принципах.

З цією метою необхідно створення у всіх крупних транспортних вузлах і центрах вантажоутворення логістичних транспортно-розподільчих центрів і термінальних

комплексів, що матимуть криті склади та площадки з відповідним технічним обладнанням, перевантажувальну техніку, диспетчерські й інформаційні системи керування транспортними потоками.

Створювані в транспортних вузлах логістичні транспортно-розподільчі й інформаційно-аналітичні центри підпорядковуватимуться логістичним центрам більш високого ієрархічного рівня – регіональним, міжрегіональним, міжнародним, що забезпечить формування транспортно-логістичних систем різного ієрархічного рівня з їх наступною інтеграцією до світового економічного простору.

УДК 338.47 (656.073.7)

ОБҐРУНТУВАННЯ АКТУАЛЬНОСТІ РОЗВИТКУ ІНТЕГРОВАНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПІДСИСТЕМ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ ВЕЛИКИХ ІНДУСТРІАЛЬНИХ ЦЕНТРІВ КРАЇНИ

*Шевченко І.В., інженер
(ІПРЕЕД НАН України)*

Промислове виробництво України динамічно розвивається. Економіка держави безпосередньо залежить від провідних галузей промисловості, якими є металургія, машинобудування, хімічна, енергетична і вугільна промисловість. Металургійна промисловість України є однією з галузей, що має стратегічне значення - серед промислових підприємств держави найбільшими є металургійні. За обсягом металопродукції, яка йде на експорт, Україна посідає третє місце. Машинобудування України представлено підприємствами Київської, Запорізької, Дніпровської, Луганської та Харківської областей [1].

Київ – великий індустріальний центр, з такими галузями промислової спеціалізації: складне, точне машинобудування, авіаційна, хімічна, нафтохімічна, легка, харчова, металургійна (металообробка), виробництво будівельних матеріалів. Вдале географічне

положення сприяє розвитку логістики і транспортних зв'язків.

Харків — один з найбільших промислових центрів України. Тут є великі машинобудівні і металообробні заводи, також підприємства енергетичного машинобудування та електротехнічної промисловості: Харківський тракторний завод, завод імені Малишева [2] (випускає магістральні тепловози), Харківський електротехнічний завод «Укрелектромаш» (генератори для парових і гідравлічних турбін), Харківський моторобудівний завод «Серп і Молот» (двигуни до зернових комбайнів), Харківський підшипниковий завод (входить в Індустріальну групу УПЕК), Харківський верстатобудівний завод, літакобудування: Харківський авіаційний завод і «МоторСіч», велосипедний заводи, «Турбоатом» - має стратегічне значення, «Електроважмаш», «Південкабель» тощо. Працюють підприємства хімічної промисловості (заводи пластичних мас, медичних пластмас, хімічних реактивів, лакофарбові, фармацевтичні тощо), деревообробної, будівельних матеріалів, меблів; розвинута поліграфічна промисловість, харчова (кондитерська фабрика «Харків'янка», Харківська бісквітна фабрика, 2 броварні, жировий комбінат, 2 м'ясокомбінати тощо), парфумерно-косметична фабрика, Харківський ювелірний завод. З легкої промисловості найрозвиненіша швейна, трикотажна, шкіряно-взуттєва, канатний завод.

Дніпро як промисловий центр характеризується великою кількістю територіально близьких до нього таких центрів металургійної (виробництво труб), хімічної, коксохімічної, машинобудівної (металургійне, транспортне, електротехнічне, гірничо-шахтне і гірничорудне, будівельно-шляхове й комунальне, хімічне і полімерне машинобудування, верстатобудування), вугільнодобувної і гірничодобувної промисловості як - Кривий Ріг, Дніпродзержинськ, Верхньодніпровськ, Нікополь [2]. Основні підприємства металургійної галузі - ArcelorMittal, «Дніпровський металургійний завод», «Дніпрококс», «Комінмет», «Дніпровський трубний завод», «Нижньодніпровський трубопрокатний завод», машинобудівної та металообробної галузі промисловості:

«Дніпропетровський машинобудівний завод», «Дніпроважмаш», «Дніпропрес», «Дніпровагонрембуд», науково-виробниче об'єднання «Дніпровський електровозобудівний завод». Продукція галузі — трактори, преси, вагонопрокидувачі, шлаковозні чаші, трамваї, тролейбуси, магістральні електровози. Дніпро — один з центрів ракетно-космічного будівництва: виробниче об'єднання «Південний машинобудівний завод» та конструкторське бюро «Південне». Хімічна галузь представлена 7 підприємствами, що випускають: лакофарбові матеріали, мінеральні добрива, гумотехнічні вироби для багатьох галузей — космосу, повітряного транспорту, понад 80 типорозмірів шин, розвинуті легка, харчова та переробна промисловості.

Донецьк з такими центрами як Авдіївка, Макіївка, Харцизьк, Ясинувата, Краматорськ, Горлівка та ін. сформували індустріальну агломерацію вугледобвної промисловості (22 шахти), металургійної (Краматорський феросплавний завод, Енергомашспецсталь, Краматорський металопрокатний завод) та хімічної (концерн «Стірол», виробництво пластмас, хімічних реактивів та ін.), важкого машинобудування для металургійної, вугільної, транспортної, енергетичної, цементної промисловості (Новокраматорський машинобудівний завод, Старокраматорський машинобудівний завод, Краматорський завод важкого верстатобудування, завод автогенного обладнання «Донмет», Краматорський завод металокопункцій, Краматорський завод «Кондиціонер», Fuhrlaender Windtechnology [2], Краматорський завод енергетичного машинобудування, Крамтехцентр), виробництва будівельних матеріалів (Краматорський цементно-шиферний завод («Пушка»), що входить до складу концерну «Укрцемент», Краматорський завод емалей, Асфальтобетонний завод), легкої та харчової промисловості (Швейна фабрика, Краматорський комбінат дитячого харчування, Краматорський м'ясопереробний завод, Тормікс — виробництво комбікормів та БМВД)

Кривий Ріг — місце розташування ОАО «Північний ГЗК» [2] — найбільше гірничодобувне підприємство в Україні та

Європі з повним циклом підготовки залізородного концентрату та окатишів.

Маріуполь — значний порт та індустріальний центр країни, має 56 промислових підприємств з перевагою важкої індустрії, з них два великі металургійні комбінати (Маріупольський металургійний комбінат імені Ілліча — виробництво чавуну і сталі та «Азовсталь») і найбільше в Україні машинобудівне підприємство — концерн «Азовмаш», входить в групу «Метінвест». У структурі концерну виділяють: «Маріупольтяжмаш» — виробництво металургійного встаткування для кранової й гірничорудної техніки; «Азоввагон» — виробництво вагон-цистерн для перевезення нафтопродуктів, сипучих вантажів, харчових і хімічних продуктів, зріджених газів, контейнер-цистерн; «Азовобщемаш» — виробництво паливозаправників, пропановозів, напівпричепів для перевезення світлих нафтопродуктів, корпусних деталей і вузлів для бронетехніки; завод нагрівальної апаратури — виробництво побутових плит, опалювальних котлів; «Азовмашпром» — виробництво суцільнозварних спікальних вісків для агломераційного виробництва, металургійних і громоздовів комбінатів, повітряних фурм доменних печей; виробництво теплоізованих труб. Також в Маріуполі є підприємства інших галузей промисловості: Азовський судноремонтний завод (АСРЗ), перебуває під управлінням компанії "Маріупольська інвестиційна група", Маріупольський радіаторний завод. Азовський завод металокопункцій «Сталькон» (металокопункції для цивільного будівництва), «Східстальконструкція», завод «Електропобутприлад» (випуск побутових пральних машин), Маріупольський суднобудівний завод «Плаз» (виробництво яхт і катерів), Маріупольський дослідно-експериментальний завод (МДЕЗ) — (сільгоспвіли, металокопункції й устаткування для металургії й машинобудування), завод «Жовтень» (замочно-скоб'яні вироби, металеві бочки, лопати, металообробка), завод «Будмаш» (редуктори, розчинонасоси, телефонні й каналізаційні люки, металообробка), завод «Транспрогресс» (теплоізовані труби, проектування шляхових машин), завод

«Пожзахист» (вогнегасники), завод медичного устаткування «Медпром», завод технологічного встаткування. Крім важкої індустрії працює харчова (кондитерська, консервна, лікєро-горілочна і пивоварна), легка (швейна й панчішна фабрики, завод «Маріупольсіткоснасть», маріупольська фабрика «Сувенір»), промисловість будівельних матеріалів («Азовзалізобетон», цегельні заводи «Керамік», «Перспектива», ЗЗБВ — завод залізобетонних виробів), хімічна промисловість (завод ізоляційних матеріалів, завод «Хімпласт», «Маркограф»).

Черкаси – багатопрофільний промисловий центр з домінуванням хімічної промисловості, як приклад можна навести Черкаський Азот – один з найбільших вітчизняних виробників мінеральних добрив (доля на ринку аміачної селітри близько 36%), єдиний виробник капролактама та іонообмінних смол, є частиною холдингу OSTCHEM.

Запоріжжя за рівнем промислового потенціалу займає п'яте місце серед найбільших індустріальних центрів чорної металургії – «Запоріжсталь», «Дніпроспецсталь». У Запоріжжі розташовані найбільші підприємства кольорової металургії - Запорізький титано-магнієвий комбінат і Дніпровський алюмінієвий завод, підприємства хімічної промисловості - заводи «Кремнійполімер», штучних шкір,

підприємства машинобудівного комплексу: «АвтоЗАЗ», моторобудівний завод.

Всі великі індустріальні центри повинні мати налагоджені гнучкі інтегровані транспортні підсистеми мультимодальних перевезень [3]. Це вкрай необхідно, щоб забезпечувати своєчасні поставки сировини та матеріалів, вивезення готової продукції для всіх вище перелічених підприємств з найменшими витратами часу і грошей. Величезний промисловий потенціал країни може бути реалізований і отримає поштовх до розвитку тільки за умови впровадження сучасних інтегрованих транспортних технологій перевезень вантажів найбільш ефективним чином, що має велике значення для економіки України.

Список використаних джерел

1. <http://www.metaprom.ru/regions/ukr>
2. <http://changeua.com/24-krupneyshih-promyishlennyih-predpriyati>
3. I.V. Shevchenko. Actuality of creation of integrated transport and logistic systems of cargo transportation for ensuring competitiveness of transport enterprises / I.B. Шевченко// «Технології та інфраструктура транспорту»: матеріали міжнародної науково-технічної конференції, Харків, (14-16 травня 2018 р.). – Харків: УкрДУЗТ, 2018. – с. 141-143.

Секція

«МІЖНАРОДНА ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ - д.е.н., професор І.В.Токмакова

УДК 656.025.6

**ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ
МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНО-
ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ**

Глушенко Т.М., ст. викладач (УкрДУЗТ)

Транспорт займає особливе місце в міжнародному товарообігу. З одного боку, він є необхідною умовою здійснення міжнародного поділу праці, зовнішньоекономічних зв'язків. З іншого - транспортна індустрія виступає на світових ринках експортером своєї продукції — транспортних послуг.

На транспортні послуги, що надаються у сфері світової торгівлі, впливають всі фактори, що характеризують розвиток ринкової економіки. Тож логістика в умовах глобалізації міжнародної економіки набуває першорядного значення, але в той же час саме розвиток і вдосконалення логістики робить можливим розширення процесів глобалізації.

Логістика міжнародних перевезень - це комплекс заходів з організації ефективної схеми доставки товарів від виробника до споживача. Та сьогодні міжнародну логістику вже не можна розглядати просто як вантажоперевезення, складування і митне оформлення. В сучасних умовах це складна система, скоріше своєрідна концепція ефективної організації потоків вантажів.

Так, в умовах міжнародного співробітництва в системі міжнародних транспортно-логістичних перевезень можна виділити ряд характерних тенденцій його розвитку.

Однією з найважливіших тенденцій сучасної міжнародної логістики є процеси контейнеризації - неухильне зростання обсягів перевезень вантажів у контейнерах.

Глобалізація світової економіки призводить до значного посилення світової конкуренції. Так, компанія, що виходить на міжнародний ринок, повинна за всіма

показниками відповідати загальносвітовому рівню.

З кожним роком зростають вимоги до якісних показників міжнародної логістики. Все частіше пріоритет віддається таким показниками логістичної діяльності, як швидкість і своєчасність доставки, надійність, гнучкість, комплексність і індивідуалізація наданих послуг. Високий рівень конкуренції на міжнародному ринку логістичних послуг змушує міжнародні логістичні компанії постійно шукати шляхи підвищення своєї конкурентоспроможності.

В сучасних умовах тільки великі міжнародні логістичні компанії, що мають представництва в багатьох країнах, володіють широкою мережею посередників, мають забезпечення прогресивними технічними і технологічними засобами, здатні ефективно функціонувати на світовому ринку міжнародних транспортно-логістичних перевезень. Тож, однією з характерних тенденцій є зростання числа великих логістичних компаній за рахунок концентрації власності, в тому числі, так названих «злиттів і поглинань». До того ж зростає роль маркетингових стратегій в конкурентній боротьбі логістичних компаній на міжнародному ринку. У маркетингових стратегіях великих логістичних компаній переважають орієнтація на створення позитивного іміджу компанії та індивідуальні потреби клієнта, використання так званого клієнтоорієнтованого маркетингу (комплексу комунікаційних інструментів, спрямованих на формування клієнтської бази і задоволення індивідуальних потреб клієнтів).

Ще більш важливою тенденцією в міжнародній логістиці є об'єднання транспортних компаній в альянси. Альянси авіакомпаній контролюють майже 80% авіаринку. Доречі, альянсі Star Alliance на чолі з німецької Lufthansa складається з 14 компаній, в альянсі Oneworld співпрацюють 9 компаній, російська компанія Аерофлот складається в альянсі SkyTeam на чолі з французькою компанією Air France. На

морському транспорті також утворені альянси морських перевізників (Grand Alliance, YCC, New World, UASC) з метою залучення вантажів і організацію роботи з портовими терміналами і сухопутними операторами.

В кінці 90-х років 20 століття в США, Європі і Японії з'явилася і почала бурхливо розвиватися концепція управління ланцюгами поставок або SCM (Supply Chain Management). Сьогодні ця концепція розвиває концепцію інтегрованої логістики, що розглядає всі процеси і всіх учасників ланцюга поставок в сукупності. Саме інтегрований підхід до оптимізації діяльності всіх учасників ланцюга поставок відповідно до загальної кінцевої метою - якісне задоволення споживача, на відміну від оптимізації локальних функцій кожного учасника ланцюга, стає вирішальним фактором забезпечення конкурентоспроможності.

Однією з характерних рис сучасності є бурхливий розвиток інформаційних технологій. Ефективність функціонування транспортно-логістичної системи будь-якого підприємства визначається головним чином інформаційної системою, яка існує на підприємствах всього ланцюга поставок. Серед інформаційних концепцій і технологій, що роблять найбільший вплив на логістику в міжнародному бізнесі, можна назвати електронний документообіг (Electronic Data Interchange-EDI), який замінює звичайні паперові документи, електронний переказ грошових коштів (Electronic Funds Transfer-EFT), кодування товарів і упаковок товарів (штрихове і радіочастотне), супутникове стеження за транспортними засобами (GPS / ГЛОНАСС)

Однією з найважливіших тенденцій на ринку логістики стає аутсорсинг послуг, який отримав в зарубіжній практиці назву «контрактна логістика». Залучення послуг ззовні дає максимальну гнучкість, оскільки дозволяє отримати майже негайний доступ до нових ринків і запропонувати клієнтам індивідуальне обслуговування.

Таким чином, аналіз основних тенденцій розвитку логістики у світі свідчить, що для даного сегменту світового господарства характерні зростання обсягу транспортно-логістичного ринку; процеси поглинання-злиття та реструктуризації компаній на ринку

логістики; глобалізація логістики. Такі швидкі темпи розвитку міжнародного транспортно-логістичного ринку спонукають українські логістичні компанії до активного розвитку та інтеграції у світові логістичні процеси. Географічне положення України, транзитний потенціал та значні ресурси надають усі можливості Україні для повноцінного розвитку країни як логістичного центру Європи.

Список використаних джерел

1. Левковець П.Р., Маруніч В.С. Міжнародні перевезення і транспортне право: Навчальний посібник. – 3-є видання, виправлене та доповнене. – К.: Арістоей, 2005. – 292 с.
2. Електронний ресурс: <http://zbs.lutsk.ua/news/pereviznykam/mignarodna-transportna-logistyka-organizatsiya-zovnishnoekonomichnykh-perevezen/>

УДК 658.7:656.027(477)

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ СИСТЕМИ ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Каграманян А.О., к.т.н., доцент (УкрДУЗТ)

Останні 30 років у розвинених країнах Європи та Азії стрімко розвиваються системи високошвидкісного руху на залізниці. Залізничний транспорт успішно конкурує як з автомобільним, так і з авіаційним транспортом. На користь залізничного транспорту говорять надійність, доступність, а також високий рівень організації сервісу та послуг для пасажирів. Останнім часом спроби побудови високошвидкісного руху приймаються і в Україні. Але саме високошвидкісного руху в нашій країні поки що немає. Те, що ми маємо зараз, є прискореним рухом, який виконується по змішаних залізничних магістралях, по яких також здійснюється вантажний рух та рух пасажирських поїздів зі швидкістю до 160 км/год. Високошвидкісним рух вважається тоді, коли поїзд рухається зі швидкістю 200 км/год і вище. Звісно, для того щоб

забезпечити рух поїзда з такими швидкостями, необхідна повна модернізація залізничної інфраструктури, включаючи колії, засоби СЦБ, оновлення рухомого складу, повне вилучення вантажного руху по лініях, які будуть використовуватися для високошвидкісного руху. Останні тенденції розвитку інфраструктури мережі високошвидкісних магістралей розглядаються у полі забезпечення відслідковування руху потягів в режимі реального часу через засоби супутникової мережі.

Досвід господарювання зарубіжних залізниць свідчить, що популярною практикою підвищення їх конкурентоспроможності є логістична концепція управління. Особливої актуальності вона набуває в період кризи, коли вони повинні мінімізувати усі витрати, і насамперед ті, що пов'язані з рухом та зберіганням товарно-матеріальних цінностей від первинного джерела до кінцевого споживача. Проведення в Україні економічних реформ багато вчених і практиків пов'язують з ефективністю використання на всіх рівнях управління інструментів менеджменту, маркетингу, логістики. Як показав досвід реформування вітчизняної економіки, хоч ці інструменти добре зарекомендували себе в економіках розвинених країн, проте їх «просте» копіювання неефективне у вітчизняних реаліях господарювання. Разом з тим, стає все більш зрозуміло, що широкий спектр завдань, функцій і об'єктів застосування логістики розширює можливості фірми, але ускладнює об'єктивну оцінку ефективності та доцільності застосування конкретних форм логістичних систем і логістичних методів.

Для транспортної системи будь-якої держави активна участь у глобалізації ринку транспортних послуг означає: лібералізацію усіх сфер транспортної діяльності, відмову від державного регулювання, що спричинюється, отже, до зростання конкуренції; уніфікацію і універсалізацію транспортних засобів, технологій, технічних вимог, активний розвиток і модернізацію транспортної інфраструктури; зростання транспарентності ринку транспортних послуг, зростання інформаційної відкритості (зокрема фінансову інформацію), підпорядкування діяльності транспортних компаній вимогам законодавства і міжнародних угод. Глобалізація транспортних

процесів висувають нові вимоги до управління сервісними потоками в маркетинго-логістичних системах залізничного транспорту. Якісний інформаційний та сервісний супровід вантажопотоків в рамках логістичної системи залізничного транспорту, використовуючи маркетингові можливості транспортних фірм, дозволить забезпечити інтеграцію і координацію всіх учасників руху товару, створить передумови для оптимізації витрат руху товару і підвищить ефективність залізничних перевезень. Тому не можна не відзначити, що логістичну концепцію використовують й інші види транспорту.

Питання розбудови високошвидкісних залізничних магістралей в Україні є складним, однак стратегічно значимим для реалізації транзитного потенціалу завданням, що вимагає застосування специфічного підходу, заснованого на взаємозалежності та взаємообумовленості розвитку виробничого та логістичного комплексу країни. В аспекті реалізації проектів розвитку високошвидкісного руху в Україні основною формою взаємодії даних комплексів має стати виробничо-логістичний кластер як сучасна форма інтеграції підприємств, що передбачає об'єднання ресурсів, можливостей і компетенцій для досягнення єдиної стратегічної мети – забезпечення реалізації проектів розвитку високошвидкісного залізничного сполучення в країні.

Проблема створення ефективно діючої логістичної системи на залізниці є достатньо складною та багатоаспектною. Вирішення подібного завдання не може бути здійснено окремими заходами. Це повинен бути цілий комплекс заходів, здійснюваних узгоджено, у рамках єдиної моделі. Для успішного функціонування логістичних систем необхідна раціональна структура та система управління кадрами, а також наявність кваліфікованого персоналу, що володіє сучасними методами торгового посередництва, реклами та надання комерційної інформації. Усе це передбачає знання постачальників та споживачів, їх можливостей та потреб, проведення ринкових досліджень перспективного характеру.

УДК 339.9:338.4

УЧАСТЬ УКРАЇНИ У РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

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

Завдяки своєму географічному положенню Україна потенційно є сполучною ланкою між країнами Євросоюзу та Азії. При цьому в останні 15 років країни Євросоюзу зацікавлені в посиленні транспортних зв'язків з нею і навпаки. Таким чином, для України існують всі передумови для створення на її території нових і зміцнення вже існуючих маршрутів по з'єднанню Півдня з Заходом.

Виходячи з оцінки вибору типу транспорту на підставі таких факторів як: час доставки, частота відправлення вантажу, надійність дотримання графіку доставки, здатність перевозити різні вантажі, здатність доставити вантаж до будь-якої точки світу, вартість перевезення - найбільш економічними видами транспорту для перевезення великих партій вантажів на дальні відстані є водний та залізничний транспорт.

Проте, дослідження обсягів транзитних перевезень, що здійснювались через територію України саме водним і залізничним транспортом в останні роки, показало тенденцію до їх зменшення. Так за останні 5 років обсяги перевалки транзитних вантажів через вітчизняні порти впали більш ніж в 3,5 рази, також спостерігається значне зниження перевезень транзитних вантажів залізничним транспортом, частка якого складає близько 85 % всіх транзитних перевезень України [1].

Основними причинами такої тенденції є:

- зміни в геополітиці - орієнтація України на вступ до Євросоюзу, складні торговельно-політичні відносини з Російською Федерацією, в наслідок чого спостерігається переорієнтація транзитних вантажопотоків на російські порти і залізницю, зближення РФ з Китаєм;

- неефективність і застарілість інфраструктури морських портів і залізниць призводять до збільшення часу та зниження якості обробки транзитних вантажів;

- високі портові збори та тарифи на перевезення вантажів залізницею, відсутність узгоджених наскрізних тарифів;

- корупція, боротьба з якою здійснюється більше декларативними методами;

- відкриття нових маршрутів в обхід України - запуск в 2017 р. нового залізничного маршруту з Європи до Китаю (через Баку-Тбілісі-Карс); будівництво російської залізниці в обхід України;

- тривалість митних процедур - відповідно до сучасних світових тенденцій вони не повинні займати більше 15 хвилин, що на даний час в Україні не виконується;

- відсутність наукового підходу при створенні нових маршрутів - тривалість і висока вартість доставки вантажів новим залізнично-поромним шляхом з Чорноморська в Китай через Поті, Баку, Актау призвели до відсутності вантажної бази;

- наявність технічних протиріч - відмінність ширини колії на залізницях в Європі та в Україні, що ускладнює впровадження наскрізного безперевального сполучення залізницею.

Враховуючи важливість для країни транзитних маршрутів, розбудова та експлуатація міжнародних транспортних коридорів повинні стати пріоритетним напрямом зовнішньоекономічної діяльності України.

Приймаючи до уваги обмеженість вітчизняних експортних можливостей країни по входженню до європейського ринку на даному етапі розвитку, зацікавленість азіатських країн в українській продукції та вітчизняні потреби в їх енергетичних ресурсах (нафта, газ), а також зацікавленість європейських країн у доступі до цих ринків, доцільним буде розвиток маршрутів, що можуть з'єднати європейські країни з азіатськими через територію України.

У зв'язку з вищенаведеним, з'являється можливість створення зручного і вигідного для ЄС та країн Азії ірано-українського транзиту по змішаному (море-суша) маршруту: Індійський океан - Іран - Каспій - Азербайджан - Грузія - Україна - Європа і назад. [2] Цей маршрут може з'єднати найкоротшим, а значить найекономічнішим шляхом Каспій, а також (через Іран) Зону Індійського океану і

Азіатсько-тихоокеанський регіон з Чорноморським і Середземноморським басейнами. По цьому коридорі, а потім по «Дунайському» міжнародному транспортному коридорі, судна зможуть проходити у внутрішні водні шляхи Євросоюзу і річкові порти України.

На користь даного маршруту також говорить збільшення в останні роки обсягів експортно-імпорتنих вантажів між Україною та Іраном, Азербайджаном, Туркменістаном, Казахстаном, Грузією [3, 4, 5].

В процесі створення євразійської транспортної інфраструктури найважливішу роль повинно відігравати державне регулювання. Це участь в роботі міжнародних організацій, двостороння співпраця з питань відбору ділянок міжнародних транспортних коридорів на території кожної із зацікавлених країн з урахуванням їх національних інтересів.

При цьому, слід зазначити, що будь який транспортний процес для запровадження й ефективного використання потребує суттєвих розрахунків та злагодженої системи координації заснованої на логістичних принципах.

У зв'язку з тим, що розвиток українських ділянок міжнародних транспортних коридорів знаходиться в інтересах країни, то розв'язувати основні проблемні питання з їх розвитку повинен уряд країни. До таких питань можна віднести: впровадження пільгових митних режимів, формування нормативно-правової бази відповідно до міжнародної практики, створення єдиного інформаційного простору, розвиток залізничних припортових станцій і прикордонних пунктів пропуску, будівництво терміналів, створення сучасного рівня логістичного сервісу, збалансований розподіл наскрізних ставок між всіма учасниками транзиту, розвиток лінійних контейнерних перевезень на морських ділянках, боротьба з корупцією, створення логістичного центру тощо.

Тільки комплексний підхід, заснований на сумісній співпраці Уряду, фахівців морського транспорту й залізничної дороги та представників бізнесу (власників вантажної бази), створить синергійний ефект для розвитку вже існуючих та відкриття нових маршрутів, затверджуючи Україну як сучасну

транзитну державу на міжнародній арені.

Список використаних джерел

1. Миллиарды на транзите. Украина теряет золотую жилу [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://rian.com.ua/analytics/20171106/1029171450/milliardy-tranzit-Ukraine-teryat-zhyla.html>.
2. Kotlubay V.A. Opportunities of non-transshipment communication between the ports of the Danube river and the Caspian sea / V.A. Kotlubay // Економічні інновації: зб. наук. праць. – Одеса: ІПРЕЕД, 2013. - №56. – С. 96-103.
3. Украина — Иран: перспективы сотрудничества для бизнеса [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://ckp.in.ua/ru/events/15336>.
4. Взаимная торговля Казахстана с Украиной [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.export.gov.kz/public/files/analytics/countryReview/references/2017/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B8%D0%BD%D0%B0%207%20%D0%BC%D0%B5%D1%81.%202017.pdf>.
5. Азербайджан и Украина увеличили объем взаимной торговли в два раза [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://mirperemen.net/2017/10/azerbajdzhan-i-ukraina-velichili-obem-vzaimnoj-torgovli-v-dva-raza/>.

УДК 334.012.82:656.2(4)

ИНТЕГРАЦИЯ УКРАИНСКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В ЄВРОПЕЙСКУ ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ

Паламарчук І.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Протягом останніх років багато країн провели реструктуризацію залізничного транспорту з метою підвищення конкурентоздатності транспортної системи країни в цілому. Реформування залізниць світу триває і залучає все більше країн. Обсяги реформування постійно зростають. За

даними ЄЕК ООН, кількість країн, що беруть участь у цьому процесі, наближається до 60. З одного боку, реформи відкрили залізничні колії для приватних операторів і дозволили їм працювати по всій території регіону, а з другого, збільшили інвестиції в залізничну галузь.

Більш важливими, однак, були положення, за якими залізнична інфраструктура мала бути у майбутньому відкрита для всіх, хто, виконавши відповідні вимоги, захоче надавати транспортні послуги (спочатку це стосувалося лише так званої «групи залізничних компаній, які здійснюють міжнародні перевезення»; з часом, однак, це почало означати відкриття ринку вантажних перевезень і ринку міжнародного пасажирського транспорту). Задля досягнення цієї мети держави-члени ЄС мали організувати залізниці так, щоб:

- розділити управління залізничною інфраструктурою та здійсненням перевезень (директива не встановлювала жодних схем організаційного розмежування – для обох видів діяльності слід було вести окремий бухгалтерський облік);

- не використовувати державні кошти, виділені на один вид діяльності, в іншому виді діяльності (наприклад, кошти, виділені на обслуговування інфраструктури, не повинні використовуватися для фінансування пасажирського транспорту);

- управляючі інфраструктури надавали цю інфраструктуру за плату на не дискримінаційних умовах суб'єктам ринку. Крім цього, держави-члени ЄС мали вирішити проблему спіралі боргів, у яку потрапили залізниці, утворивши спеціальні рахунки для старих боргів. Завдяки дуже великій свободі у виборі рішень щодо управління інфраструктурою члени Європейського Союзу виробили і реалізували ряд ідей стосовно цього управління (з єдиним обов'язком, а саме розмежуванням управління інфраструктурою та іншої діяльності):

- управління інфраструктурою як підрозділ залізничної компанії (Литва, Словенія, Угорщина);

- управління інфраструктурою передане окремій компанії в одній холдинговій структурі (Польща, Німеччина, Бельгія);

- право власності на інфраструктуру залишається у держави, представленої тримачем інфраструктури, який підписує договір на управління інфраструктурою з оператором залізниць (Франція, Фінляндія);

- право власності на інфраструктуру залишається у держави, представленої тримачем інфраструктури, який сам управляє інфраструктурою (Швеція);

- повний розділ міжуправляючим інфраструктури і залізничними компаніями – управляючим інфраструктури є державна компанія, яка сама управляє інфраструктурою (Чеська Республіка, Словаччина, Великобританія, Іспанія). Практично кожна країна ЄС має власне уявлення про управління залізничною інфраструктурою, що ускладнює їх не порівняння з точки зору ефективності. Порівняння показують, що кожна з цих моделей може бути хорошою, якщо держава хоче витратити на залізниці ту суму коштів, яка відповідає потребам.

За результатами проведення реформування залізничного транспорту та операторів, держави можна поділити на ті, що: пройшли реформування успішно; закінчили цей процес останнім часом, але їх результати ще чітко не визначилися; знаходяться у цьому процесі.

Україна наразі намагається розпочати процес реформування. Рекомендується зосередитися на трьох напрямках діяльності, кожен з яких вимагає власного графіка.

По-перше, незалежно від структурних змін існує необхідність працювати над майбутньою концепцією розвитку залізниць в Україні, яка стане частиною загального Генерального плану для залізниць. Українські залізниці все ще мають великий потенціал щодо вантажних перевезень, а розташування Києва та інших головних міст, як видається, сприяє залізницям як засобу транспорту для швидких перевезень між найбільшими містами країни.

По-друге, фінансові потоки повинні бути краще організованими, а саме прозорість/висвітлення інформації про економічний стан конкретних елементів залізничного об'єкту, проведення реформи тарифи повинні установлюватися не адміністративними процедурами.

По-третє, необхідно провести

організаційні зміни та зміни у власності, які нададуть залізницям – розумною мірою – динаміку, потрібну для роботи на ринку та конкурування з іншими видами транспорту. Лише такі зміни розпочнуть необхідні процеси раціоналізації управління та оптимізації витрат.

Крім того, слід зазначити, що ключовим моментом процесу адаптації законодавства України в галузі залізничного транспорту має стати завдання розмежування надання послуг і функціонування інфраструктури на залізничному транспорті так, як це існує в ЄС. Необхідно урегулювати питання доступу на ринок перевезень та ринок інфраструктури, дерегулювання та гарантій фінансових застав.

УДК 338: 656.078

РЕГІОНАЛЬНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

*Полякова О.М., к.е.н., доцент,
Шраменко О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Транспортно-логістична інфраструктура є сполучною ланкою між виробництвом і споживанням, обслуговує процес руху товару, створює необхідні умови для задоволення попиту, скорочення часу реалізації товарів, прискорення обороту капіталів, зниження витрат руху товару і цін, формування ефективного конкурентного середовища.

Впровадження концепції інтегрованої логістики, створення транспортно-логістичних центрів і кластерів є одним із стратегічних шляхів підвищення конкурентоспроможності вітчизняних організацій бізнесу. Враховуючи географічне положення країни та зосередженість промисловості всередині держави, Україна має можливості щодо розвитку регіональних кластерів. Економічний потенціал регіону в цілому залежить від географічно взаємопов'язаної виробничої діяльності розміщених там фірм усередині кожного кластера як сукупності однорідних елементів,

що конкурують у певних областях і утворюють групу одиниць, які провадять спільну роботу, доповнюють одна одну й посилюють конкурентні переваги окремих компаній і кластера в цілому.

Вплив транспортно-логістичної інфраструктури на довгостроковий економічний ріст здійснюється за п'ятьма основними напрямками: в якості прямого фактору виробництва; в якості елемента інших факторів виробництва; в якості стимулу до зростання сукупного попиту; в якості стимулу до акумуляції факторів виробництва; як інструмент промислової політики.

Невикористані можливості транзитного потенціалу України й вітчизняних операторів ринку дозволяють говорити про потребу пошуку резервів у формуванні нормативно-правової бази для створення транспортно-логістичних кластерів – якісно нової форми організації транспортних сполучень України, країн близького й далекого зарубіжжя.

Однак наразі в Україні ще не накопичено «критичної маси» передумов для вільного виникнення мезоструктур, що утворили б структуровану мережу якнайтісніше пов'язаних між собою господарчими зв'язками підприємств. За рівнем розвитку логістичної інфраструктури Україна займає низькі позиції в міжнародних рейтингах (у міжнародному позиціонуванні по субіндексу транспортної інфраструктури Україна має лише 2,49 балів з 5 можливих). Міжнародні компанії вважають, що розвиток ринку логістичних послуг в Україні стримує недосконале законодавство, низька якість інфраструктури і корупція. Основні перешкоди в розвитку логістичного ринку вітчизняні компанії вбачають у відсутності державної політики і державної стратегії, що відбивається на умовах ведення логістичного бізнесу і можливості реалізації логістичного потенціалу країни.

Це обумовлює необхідність розробки стратегії випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів, основною метою якої є посилення конкурентоспроможності національної економіки на ринку транспортних послуг, що передбачає інтеграційне перетворення української економіки в напрямку мережевої

форми співпраці суб'єктів.

Для сприяння реалізації стратегії випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів потрібні певні умови: формулювання мети, потенціал транспортно-логістичної інфраструктури, поетапне створення передумов для формування транспортно-логістичних кластерів, моніторинг стану розвитку транспортно-логістичних кластерів, механізм реалізації пріоритетних загальнодержавних, галузевих, регіональних напрямів розвитку транспортно-логістичних кластерів.

Як показує світовий досвід, створення національної логістичної організації практично неможливо без підтримки держави, в тому числі взаємодії з держорганами, включаючи митницю, без партнерства з організаціями-вантажоперевізниками і іншими учасниками, що забезпечують логістичні процеси. В кожному конкретному випадку необхідний ретельний аналіз можливих сценаріїв фінансування інфраструктурних проектів транспортно-логістичної системи з метою мінімізації можливих збитків для економіки в цілому.

Список використаних джерел

1. Дикань, В. Л. Державне регулювання промислового розвитку України / В. Л. Дикань, М. В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2018. – № 61. – С. 9-19.
2. Дикань, В. Л. Індустріально-інноваційні центри як основа технологічного розвитку українських залізниць / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2017. – № 58. – С. 7-9.
3. Логистика в Украине: парадоксы рынка и пути раскрытия потенциала [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://logist.fm/publications/logistika-v-ukraine-paradoksy-rynka-i-puti-raskrytiya-potenciala>
4. Полякова, О. М. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі / О. М. Полякова, О. В. Шраменко // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2017. – № 58. – С. 126-134.
5. Прокофьева, Т. А. Кластерный подход к управлению развитием логистической инфраструктуры

евроазиатских международных транспортных коридоров [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.jura.lt/en/internet-publications/9112-iskirtinis-interviu-vladimiras-chikvadz-ekonomika-ura-koncentruota-politikos-iraika>

6. Токмакова, І. В. Перспективи розвитку транспортно-логістичного бізнесу в Україні [Текст] / І.В.Токмакова // Вісник економіки транспорту та промисловості: збір наук. праць. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – № 34. – С. 228-230.

7. Global Rankings 2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ipi.worldbank.org/international/global/2016>

УДК 656.025.4(100)

ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ

*Соляник К.В., к.е.н, в.о. начальника
Управління стратегічного розвитку
інфраструктури та інвестицій
Міністерства інфраструктури України*

Міжнародні вантажні перевезення здійснюються в рамках світової транспортної системи, яка була сформована під впливом глобалізаційних процесів 60–70 рр. ХХ ст. В свою чергу, світова економіка кінця ХХ – початку ХХІ ст. також характеризувалася рядом особливостей, серед яких:

1 посилення тенденцій диверсифікації та спеціалізації виробництва, у тому числі активізація міжнародного виробництва в рамках транснаціональних корпорацій або зв'язків кооперації між підприємствами;

2 стрімке зростання обсягів внутрішньогалузевої торгівлі комплектуючими та напівфабрикатами;

3 зміна паливно-енергетичного балансу (збільшення рівня використання нафти та природного газу);

4 модифікація товарної структури міжнародної торгівлі, що призвело до скорочення частки добувних галузей, а також галузей обробної промисловості й сільського господарства. Щорічні звіти Світової

організації торгівлі (СОТ) підтверджують – хоча значну долю у міжнародних вантажних перевезеннях продовжує займати продукція добувних галузей (нафта, газ, будівельні матеріали тощо), невпинно зростає частка продукції електроніки, мікроелектроніки, хімічної, фармацевтичної промисловості, нового машинобудування та ін.;

5 Різке зростання долі виробництва продукції високих технологій з високою доданою вартістю, необхідність обслуговування глобальних ланцюгів доданої вартості.

Перелічені зміни в світовій економіці призвели до необхідності якісного розвитку міжнародних вантажних перевезень та системи забезпечення транспортування. Серед фактичних проявів генези світової транспортної системи, що безпосередньо впливають на міжнародні вантажні перевезення, можна виділити:

1 збільшення довжини мережі й пропускної здатності нафто- і трубопроводів і автодоріг. При цьому спостерігається скорочення загальної кількості залізниць при одночасному збільшенні долі електрифікованих залізниць;

2 формування транспортних коридорів для всіх видів транспорту зі створенням логістичних центрів обробки вантажопотоків, підвищення якості надання сервісних послуг обробки інформації і забезпечення безпеки вантажів;

3 розвиток технічних засобів і інфраструктури для збільшення провізної здатності транспортної системи;

4 уніфікація нормативно-правового забезпечення технічних засобів світової транспортної системи;

5 формування суспільних структур управління, координації і взаємодії з метою забезпечення ефективного й взаємовигідного розвитку транспортних систем усіх держав світу.

Виступаючи однією з ключових інфраструктурних галузей, галузь вантажних перевезень забезпечує необхідні умови для реалізації соціальних, економічних, геостратегічних і інших завдань окремих держав світу на шляху їх інтеграції у світову господарську систему. Використання транзитного потенціалу є свого роду гарантом

єдності економічного простору й динамічного розвитку економіки країни, конкурентоспроможності її господарюючих суб'єктів на світовому ринку.

В ході проведення дослідження транзитний потенціал буде розглядатися як сукупність можливостей та ресурсів країни для здійснення безперервного та безпечного транспортування своєю територією транзитних вантажів, що формується на основі сукупності матеріальних, правових, соціальних, економічних та управлінських факторів та визначаються рівнем розвитку та функціональності транспортної системи.

Концепцію створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні було затверджено ще Постановою Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 року № 821 (остання редакція – від 25 серпня 2004 р.) [9]. Згідно з нею Україна має вигідне для створення міжнародних транспортних коридорів геополітичне становище, розвинуту промисловість, спроможну виготовляти та обслуговувати сучасні транспортні засоби, дорожньо-будівельну техніку, а також потужний потенціал наукових, проектних, навчальних закладів та кваліфікованих кадрів.

Через територію України загалом проходять сім міжнародних транспортних коридорів:

1 Критський МТК №3: Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ;

2 Критський МТК №5: Венеція – Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів;

3 Критський МТК № 9: Гельсінкі – Санкт-Петербург/Москва – – Київ – Кишинів – Бухарест – Александруполіс;

4 Європа – Азія;

5 Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море)

6 Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА);

7 МТК Чорноморського економічного співробітництва.

Однак дослідження динаміки обсягу міжнародних вантажних перевезень в Україні в 2008-2017 роках свідчить про доволі стійке зменшення загальних обсягів перевезень з 556,1 млн. тон у 2008 році до 321,4 млн. тон у 2017 році.

Хоча у сфері міжнародних вантажних

перевезень Україна має значний транзитний потенціал за рахунок свого географічного розташування, проте цей потенціал не використовується на повну силу і обсяги міжнародних вантажних перевезень Україною зменшуються.

Транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці. Зростання транзитного потенціалу країни безпосередньо залежить від тенденцій розвитку її макроекономічних показників, а також ступеня відповідності вітчизняного транспортного комплексу вимогам світової транспортної системи, координації і інтеграції транспортних потоків.

Для України європейська інтеграція виступає пріоритетом міжнародної політики. Хоча вектор наближення транспортної політики України до стандартів і норм Європейського Союзу було визначено ще з середини 2000-х років однак станом на 2017 рік транспортна система країни і досі не відповідає стандартам і вимогам ЄС, відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури та якості транспорту. Для подолання такої ситуації з боку ЄС Україні надається міжнародна технічна допомога у сфері транспорту, спрямована на сприяння реструктуризації та оновлення транспортного сектору України і поступову гармонізацію діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС.

Враховуючи зменшення вантажних потоків, а також той факт, що український ринок міжнародних вантажних перевезень має значний нереалізований потенціал, виникає необхідність виявлення механізмів європейської транспортно-логістичної інтеграції (ТЛІ) та функціонування інтегрованої пан'європейської транспортно-логістичної системи, наукового обґрунтування і розробки шляхів інтеграції в неї України та розбудови, з урахуванням досвіду країн ЄС, ефективної національної транспортно-логістичної мережі для активізації міжнародних вантажних перевезень. Це сприятиме реалізації зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, залученню транзиту та збільшенню обсягів

валютних надходжень, оптимізації товаропотоків, інтенсифікації господарських зв'язків з ЄС.

Таким чином, використання широкого кола нетарифних інструментів призводить до зниження ефективності міжнародних вантажних перевезень в умовах зростання невизначеності стосовно термінів оформлення вантажів та швидкості митного оформлення. Непередбачуваність строків вантажних перевезень збільшує витрати як експортерів (відповідно – зменшується їх конкурентоспроможність на світовому ринку), так і імпортерів (перекладають транспортні витрати на кінцевого споживача). Крім того, низька ефективність митних процедур та орієнтація митної системи на наповнення бюджету також призводить до збільшення витрат митних органів на контролювання кордонів та зниження швидкості трансграничних товаропотоків.

Україна, завдяки вигідному географічному положенню, має істотний транзитний потенціал, що підтверджується проходженням через територію нашої держави семи міжнародних транспортних коридорів. Однак дослідження динаміки транзиту та загальних обсягів міжнародних вантажних перевезень виявило суттєву проблему – невідповідність високого рівня вітчизняного потенціалу розвитку міжнародних вантажних перевезень та тенденцій зниження обсягів міжнародного транспортування вантажів територією країни.

Істотними перешкодами реалізації транспортного потенціалу України виступають фактори нетарифного регулювання митних процедур та зовнішньоторговельних операцій (результатом є затримки при проходженні митних процедур), а також процеси реструктуризації державних органів управління транспортною галуззю (часті зміни законодавства, зміни тарифів), які створюють потенціал для формування корупційної складової. Перешкодами розвитку транзитного потенціалу України виступають також прояви фінансово-економічні, інфраструктурних та інституційних факторів. В комплексі вони призводять до зниження ефективності міжнародних вантажних перевезень через зростання вартості міжнародних вантажних перевезень.

УДК 658.7:656.2(4)

**ПЕРСПЕКТИВИ ІНТЕГРАЦІЇ ДО
ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ
«ЄВРОПА-АЗІЯ» ТА ЇЇ ВПЛИВ НА
ТРАНЗИТНІ МОЖЛИВОСТІ
УКРАЇНИ**

*Степанський Г.Є., президент
(АТ «Українські транспортні коридори»)*

Вигідне географічне розташування України на шляху основних транзитних потоків між Європою і Азією та розгалужена залізнична мережа разом із наявністю незамерзаючих чорноморських портів та системи автомобільних доріг створюють необхідні передумови для збільшення транзитних перевезень вантажів і пасажирів у напрямках «Північ-Південь» та «Захід-Схід», а також подальшої інтеграції України до транспортної системи «Європа-Азія» і нарощування обсягів експортно-імпортних перевезень згідно з потребами зовнішньої торгівлі.

Розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК), які є складовими Критських міжнародних транспортних коридорів та відповідають нормам і стандартам Європейського Союзу, є поступом України до інтеграції з європейською транспортною системою і важливою передумовою залучення додаткових обсягів перевезень через територію України.

Одним із основних завдань на сьогодні є забезпечення більш високих темпів розвитку національної транспортної системи України, її правова, технічна та технологічна адаптація до норм міжнародного транспортного та митного права, техніко-експлуатаційних та екологічних вимог міжнародних стандартів до рухомого складу, стану доріг та інфраструктури, пунктів пропуску через державний кордон, пошуку джерел фінансування для розвитку міжнародних транспортних коридорів.

Обумовлені поточними тенденціями розвитку економік провідних країн світу, зазначені тенденції у міжнародній торгівлі зберігатимуться і в перспективі. З

урахуванням цього, розвиток транспортних систем стає одним з ключових питань у підтримці сталого розвитку країн Європи та Азії. У зв'язку з цим ще в 90-ті роки минулого століття ЄС було сформовано концепцію об'єднання транспортних мереж країн Західної Європи та їхнього перспективного розширення на Схід шляхом розбудови міжнародних транспортних коридорів (МТК), що стало одним з визначних етапів розвитку європейської транспортної політики. Ухвалення відповідного рішення сталось під час проведення Другої загальноєвропейської транспортної конференції, що відбулася у 1994 р. на о. Крит, Греція³. Територією України проходять чотири Пан'європейських МТК (№ 3, № 5, № 7, № 9) – табл. 1.

Пізніше до 10 вказаних вище коридорів приєднався ще один – ТРАСЕКА (Європа-Кавказ-Азія), який забезпечує сполучення Західної Європи через Чорне море, Кавказ і Каспійське море із Центральною Азією. Нині «Основна багатостороння угода про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору «Європа-Кавказ-Азія»»⁴ і технічні додатки до неї визначають взаємини країн-учасників у сфері міжнародних перевезень: Вірменії, Азербайджану, Болгарії, Грузії, Казахстану, Киргизстану, Молдови, Монголії, Румунії, Таджикистану, Туркменістану, Туреччини, Узбекистану та України). Угоду було укладено 8.09.1998 р. у м. Баку за підтримки Європейського Союзу, в Україні її ратифіковано Законом № 1440-III від 10.02.2000 р.

З розширенням ЄС постали нові задачі формування транспортних зон і розвитку МТК. В Європі формується нова мультимодальна Транс'європейська транспортна система, яка включає всі види транспорту, та впроваджується новий широкомасштабний план розбудови Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) до 2020 р. Цей план передбачає об'єднання транспортних мереж усіх нових держав - членів ЄС у зв'язку з необхідністю створення більш потужного єдиного європейського ринку. Згідно з ухваленим у 2004 р. документом ЄС «Community guidelines for the development of the trans-European transport network»⁶ інвестиції передбачається

Міжнародна транспортна інфраструктура

сконцентрувати на розвитку обмеженої кількості транс'європейських транспортних осей (напрямків інтенсивних перевезень вантажів і пасажирів), що поєднують країни-члени ЄС між собою та з новими країнами-сусідами та регіонами.

Таблиця 1

Перелік Пан'європейських міжнародних транспортних коридорів, ухвалених Критською конференцією Європейського співтовариства

Коридор	Напрямок
Коридор №1	Гельсінкі — Таллінн — Рига — Каунас/Клайпеда — Варшава/Гданськ
Коридор №2	Берлін — Познань — Варшава — Брест — Мінськ — Смоленськ — Москва — Нижній Новгород
Коридор №3	Брюссель — Ахен — Кельн — Дрезден/Берлін — Вроцлав — Катовіце — Краків — Львів — Київ
Коридор №4	Дрезден/Нюрнберг — Прага — Відень — Братислава — Д'єр — Будапешт — Арад — Бухарест — Констанца/Крайова — Софія — Салоніки — Пловдив — Стамбул
Коридор №5	Венеція — Трієст/Копер — Любляна — Марибор — Будапешт — Ужгород — Львів — Київ
Коридор №6	Гданськ — Катовіце — Жиліна, західна гілка: Катовіце — Брно
Коридор №7	Дунайський (водний); (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна)
Коридор №8	Дуррес — Тірана — Скоп'є — Бітола — Софія — Дімітровград — Бургас — Варна
Коридор №9	Гельсінкі — Выборг — Санкт-Петербург — Псков — Москва — Калінінград — Київ — Любашівка/Роздільна — Кишинів — Бухарест — Дімітровград — Александруполіс
Коридор №10	Зальцбург — Любляна — Загреб — Белград — Ніш — Скоп'є — Велес — Салоніки

Проте наразі національна транспортна система України залишається не інтегрованою з транс'європейською транспортною системою, а лише поєднаною з нею необхідністю забезпечувати єдиний перевізний процес. При цьому темпи і масштаби розбудови транспортної інфраструктури України не співставні з подібними процесами у країнах Азії та Сходу, а також найближчих сусідів України – Росії, і, навіть, Білорусі, які, подібно до ЄС, активно розбудовують свої транспортні мережі (Додаток). Внаслідок активної розбудови транспортної інфраструктури сусідніми державами зростає конкуренція щодо надання транспортних послуг та обслуговування основних трансконтинентальних і транснаціональних вантажопотоків, і насамперед на найважливішому напрямку «Європа-Азія».

Ініціювання іноземними державами

низки проектів, які передбачають здійснення євроазійських економічних зв'язків в обхід території України, вимагає від Уряду України якомога скоріше вибудувати власну стратегію щодо розвитку транспортної мережі, будівництва найважливіших інфраструктурних проектів та залучення транзитних вантажопотоків.

Актуальною є участь України в регіональних проектах, зокрема щодо реалізації власних інтересів в рамках виконання Стратегії ЄС для Дунайського регіону (СДР). Йдеться про просування українського проекту відновлення та подальшого розвитку транзитного потенціалу України між основними вузлами Пан'європейської транспортної мережі (TEN-T) у Дунайському регіоні. Вищезгадані напрями співробітництва України з ЄС у сфері транспорту фокусують увагу на нових розробках та ефективності вибору видів

транспорту при перевезеннях, інтермодальності, поліпшенні роботи пунктів пропуску на митному кордоні, і, в більш широкому сенсі, включають всі компоненти інтегрованих мереж.

Зростаючий попит на транспортні послуги по осі «Схід-Захід» та інтенсивна розбудова транспортно-комунікаційних систем сусідніми раїнами – сигнал для України щодо необхідності забезпечення ефективного міжнародного співробітництва з питань інтеграції України до транспортної системи Європа-Азія та подолання значної кількості невирішених питань в частині розбудови національної транспортної інфраструктури та підвищення конкурентоспроможності транспортної системи. З цією метою необхідно вжити низку наступних заходів:

1 КМУ - затвердити узгоджені в рамках Тематичної панелі з питань транспорту ініціативи ЄС «Східне партнерство» спільні пріоритетні транспортні маршрути з урахуванням оновленої політики ЄС щодо розвитку пан'європейської транспортної мережі (TEN-T) та необхідності забезпечення національних інтересів України.

2. Мінінфраструктури, Мінекономрозвитку, Мінфіну України розробити і внести на розгляд КМУ:

- Стратегію залучення країн-партнерів, міжнародних інституцій, приватного капіталу до вирішення питань щодо розвитку інфраструктури ТДК;

- Стратегію розвитку транзиту територією України до 2030 р. на основі прогнозування вантажопотоків, в якій передбачити спрощення правил перевезення вантажів територією України, у т.ч. відповідно до норм та положень спільної транзитної процедури, що діє в країнах Європейського Союзу

- Державну цільову програму розвитку національної пріоритетної транспортної мережі України з метою розбудови інфраструктури шляхів згідно з перспективними напрямками транзитних вантажопотоків, інтеграції національних транспортних шляхів у Транс-Європейську TEN-T (Trans-European Transport Network) та Євро-Азійську транспортні мережі;

- Державну програму розвитку мультимодальних та інтермодальних перевезень, що дозволить забезпечити залучення для роботи в Україні провідних логістичних операторів, які зможуть реалізувати ефективні рішення у сфері логістики та інтермодальних перевезень; - розробити Концепцію розвитку ДПП у транспортній галузі, у якій, зокрема, передбачити механізми залучення приватного сектору до проектування, фінансування, будівництва, відновлення об'єктів транспортної інфраструктури, а також визначити способи і напрями удосконалення бюджетної підтримки як чинника стимулювання ДПП у транспортній галузі.

Список використаних джерел

1. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналіт. доп. / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова; за заг. ред. Я. А. Жаліла. – К. : НІСД, 2012. – 112 с.

2. Зовнішня торгівля України товарами за I півріччя 2013 року /Експрес-інформація Державної служби статистики від 14.08.2013р. № 08.2-27/140 [Електронний ресурс] Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua

3. «Транспортна стратегія України на період до 2020 року», схвалена Розпорядженням КМУ від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р/ВРУ [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>

4. Постанова КМУ від 16.12.1996 р. N 1512 «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів» [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1512-96-%D0%BF>

5. Інструмент європейського сусідства і партнерства (ІЕСП). Східна регіональна програма. Стратегічний документ 2007-2013 рр. [Електронний ресурс]-Режим доступу: http://www.rac.org.ua/fileadmin/user_upload/documents/enp/_enpi_eastern_rsp_ukr.rtf Проект Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом та його державами - членами, з іншої сторони [Електронний ресурс]. - Режим доступу:

http://www.kmu.gov.ua/docs/Agreement/AA_Vody_text.pdf

УДК 656.02

РОЗВИТОК ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ РОЗШИРЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ ЯК ФАКТОР ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ УКРАЇНИ

Токмакова І.В., д.е.н., проф. (УкрДУЗТ)

Унікальне географічне розташування України на перехресті найкоротших транспортних маршрутів у Євразійському регіоні, наявність розгалуженої мережі залізниць та автомобільних доріг, незамерзаючих морських портів на Чорному, Азовському морях та в гирлі Дунаю потенційно дозволяють нашій державі отримувати більше переваг від глобалізації у разі забезпечення динамічного розвитку та реалізації потенціалу її транспортної інфраструктури.

Зважаючи на вагомий роль розбудови і модернізації вітчизняної транспортної інфраструктури в забезпеченні економічного зростання країни, в наш час дана проблематика не втрачає актуальності, що підтверджується її широким висвітленням в працях вітчизняних вчених, серед яких слід вказати на наукові здобутки В.Л. Диканя та його наукової школи [1-6].

Наразі перед Україною відкриваються можливості реалізації транзитного потенціалу. Це обумовлено проходженням її територією Пан'європейських транспортних коридорів №№ 3, 5, 7, 9; коридорів Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) №№ 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортного коридору Європа – Кавказ - Азія (ТРАСЕКА), а також активізацією міжнародного співробітництва у сфері інтеграції вітчизняної транспортної мережі до загальноєвропейської ТЕН-Т, розробок умов міжнародних перевезень, вдосконалення порядку розрахунків, узгодження транспортної політики,

встановлення технічних стандартів і рекомендацій та впровадження міжнародних технічних і правових норм та інше.

Важливим кроком щодо розвитку потенціалу транспортної інфраструктури слід визначити розширення співпраці між Україною і Китаєм, зокрема підписано дорожню карту щодо реалізації ініціатив "Економічний пояс Великого шовкового шляху" і "Морський шовковий шлях", покликаних посилити економічне співробітництво між Європою і Азією. Для України китайська ініціатива нового Шовкового шляху – це можливість вийти на велику платформу для укладання взаємовигідних угод і залучення інвестицій.

На даний момент китайська сторона вже погодила нові маршрути прямування поїздів з Чженчжоу до Словаччини, Польщі, Угорщини, і ці маршрути будуть проходити територією України. Так, з першого листопада 2017 року закладено нитку графіку поїзду №1319/1320 по транзитному маршруту через Україну в рамках Нового Шовкового шляху. За словами міністра інфраструктури України Володимира Омеляна, потяги складатимуться з 57 платформ під універсальні контейнери [7]. Також для розвитку транзиту уряд підтримав пропозицію Міністерства інфраструктури України щодо зниження ставок портових зборів, і вже починаючи з 1 січня 2018 року портові збори будуть знижені на 20%. Крім цього, буде також зменшена норма відрахування дивідендів для Адміністрації морських портів України (АМПУ) з 75 % до 50%.

Можна стверджувати, що існують передумови для реалізації транзитного потенціалу нашої країни, у тому числі завдяки інтеграції в єдиний ринок, що охоплює, за розрахунками економічних експертів ООН, близько 65% населення світу, 75% енергетичних ресурсів і 40% світового ВВП. Саме реалізація проекту нового Шовкового шляху може стати комунікатором і модернізатором революційних змін на всьому протязі його маршруту, і для України зокрема.

Слід враховувати, що на заваді ефективному розвитку міжнародної транспортної інтеграції України постала низка системних проблем, серед яких першочергового значення має подолання

незадовільного рівня потенціалу транспортної інфраструктури.

Технологічні потужності національної транспортної інфраструктури здатні щороку перевозити залізницями більш ніж 1 млрд. т вантажів, переробляти в портах понад 160 млн. т. вантажів та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. т. вуглеводнів. З цих потужностей значна частка орієнтована на виконання транзитних функцій. Наявний транзитний потенціал України, за оцінками експертів, використовується на 70%, а на транспорті загального користування – на 50%. Проте за якісними характеристиками спостерігається значне відставання параметрів вітчизняної транспортної інфраструктури від європейської та китайської зокрема. Для вітчизняного транспортно-дорожнього комплексу характерні такі негативні явища, як висока ступінь зносу об'єктів транспортної інфраструктури, низька пропускна здатність і недостатнє оснащення пунктів пропуску та прикордонних переходів, недостатнє фінансування розвитку транспортної інфраструктури, низький рівень позабюджетних інвестицій у розвиток транспортної галузі, та інші.

Недостатньо розвинені транспортні комунікації представляють собою стримуючий чинник реалізації транспортних переваг вітчизняної транспортної системи на міжнародному ринку. Поряд з цим, Україна має реальні перспективи щодо посилення своєї ролі транзитної держави, що потребує:

- будівництва сучасних транспортно-логістичних ліній міжнародних транспортних коридорів (швидкісних залізничних шляхів, автомагістралей);

- модернізації існуючих транспортних систем та розширеного відновлення їх техніко-виробничих баз, ліквідацію вузьких місць і організацію додаткових відсутніх ланок;

- розбудови транспортно-логістичних вузлів магістральної інфраструктури, в яких формуються транспортно-логістичні центри або мультимодальні термінальні комплекси (до складу яких входять оптові бази і товарні склади, контейнерні та вантажопереробні термінали залізничного, автомобільного,

морського, річкового і повітряного транспорту);

- модернізації виробничо-ремонтної бази транспортно-дорожнього комплексу та забезпечення інноваційної орієнтація продукції підприємств транспортного машинобудування.

- збільшення кількості об'єктів митно-логістичної інфраструктури та застосування досконалих технологій прийомів і методів митного контролю;

- сприяння використанню інтелектуальних транспортно-інформаційних технологій в управлінні і впровадженні комерційних рішень, що полегшують транспортні перевезення;

- впровадження інноваційних технологій та нових стандартів безпеки, готовності, надійності, енерго- і ресурсозбереження та екологічності рухомого складу.

Таким чином, розвиток потенціалу транспортної інфраструктури міжнародного значення в Україні забезпечує розбудову сучасної виробничої та соціальної інфраструктури в країні, сприяє поширенню торговельно-економічного співробітництва, що позитивно впливає на соціально-економічні процеси стійкого зростання вітчизняної економіки.

Список використаних джерел

1 Дикань В.Л. Пріоритетність та стратегічна значущість транспортної системи для економіки України / В.Л. Дикань // Українські залізниці. - 2014. - № 7. - С. 24-27.

2 Дикань В.Л. Перспективи розвитку економіки України в умовах формування міжнародних транспортних коридорів в системі мирової глобалізації економіки / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць. – Х.: УкрДАЗТ, 2013. - № 42. – С. 144 – 149.

3 Дикань В.Л. Розвиток високошвидкісного руху в Україні на основі формування виробничо-логістичних кластерів / В.Л. Дикань, М.В. Корінь // Збірник наукових праць УкрДУЗТ, 2015. Вип. 154. – С. 98-103.

4 Дикань В.Л. Маркетингово-логістичний підхід щодо розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств залізничного транспорту / В.Л.

Дикань, А.В. Кузьменко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2015. - Вип. 51. - С. 9-16.

5 Токмакова І.В. Перспективи розвитку транспортно-логістичного бізнесу в Україні / І.В.Токмакова // Вісник економіки транспорту та промисловості: збір наук. праць. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – № 34. – С. 228-230.

6 Данько М.І. Забезпечення конкурентоспроможності національної мережі міжнародних транспортних коридорів: монографія / М.І. Данько, В.Л. Дикань, А.В. Толстова. - Харків: УкрДАЗТ, 2013. - 188 с.

7 Омелян В. Україна – частина нового Шовкового шляху [Електронний ресурс] / В. Омелян. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua>

Секція
«КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.т.н., професор Д.В. Ломотько

УДК 658.7:656.2

**ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ
УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В
ПОРТАХ УКРАЇНИ**

*Альошинський Є.С., д.т.н., професор,
Булаєва К.О., магістр,
Реул Д.В., магістр,
Лопатюк К.О., магістр (УкрДУЗТ)*

Постійно зростаючі обсяги зовнішньої торгівлі в світі диктують митній службі України завдання щодо проведення політики ефективного митного регулювання. При цьому від митниці вимагається не тільки вдосконалення контрольних процедур і підвищення якості організації митного контролю, а й встановлення партнерських взаємовідносин з бізнесом.

У зв'язку із цим, використання закордонної практики управління ризиками в митній справі може стати важливим кроком для розробки і впровадження системи управління ризиками (СУР) в діяльність митної служби Одеського морського торгового порту. Це забезпечить формування сучасної системи митного адміністрування, побудованої на застосуванні принципу вибіркової контролю та ефективному розподілі сил і ресурсів.

Застосування підходу до митного контролю, заснованого на методах управління ризиками, дозволить митним службам: зосередити увагу на областях підвищеного ризику і тим самим більш ефективно використовувати свої ресурси; підвищити можливості виявлення порушень митного законодавства, а також учасників зовнішньої торгівлі; надати законослухняним учасникам зовнішньої торгівлі і пасажиром більш сприятливі умови; прискорити торгівлю і пересування.

Основне завдання, що стоїть перед СУР сьогодні - штатне використання інформаційних та методологічних рішень в

практиці діяльності митних органів України та мінімізація ризиків, що виникають при митному контролі та оформленні. Розвиток СУР передбачає пошук напрямків вдосконалення вже сформованої системи. А для цього необхідно охарактеризувати наявні результати функціонування системи і намітити шляхи подальшої роботи в цій галузі.

Визначення ризиків в митній службі полягає в тому, що виявляються можливі порушення митного законодавства в процесі митного контролю при випуску товарів. Загальний збиток від несприятливих наслідків буде являти собою суму втрат підприємців або держави і може бути виражений в грошовій формі. Так втрати держави складаються з недонадходжень митних платежів до державного бюджету через недостовірне декларування товарів, необгрунтованого повернення ПДВ учасникам зовнішньоекономічної діяльності, втрат вітчизняних виробників при заниженні цін на імпорتنі товари. Втрати імпортерів і експортерів складаються з витрат внаслідок псування товарів і збільшення терміну їх реалізації.

Ймовірності несприятливих результатів оцінюються емпірично як відносини числа виявлених негативних наслідків митного контролю до загальної кількості партій, що пройшли митне оформлення і контроль.

Автоматизована система аналізу та управління ризиками, що пропонується до застосування в українських портах, могла би базуватися на міжнародній практиці європейських країн. Зокрема, наприклад, застосування системи управління ризиками в Великобританії засноване на діяльності одного з Центрив попередньої аналізу (Pre-Selection Hub) та автоматизованої системи визначення рівня ризику. Зазначений Центр попереднього аналізу був утворений 1 травня 2004р. і територіально розташовується в г. Дувр - найбільшому морському порту Великобританії. Центр є регіональним підрозділом митної служби та контролює

проходження вантажів через митну територію у Південно-Східній Англії. Вказаний Центр замикається ризиками Королівської митної та акцизної служби Великобританії, що має єдину базу даних, яка пов'язана з базами даних інших правоохоронних та контролюючих органів країни. Велика частина перевезених вантажів походить з країн Європейського Союзу. При перевезенні таких вантажів відсутня митна декларація, а представляються лише транспортні та комерційні документи, які містять дуже обмежений перелік інформації з того, що необхідно для проведення ефективного митного контролю. В такій ситуації непорушна є інформація від інших контрольних органів, яка отримується завдяки організації єдиної бази даних.

Вхідна інформація аналізується автоматизованою системою визначення рівня ризику, яка в результаті видає кінцевий коефіцієнт рівня ризику, що базується на оперативному (в режимі он-лайн) підключенні митного інспектора до центрального комп'ютерного комплексу та отриманні автоматичного рішення, на базі якого побудовані всі його подальші дії. Інспектор візуально переглядає випадки виявлення високого або близького до високого рівня ризику, при необхідності переглядає деталі аналізу показників (які індикатори присвоюють високий рейтинг ризику) та приймає рішення про необхідність застосування заходів щодо мінімізації ризиків. Якщо співробітник центру вважає необхідним прийняти заходи з мінімізації ризику, то в спеціальному текстовому вікні програми він вказує, які саме дії рекомендується провести інспектору оглядової групи. Наприклад, провести опитування водія вантажівки, за результатами опитування прийняти рішення про необхідність проведення огляду товарів.

Таким чином (при впровадженні досвіду західних держав) система управління ризиками в портах України повинна прийти на зміну тотальному 100-відсотковому контролю і буде тим дієвим механізмом, який спрямований на забезпечення інтересів усіх учасників митних правовідносин - як держави, так і суб'єктів ЗЕД.

Список використаних джерел

1. Костин А. А. Система управления рисками при осуществлении таможенного контроля : учеб. для студ. высш. техн. учебн. заведений / А. А. Костин. - СПб. : Интермедия, 2014. – 222 с.
2. Афонин П. Н. Управление рисками в таможенном деле / Д. Н. Афонин, А. Ю. Лямкина. - СПб. : Интермедия, 2017. - 278 с.
3. Афонин П. Н. Информационные таможенные технологии / П. Н. Афонин. – СПб. : Троицкий мост, 2012. – 350 с.
4. Полухин И. В. Система управления рисками в работе таможенных органов / И. В. Полухин, Н. С Крайденко // Сибирский государственный аэрокосмический университет. – 2011. – С. 211.
5. Морозов Н. В. Минимизация рисков в таможенных органах Украины [Электронный ресурс] / Н. В. Морозов // Режим доступа: <http://www.prognoz.ru/expert/material/8343>. - Загл. с экрана.
6. Стратегия развития системы управления рисками в Украине до 2022 года [Электронный ресурс] // РБК-Україна. – Режим доступа: <https://www.rbc.ua/rus/news/kabmin-utverdil-strategiyu-razvitiya-sistemy-1514450652.html>. - Загл. с экрана.

УДК 656.222:658.519

РОЗШИРЕННЯ МЕРЕЖІ МІЖНАРОДНИХ ШВИДКІСНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ

*Альошинський Є.С., д.т.н, професор,
Сохацька В.К., магістр,
Юхта О.С., магістр,
Даниленко Д.В., магістр (УкрДУЗТ)*

На даний час залізниці в основному задовольняють потреби суспільного виробництва та населення у перевезеннях. Проте стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає

зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави.

Після введення в Україні в 2017 році безвізового режиму з Євросоюзом, значно збільшився попит на міжнародні залізничні перевезення. Збитковість діяльності залізниць підштовхує до необхідності диверсифікації ринку пасажирських перевезень. Одним з найбільш перспективних напрямів вирішення наведених проблем є диверсифікація діяльності залізничного транспорту на ринку послуг туристичних пасажирських перевезень.

Останнім часом в Україні все більшої популярності набувають туристичні подорожі в напрямку країн Прибалтики (Литви, Латвії та Естонії) та далі до скандинавських країн (зокрема Фінляндії, Швеції, Данії та Норвегії). На сьогодні ці регіони виглядають для українських мешканців доступними тільки з використанням повітряного та частково автомобільного/автобусного сполучення. Зв'язок із країнами Скандинавії зараз добре налагоджений з використанням поромних переправ з Клайпеди, Риги, Вентспілса й Талліну тощо. Тому дане дослідження обмежуються дослідженням зв'язку України лише з Прибалтійськими країнами (з можливістю подальшого використання поромів).

Проведено маркетингове та логістичне дослідження проектних варіантів маршрутів між Україною та Прибалтикою. Виявлено 15 основних факторів, які враховували би потенційні пасажирів при плануванні подорожі за будь-яким із запропонованих варіантів маршруту (вартість перевезення, доступність, час в дорозі, кількість пересадок в маршруті, комфортність та інші). Виконано математичну постановку задачі дослідження, що отримала вигляд цільової функції, спрямованої на максимізацію критерію привабливості маршруту.

З використанням бального методу виконано рейтингування всіх можливих варіантів маршруту перевезення пасажирів в напрямку Україна – Прибалтика. Це надало можливість відсіяти менш привабливі для потенційних користувачів транспортною послугою варіанти маршрутів.

Побудовано імітаційну модель, що

базується на принципах методу аналізу ієрархії (МАІ). Проведено моделювання процесу оцінки вагомості кращих з запропонованих потенційних варіантів маршруту перевезення. Виявлено, що найбільш привабливим варіантом маршруту став варіант, який передбачає перевезення з використанням швидкісного поїзду Інтерсіті+ на маршруті Київ – Мінськ – Вільнюс з подальшою пересадкою на автобус Вільнюс – Рига.

Проведено визначення економічної привабливості обраного проекту маршруту перевезень з використанням швидкісного поїзду КВСЗ Тарпан. Термін окупності проекту складатиме 7 років.

Список використаних джерел

1. Поезд пяти столиц: преемник советской "Чайки"? [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://periskop.livejournal.com/1719253.html>
2. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://ecolines.net/ru/ru/booking-search.html>
3. [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://www.tutu.ru/poezda/rasp_d.php?nnst1=2400000&nnst2=2500000&no_gtr=1
4. Альошинський, Є.С. Основи транспортного маркетингу та логістики [Текст] / Є.С. Альошинський, Є.І. Балака, Ю.В. Шульдінер // Конспект лекцій з дисципліни «Транспортний маркетинг та логістика». Частина 1. – Х.: УкрДАЗТ, 2013. – 58 с.

УДК 656.223

ФОРМУВАННЯ РАЦІОНАЛЬНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГІВ ДОСТАВКИ КОНТЕЙНЕРНИХ ВАНТАЖІВ З ВИКОРИСТАННЯМ КОГНІТИВНИХ ТЕХНОЛОГІЙ

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор,
Ломотько М.Д., студент (УкрДУЗТ)*

Однією з головних є тенденція до розвитку міжнародної транспортної системи в бік зростання контейнерних перевезень. В

процесі доставки контейнерів ланцюги постачання не обмежені однією державою, тобто постачальники, споживачі і всі ланки такого ланцюга знаходяться в різних країнах. Всі споживачі вантажів в контейнерах, в тому числі і кінцеві, змушені шукати способи ефективною доставки та управління ланцюгами постачання контейнерних вантажів.

Контейнерні перевезення забезпечують застосування великої кількості способів доставки вантажів різної номенклатури. Це дозволяє економити на транспортних витратах, але й потребує реалізувати високоефективну технологію роботи на базі інтелектуальних інформаційних систем [1] в умовах автоматизованих контейнерних терміналів (наприклад, Automated Guided Vehicles - AGVs та Automated Stacking Cranes –ASCs, [2]). Одним з таких підходів є формування контейнерної транспортної системи як складної когнітивної.

Основними складовими і учасниками когнітивних транспортних систем є:

- транспортна інфраструктура;
- транспортні засоби;
- системи віддаленого управління елементами транспортної інфраструктури та транспортними засобами;
- інтелектуальні інформаційні технології з можливістю віддаленого управління об'єктами;
- аналітичні центри збору і обробки логістичної інформації;
- ситуаційні центри прийняття рішення і управління логістичними потоками.

Аналіз світових тенденцій розвитку контейнерних перевезень свідчить про їх ефективність не тільки в плані вартості доставки вантажу, а також в швидкості за рахунок мобільності транспортних одиниць і екологічної безпеки навколишнього середовища. Цим визначаються основні завдання транспортної логістики контейнерних перевезень:

- вибір виду транспортних засобів;
- планування транспортного процесу спільно зі складським і виробничим;
- узгоджене планування транспортних процесів на різних видах транспорту;
- забезпечення технологічної єдності транспортного, складського розподільного і виробничого, процесів;
- визначення раціональних маршрутів

доставки контейнерних вантажів.

Зростаючий попит на залізничні контейнерні перевезення з боку всіх учасників виробничого процесу вимагає здійснювати пошук ефективних технічних та технологічних рішень, дослідити і впроваджувати зарубіжний досвід використання контейнерних логістичних систем, реалізувати схеми доставки вантажів з підвищеним якістю послуг в умовах скорочення термінів доставки і зменшенням транспортних витрат. Це можливо із застосування принципів формування інтелектуальних транспортних систем [3].

Мета управління контейнеропотоками повинні бути засновані на принципах SCM (Supply Chain Management, управління ланцюгами поставок) з організацією стратегічних альянсів. Впровадження когнітивної технології є розвитком вертикальної кооперації споживачів з постачальниками в області управління запасами ресурсів [4].

Розглянемо прийнятну для споживача модель оцінки фактичної тривалості доставки контейнерного вантажу T^* за варіантом λ . Для поставленої задачі оптимізації ланцюгу доставки вантажу за рахунок вибору раціональної послідовності елементів. Процес прийняття рішення полягає у виборі таких технологічних параметрів ланцюга постачання за варіантом λ , які дозволяють отримати прийнятний рівень показників множин економічного ефекту і множину витрат $\Phi(\lambda)$ та $\Omega(\lambda)$ відповідно по варіантах доставки..

Реалізація альтернативних технологічних варіантів призводять до різного стану системи доставки, тому у процесі прийняття рішення необхідно мати можливість оцінки якості кожного варіанту ланцюга за процедурою, яку слід використовувати для створення СППР при оперативному та довгостроковому управлінні і прогнозуванні технологічного стану логістичних ланцюгів постачання контейнерних вантажів.

Використання класичного підходу до побудови моделі логістичного ланцюгу і визначення оптимального його складових пов'язано з розбиттям системи на підсистеми, характеристики яких визначено залежно від їх

складності та технології функціонування. Тому, для кожної підсистеми необхідно отримати набір моделей і множин показників, і для загальносистемного моделювання об'єднати їх в єдину систему.

Припустимо, що витрати та економічний ефект є опуклими функціями. При такому характері вартісних показників існують ефективні методи визначення екстремальних потоків у графах. У цьому випадку модель пошуку оптимального логістичного ланцюга переміщення контейнерних вантажів буде мати наступний вигляд

$$\lambda^* = \arg \max_{\lambda \in \Lambda} [\Phi(\lambda) - \Omega(\lambda)],$$

$$\begin{cases} \Phi(\lambda) - \Omega(\lambda) \geq 0 \\ |T(\lambda) - T^*| \leq T_{\text{лт}} \end{cases} \quad (1)$$

Відмінною ознакою задачі (1) є визначення оптимального варіанту за багатьма показниками, у тому числі – за критерієм забезпечення доставки «точно в строк» в термін, що не перевищує $T_{\text{лт}}$. Для подолання невизначеності, пов'язаної із багатокритеріальністю задачі, потрібно введення поняття кращого рішення з використанням принципів оптимальності, які забезпечують порівняння варіантів у межах простору ключових показників ефективності при пошуку компромісних рішень. Нажаль, ефективно описати залежність множин витрат і економічного ефекту $\Phi(\lambda)$ та $\Omega(\lambda)$ від технологічних факторів і інших параметрів у явному вигляді дуже складно. Тому екстремальну задачу (1) можливо формалізувати як екстремальну з припущеннями та вирішувати методами пошукової оптимізації в умовах невизначеності і нечіткої інформації.

Список використаних джерел

1. Bart W. Wiegman, Peter Nijkamp, Piet Rietveld, Container Terminals In Europe: Their Position in Marketing Channel Flows, IATSS Research, Volume 25, Issue 2, 2001, Pages 52-65, ISSN 0386-1112, [http://dx.doi.org/10.1016/S0386-1112\(14\)60070-4](http://dx.doi.org/10.1016/S0386-1112(14)60070-4).

2. Jianbin Xin, Rudy R. Negenborn, Francesco Corman, Gabriël Lodewijks, Control of interacting machines in automated container terminals using a sequential planning approach for collision avoidance, Transportation Research Part C: Emerging Technologies, Volume 60, November 2015, Pages 377-396, ISSN 0968-090X, <http://dx.doi.org/10.1016/j.trc.2015.09.002>.

3. Intelligent transport systems [Electronic resource] : ISO 14813-1: 2015 (en). – Access : <https://www.iso.org/obp/ui/ru/#iso:std:iso:14813:-1>.

4. Ломотько Д. В., Ковальов А. О., Ковальова О. В. Formation of fuzzy support system for decision-making on merchantability of rolling stock in its allocation // Eastern-European Journal of Enterprise Technologies. – 2015. – Т. 6. – №. 3 (78). – С. 11-17, <http://dx.doi.org/10.15587/1729-4061.2015.54496>

УДК 656.223

ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ МАЛОДІЯЛЬНА СТАНЦІЯ

Носко Н.А., аспірант (УкрДУЗТ)

В умовах економічних реформ, що супроводжувалися спадом обсягів виробництва і старінням матеріально-технічної бази транспорту, загострилася проблема використання малодіяльних станцій на залізничному транспорті. Йдеться про залізничні станції, що мають малі розміри пасажирського та вантажного руху. Не зважаючи на актуальність теми малодіяльних станцій, поняття про малодіяльну станцію не сформовано.

Залізнична станція - пункт (сукупність об'єктів інфраструктури), що розділяє залізничні колії на перегони або блок-дільниці, забезпечує функціонування інфраструктури залізничного транспорту загального користування або незагального користування, має колійний розвиток, що дозволяє виконувати операції з приймання, відправлення, схрещення й обгону поїздів, операції з обслуговування пасажирів та

приймання, видавання, навантаження, вивантаження вантажу, багажу, вантажобагажу, а за наявності розвинених колійних пристроїв - виконувати маневрові роботи з розформування та формування поїздів і технічні операції з поїздами, а також підготовку залізничного рухомого складу, контейнерів до перевезення[1].

Залежно від обсягу і складності виконання пасажирських, вантажних і технічних операцій залізничні станції поділяються на позакласні, I, II, III, IV і V класів[2].

На мережі залізниць України поряд з великими та середніми є значна кількість малодіяльних станцій. Виконання вантажної та комерційної роботи на цих станціях не дозволяє ефективно використовувати комплекс технічних засобів залізничного транспорту, перешкоджає механізації вантажно-розвантажувальних робіт, призводить до збиткового утримання експлуатаційного штату, ускладнює управління вантажною і поїзною роботою.

Фактори які впливають на результати функціонування та розвиток малодіяльних залізничних станцій можна віднести[3]:

-економічні (динаміка розвитку або стагнації економіки регіонів, які тяжіють до малодіяльних станцій, обсяги інвестицій в промисловість, рівень сільського господарства та і.н.);

-демографічні (динаміка зміни чисельності населення, частка працездатного населення і т.н.);

-соціально-політичні;

-військово-стратегічні.

Малодіяльна станція – це станція, що значно поступається за показником середнього обсягу руху пасажирських та вантажних поїздів за добу у порівнянні з аналогічним показником по залізниці в цілому (становить не більше 20%). Мірою раціональності використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів малодіяльних станцій є економічна ефективність.

Економічна ефективність - це відносна величина, що характеризується відношенням корисного результату (економічного ефекту) до витрат, який зумовив його отримання.

Список використаних джерел

1. Наказ від 12.11.2012р. №667 "Про

затвердження Порядку визначення майна залізничного транспорту, що передається публічному акціонерному товариству "Українська залізниця" на праві господарського відання".

2. Наказ 05.12.2000 N 555-Ц «Про затвердження та введення в дію загального Положення про залізничну станцію».

3. Зоріна О.І. Організаційно економічні методи забезпечення ефективності використання ділянок з малими обсягами перевезень // Вісник економіки транспорту і промисловості. 2011. №35. С. 61-63.

УДК 656.025.2

ЛОГІСТИКА ПАСАЖИРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРПОРАЦІЙ

*Примаченко Г.О., к.т.н, ст. викладач
(УкрДУЗТ)*

При вивченні особливостей логістики пасажирських перевезень вчені досліджують корпорацію як господарську систему, що включає в себе три ланки: фінансову, виробничу і управлінську [1]. У такому розумінні акцент робиться на складну структуру корпорації як суб'єкта підприємництва. Сьогодні транспортні пасажирські компанії України і світу розвиваються, об'єднуються з метою організації інтермодальних і мультимодальних перевезень, проводять диверсифікацію своєї діяльності та ін. У світі відомі такі транспортні пасажирські корпорації як державна корпорація RENFE (Іспанія, залізничні перевезення) [2], «Туртранс» (Україна, м. Івано-Франківськ, перевезення по Європі та Україні) [3] та ін.

Практика свідчить про те, що сучасні корпорації перебувають в стані безперервних змін, обумовлених економічною доцільністю функціонування і розвитку в умовах, що складаються в тому чи іншому регіоні діяльності і в конкретний період часу. Такі зміни відбуваються частіше за все за допомогою злиття (поглинання), що призводить до створення зв'язно-диверсифікованих компаній, рідше – за допомогою розукрупнення з виділенням

спеціалізованих компаній. Укрупнення компаній значно ускладнює логістичний менеджмент. Відомо, наприклад, що раніше в пасажирських транспортних корпораціях керувалися в основному розподілом і перерозподілом фінансових потоків, сьогодні ж корпоративне управління вимагає поєднання різних функцій, включаючи поряд з координацією фінансових потоків управління пасажиропотоками, матеріальними, сервісними та іншими потоками.

Логістика в системі корпоративного управління розглядається як специфічний інструментарій оптимізації бізнес-процесів і потоків, що забезпечує використання переваг координованого управління інтегрованим бізнесом. Корпоративна логістика – це форма міжфірмової логістики, що розвивається в рамках інтегрованих структур (вертикальних, горизонтальних і змішаних), яка здійснює процеси обміну діяльністю, що розрізняються характером відносин їх учасників в залежності від ступеня інтегрованості (м'який або жорсткий).

Великі форми організації підприємства, властиві корпорації, характеризуються введенням декількох рівнів управління (ієрархічністю), формуванням складної господарської структури (корпорації часто існують у вигляді фірм, що складаються з декількох компаній, наприклад, холдинг), ускладненням потоків, що протікають всередині і виходять за її межі. Транспортні потоки холдингу слід розглядати як сукупність матеріальних, фінансових, інформаційних та інших потоків, що циркулюють: всередині центральної (материнської) компанії; всередині окремої дочірньої компанії; між дочірніми компаніями; між дочірніми і центральною компаніями; між холдингом, як єдиним господарюючим суб'єктом, і навколишнім діловим середовищем (державна, контрагенти, інфраструктура та ін.).

Управління логістичними процесами корпорацій має бути орієнтоване на реалізацію найважливішої властивості великих систем, якою є емерджентність – здатність породжувати нові властивості, відмінні від властивостей кожної системи в складі цієї великої системи. У корпоративному управлінні емерджентність трансформується в синергетичний ефект,

тобто посилюється ефективність управління кожного суб'єкта даної корпорації. Іншими словами, корпорація як велика система є щось більше і якісно інше, ніж проста сума її підприємств.

Швидкий зріст пасажирських транспортних корпорацій призвів до того, що раціональне здійснення функцій керівництва стало складним, але у той же час більш важливим для забезпечення успішної діяльності. За думкою провідних спеціалістів у галузі економіки, корпорації повинні базувати свою діяльність, в основному, на системному підході. В рамках даного підходу керівник може більш ефективно інтегрувати свої дії по управлінню корпорацією. Однак часто системами називають те, що насправді не відповідає вимогам системи у строго науковому розумінні, так як багато з них не організовані і не мають інтегральних властивостей. Потенціал таких систем не більше ніж сума інтегралів складових їх частин. Відповідно до визначення система – це множина елементів, що знаходяться у відносинах і зв'язках один з одним, утворюють цілісність та єдність. Для того щоб мати цілісне уявлення про систему і можливість прогнозувати її розвиток, необхідно розглядати систему в динаміці і знати історію її розвитку. Системний підхід до проблеми означає не лише розуміння важливості кожного із складових її елементів, а й визнання існування взаємозв'язків між ними. У той час як вузькі спеціалісти зосереджуються на проблемах у рамках своєї компетенції, виконуючи тактичні задачі, керівники корпорацій, використовуючи системний підхід, прагнуть досягнути оптимального поєднання окремих операцій для досягання стратегічних цілей.

Зазначена властивість може бути описана наступним чином:

$$E_k \geq \sum_{i=1}^n E_i, \quad (1)$$

$$\Delta_k = E_k \cdot \sum_{i=1}^n E_i, \quad (2)$$

де E_k – ефективність управління логістичними процесами корпорації як великої системи; $\sum_{i=1}^n E_i$ – ефективність

управління логістичними процесами суб'єктів даної корпорації, де $i = [1, n]$, n – суб'єкти корпорації, в тому числі акціонерні товариства, що входять до складу даної корпорації; Δ_k – синергетичний ефект корпоративного управління логістичними процесами.

Синергетичний ефект проявляється при управлінні зовнішніми і внутрішніми логістичними потоками корпорації по функціональним сферам логістики.

Функціональна логістика пасажирської транспортної корпорації багато в чому збігається з функціональною логістикою виробничого підприємства, але виробляються не товари, а послуги, разом з тим виявляються деякі особливості, властиві саме корпоративним структурам [4].

Для задач корпоративної логістики транспортних пасажирських підприємств властиві багатокритеріальність, нечіткість, невизначеність вихідної інформації і наявність

факторів ризику. Необхідно також враховувати нестаціонарність протікання процесів, що викликано факторами зовнішнього середовища. Тому ефективність гнучкої оптимізаційної системи визначення техніко-технологічних параметрів зростає при дослідженні більш крупних об'єктів. Розробка і впровадження методів, що забезпечують отримання суттєвого прибутку, а також контроль за раціональним його розподілом, потребують використання системного аналізу і економіко-математичних методів. Враховуючи складність проблем сучасних транспортних пасажирських корпорацій, для їх вирішення необхідні сучасні математичні та евристичні методи.

На рисунку 1 представлена узагальнена схема логістичної системи пасажирської транспортної корпорації, на базі якої складено математичну модель, що дозволяє враховувати різноманітні властивості таких систем.

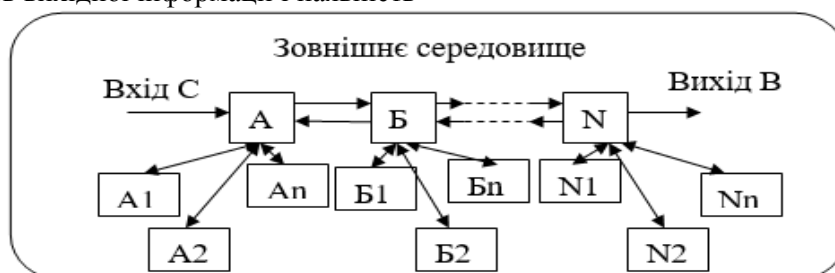


Рис. 1. Структурна схема логістичної системи пасажирської транспортної корпорації

У формалізованому вигляді кінцевий продукт на виході з системи можна представити таким чином:

$$V = C + A + B + \dots + N. \quad (3)$$

Після проходження кожної частини системи вхідний потік буде змінений, тому для даної логістичної системи характерна наступна залежність:

$$\begin{cases} A = C \cdot K_A; \\ B = C \cdot K_A \cdot K_B; \\ \dots \\ N = C \cdot K_A \cdot K_B \cdot \dots \cdot K_N, \end{cases} \quad (4)$$

де K_A, K_B, \dots, K_N – коефіцієнти трансформації частин логістичної системи.

Стійкість логістичної системи визначається мінімальним значенням коефіцієнтів трансформації, якщо загальний коефіцієнт трансформації системи вище за мінімальний або дорівнює йому – система є стійкою під час свого функціонування, а якщо менше – не стійкою.

Список використаних джерел

1. Wannowetsch H. Vernetztes Supply Chain Management. Berlin, Heidelberg, New York: Berlin, 2005. 343 p.
2. Державна корпорація RENFE. URL: <http://www.tourtrans.ru/countries/15.html> (дата звернення 27.04.2018).

3. Пасажирські перевезення, компанії в Україні. URL: <https://flagma.ua/uk/pasazhyrskiperevezennia-kompaniyi-k-47.html> (дата звернення 27.04.2018).

4. Логистика и управление цепями поставок. Учебник. Под ред. Щербакова В. В. URL: http://stud.com.ua/58845/logistika/formi_organizatsiyi_logistiki (дата звернення 27.04.2018).

УДК 658.7:334.012.82

ОПТИМІЗАЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ ПІДХОДУ СИСТЕМНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

*Ходова Я.О., к.е.н., ст. викладач
(ДВНЗ «ЛДТУ»)*

В умовах проведення радикальних змін в економіці існує гостра потреба в нових інструментах і методиках, здатних допомогти організаціям стати більш ефективними. Зарубіжні і вітчизняні компанії часто стикаються з такими завданнями, рішення яких за допомогою традиційних знань і парадигм менеджменту практично неможливо. З огляду на це, все більше компаній знаходяться в пошуках нових нетрадиційних шляхів досягнення конкурентних переваг.

Компанії з повним виробничим циклом зобов'язані адекватно реагувати на зміни зовнішньої середовища і безперервно удосконалювати облік фінансових, матеріальних, трудових ресурсів, планування і аналіз господарської діяльності за допомогою розвинутої системи управління бізнес-процесами. У цьому процесі, логістиці належить ключова роль, так як вдосконалення параметрів впливу логістики на виробничо-господарську діяльність компанії, дозволяє: більш ефективно використовувати активи, оптимізувати рівень запасів, істотно підвищити точність планування.

Сьогодні найбільш не вирішеним, залишається питання щодо уніфікації і впорядкованості бізнес-процесів всередині організації (між різними функціональними і географічно розподіленими підрозділами), це

насамперед стосується діяльності великих ТНК, промислово-фінансових груп, холдингів.

Під бізнес-реінжинірингом розуміють широкий підхід, який передбачає здійснення змін на підприємстві з метою підвищення ефективності виробництва і швидкості реакції підприємства на зміни ринку. Як синоніми реінжинірингу бізнес-процесів у фаховій літературі можна зустріти такі терміни, як бізнес-реінжиніринг (BR), перепроєктування бізнес-процесів (BPR), бізнес-процесів поліпшення (BRI) [1]:

Реалізація процесу реінжинірингу забезпечується завдяки змін коротко- і довгострокової поведінки підприємств у ринковому середовищі, а також шляхом зміни взаємодії у підсистемі «підприємство-зовнішнє середовище». Даний механізм актуальний для будь-якої сфери функціонування підприємства, але останнім часом починає використовуватись в логістиці. Оптимізація логістичного процесу передбачає застосування підходу системної інтеграції, який найбільш доцільно реалізувати шляхом використання реінжинірингу, адже це дозволить одночасно удосконалити такі підсистеми як постачання, виробництво, збут, складування та транспортування.

Необхідна технологія опису бізнес-процесу робить всі операції компанії прозорими і зрозумілими, дозволяє аналізувати операції і знаходити в них проблеми, що призводять до збоїв. Головне, що бізнес-процеси дозволяють розуміти взаємодію між розрізненими підрозділами: що, кому і для чого вони передають або приймають на кожному етапі.

Процесний підхід розглядає бізнес як набір процесів - бізнес-основні процеси, що керують процесами (що ставлять за мету) і підтримуючі. Основні бізнес-процеси - це процеси, які безпосередньо заробляють гроші. Підтримуючі - процеси, без яких не можуть існувати основні бізнес-процеси, це процеси забезпечення цілей [3;4].

Процесне управління, орієнтоване на загальний результат, що складається з локальних досягнень, стає сьогодні більш актуальним. Воно призводить до скорочення владних структур за рахунок збільшення норми керованості, точного визначення результатів діяльності, як загальних, так і персональних.

Щоб зрозуміти, як функціонує система і зберегти накопичений досвід, спочатку записують, як процес реально функціонує на цей час. Потрібно пам'ятати, що метою опису є виявлення зв'язків між діями, а не фіксування найменших подробиць. Тому опис бізнес-процесів рекомендується стандартизувати, використовуючи стандартні форми і карти процесу. Для проведення реінжинірингу складається карта бізнес-процесів компанії, яка графічно показує всі складові в процесі дії, а також взаємозв'язок між ними. Карта дозволяє побачити потік створення цінності в цілому, його послідовність і взаємозв'язок процесів, а також можливості поліпшення чи перепроєктування бізнес-процесів.

Реорганізація бізнес-процесів є суттєвим шляхом утримання позицій і підвищення конкурентоспроможності компанії через фундаментальний перегляд логістичного ланцюга - від процесу закупівлі сировини до процесу поставки клієнту готового продукту. Оптимізація логістичних бізнес-процесів у цьому сенсі передбачає введення істотних інновацій, де реінжиніринг виступає фундаментальним переосмисленням систем управління логістикою.

З урахуванням переходу компанії від традиційного підходу ведення бізнесу до інноваційного, за рахунок механізму реінжинірингу логістичних бізнес-процесів, забезпечується вирішення наступних завдань:

- визначення оптимальної послідовності виконуваних функцій, яка призводить до скорочення циклу виготовлення і продажу товарів та послуг, обслуговування клієнтів, в результаті чого відбувається підвищення оборотності капіталу і зростання всіх економічних показників компанії;

- оптимізація використання ресурсів в різноманітних бізнес-процесах, в результаті якої мінімізуються витрати виробництва і обігу та забезпечується оптимальне поєднання різних видів діяльності;

- побудова адаптивних бізнес-процесів, спрямованих на швидку адаптацію до змін потреб кінцевих споживачів продукції, виробничих технологій.

Загалом, успішна реалізація

реінжинірингу логістичних бізнес-процесів компанії передбачає: оптимізацію послідовності логістичних функцій та операцій, яка сприяє скороченню тривалості логістичних циклів; оптимізацію об'єму матеріальних і фінансових витрат; побудову гнучких та адаптивних процесів в логістичній системі; чіткий розподіл функцій і закріплення їх за відповідальними виконавцями; оптимізацію взаємодії з постачальниками і споживачами в логістичній системі.

Таким чином, компанії, які бажають досягти успіху в нинішній ринковій ситуації, повинні систематично не тільки покращувати свою продукцію, а й удосконалювати та оптимізувати логістичні бізнес-процеси, використовуючи для цього дієві методи або інструменти. Реінжиніринг є одним з таких методів. Щоб отримати ту вигоду, яку здатний дати реінжиніринг бізнес-процесів, слід цілеспрямовано і правильно його реалізовувати. Упровадження реінжинірингу бізнес-процесів можна вважати успішним, якщо результати діяльності компанії радикально відрізняються від попередніх, а компанія орієнтована на кращі аналоги, які забезпечують успішне функціонування.

Список використаних джерел

1. Cempel W. (2005) Metodologia reengineeringu w przedsiębiorstwach przemysłu maszynowego [Reengineering methodology in engineering industry]. Politechnika Poznańska, Poznań (Doctoral thesis).

2. Khodova Ya. Modern logistics management business processes of industrial enterprises // International Scientific Conference Economy and society: Modern foundation for human development. October 31th, 2016 (Leipzig, Germany) P. 90-94.

3. Ходова, Я. О. Реінжиніринг як ефективний механізм реорганізації логістичних бізнес-процесів / Я. О. Ходова // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності // Theoretical and Practical Aspects of Economics and Intellectual Property: збірник наукових праць / ДВНЗ «ПДТУ». – Маріуполь, 2017. – Вип. 15. – С. 242–247.

Секція
«ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – к.т.н., доцент Д.І. Мкртичян

УДК 629.423.2:656.073(477)

**ВИКОРИСТАННЯ ЕЛЕКТРОПОЇЗДІВ
ДЛЯ ПРИСКОРЕНИХ
ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ НЕВЕЛИКИМИ
ВІДПРАВЛЕННЯМИ**

*Балака Є.І., к.е.н, доцент,
Лючков Д.С., к.т.н., доцент,
Одегов М.М., ст. викладач (УкрДУЗТ)*

Пріоритетною та багаторічною проблемою української залізниці є вкрай недостатнє фінансування розвитку галузі. Визначальними причинами цього є те, що за останні одинадцять років обсяг вантажних перевезень зменшився на 27 % [1], доходи від дальніх пасажирських перевезень покривають їх собівартість в середньому менш ніж на 40%, а витрати на приміські залізничні перевезення у вісім разів більші за доходи від цієї послуги [2].

Застаріла техніко-технологічна база стримує організаційний розвиток галузі і, як наслідок, обумовлює велику трудомісткість перевізного процесу. Все це не дає підстав для оптимістичного сподівання щодо відчутних якісних змін в поліпшенні фінансового стану залізничної галузі в найближчі роки .

На наш погляд, реальним шляхом вирішення цього питання є збільшення обсягів вагонних перевезень контейнерних, штучних вантажів і товарів, які швидко псуються, невеликими партіями з пасажирською швидкістю та мінімальним перевантаженням, тобто за принципом "від дверей до дверей". Для цього існують необхідні (а, можливо, і достатні) організаційні та технічні можливості інфраструктурного характеру та відповідний вітчизняний рухомий склад,

здатний виконувати такі перевезення.

Вимогам прискореної доставки вищезначених вантажів відповідають електропоїзди радянського виробництва постійного струму типу ЕР2, ЕР2Р, або змінного струму ЕР9 усіх модифікацій, а також поїзди ЕКр1, розробки Крюковського вагонобудівного заводу в умовах їх посеційного використання. Моторні вагони електропоїздів типу ЕР оснащені чотирма електродвигунами загальною потужністю 960 кВт [3,5], здатні розвивати максимальну швидкість до 130 км/годину. Однією секцією такого поїзда можна транспортувати або один 20-тонний контейнер з завантаженням не більше 17 т, або штучні вантажі, вагою не більше 17 т брутто. Конструкція візків колісних пар дозволяє здійснювати повороти, радіусом 150 м, при умові руху зі швидкістю не більше 10 км/год. Це дає можливість використовувати секції електропоїздів на під'їзних коліях підприємств. Безперечною перевагою електропоїздів для здійснення вантажних перевезень є можливість оснащення їх акумуляторними батареями, що дозволяє їм рухатись по неелектрифікованих під'їзних коліях. (масою по 40 тонн і місткістю по 806,4 кА*ч, пробіг секцій може досягати 150 – 190 км) [4]. При цьому акумуляторні батареї будуть постійно заряджуватися при проходженні електропоїздами магістральними лініями.

Всі ці переваги притаманні і електропоїздам виробництва ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод». Вагони цих поїздів мають несучу балку і спроможні витримувати навантаження 20 т.

Характеристики електропоїздів

Параметр	EP2	EP2т	ЕКр1
Швидкість конструкційна, км/год	130	130	220
Електричне гальмування	Ні	так	Так
Привід	Реостатно-контакторний	Реостатно-контакторний	Імпульсний
Система живлення	Постійний струм	Постійний струм	Двосистемний

Переобладнання електропоїздів радянського виробництва та виготовлення вантажних електропоїздів на ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» доцільно здійснювати у виді відкритих платформ – для перевезення контейнерів, критих вагонів – для транспортування штучних вантажів і вагонів – холодильників. Пристосування пасажирських електропоїздів для перевезення вантажів невеликими відправленнями потребує здійснення деяких конструктивних змін а саме, перенесення струмоприймача в межах головного вагона, збільшення розмірів кабіни машиніста за рахунок обладнання тамбурів для надання комфортних умов праці поїзної бригади. Проте, такі конструктивні зміни не потребують відчутних капітальних витрат, а собівартість виготовлення вантажних електропоїздів буде значно нижчою порівняно з пасажирськими аналогами за рахунок відсутності пасажирського салону. Оптимальний склад такого поїзда – одна - дві секції (2-4 вагона). Це дозволить скоротити час простою поїздів під вантажно-розвантажувальними операціями, час очікування формування поїзду на станціях відправлення та уникнути необхідності переробки поїздів на проміжних станціях і, таким чином, оперативно доставляти вантажі до місця призначення за визначеним маршрутом.

В теперішній час існує значний резерв пропускної спроможності залізничної інфраструктури, що дозволяє безперешкодно виділяти нитки графіку для організації таких перевезень. Слід зауважити, що можливе зменшення кількості електропоїздів для приміських пасажирських перевезень доцільно компенсувати впровадженням приміських автобусних маршрутів, що будуть забезпечуватися ПАТ «Укрзалізниця». Це

дозволить скоротити фінансові втрати від приміських залізничних перевезень, збільшити доходи галузі і, як наслідок, суттєво поліпшити конкурентні можливості залізниці в сегменті ринку перевезення контейнерних і штучних вантажів. Крім того, організація такої транспортної системи буде мати позитивні загальнодержавні наслідки як суто економічного, так і екологічного характеру, а саме, по-перше, це стримуватиме використання важковагового автотранспорту, який є основною причиною руйнації українських автомобільних доріг; по-друге, дозволить зменшити шкідливі викиди в атмосферу продуктів горіння дизельного палива.

Список використаних джерел

1. Ukrstat.org – публікація документів Державної Служби Статистики України. Статистичний збірник . Україна в цифрах. URL. https://ukrstat.org/uk/druk/publicat/Arhiv_u/01/Arh_ukr_zb.htm
2. Сайт Delo. UA. «В "Укрзалізнице" назвали себестоимость перевозки одного пассажира». URL. <https://delo.ua/business/v-ukrzaliznyce-nazvali-sebestoimost-perevozki-odnogo-passazhir-335326>
3. Просвирин Б.К. Электропоезда постоянного тока: учебное пособие / Б.К. Просвирин. – М.: УМК МПС России, 2001. – 669с.
4. https://books.google.com.ua/books?id=7jH_AgAAQBAJ&pg=PA138&lpg=PA138&dq=аккумуляторные+электропоезда&source=bl&ots=ofGL6WMZfS&sig=i1zUq6ImTP1s6kIXVWu9fo246YE&hl=ru&sa=X&ved=0ahUKEwiL6sz10dXaAhXL1qQKHfByDxc4ChDoAQgmMAA#v=onepage&q=аккумуляторные%20электропоезда&f=false
5. Электропоезда. Общие технические требования ГОСТ р 55434-2013

УДК 629.04.083

**ТЕНДЕНЦІЇ УДОСКОНАЛЕННЯ
ТЕХНОЛОГІЙ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ
ЗАЛІЗНИЦЯМИ УКРАЇНИ**

*Запара В.М., к.т.н., професор,
Запара Я.В., к.т.н., доцент,
Костюкевич С.В., магістр,
Мокляк Н.Г., магістр(УкрДУЗТ)*

"Укрзалізниця" є найбільшим перевізником зернових культур в Україні. Не зважаючи на прогнози щодо нарощування виробництва зерна, виробничі потужності компанії дозволяють закривати потребу в зерновозах для перевезення урожаю.

Сучасні технології перевезення зернових залізницями вимагають корегувань та нововведень для більш оптимальної роботи із аграріями.

За період з 2008 по 2016 років виробництво зернових зросло на 23,5%, з 2001 по 2008 роки – на 34,2%. Проаналізувавши зазначені темпи, зростання урожаю зернових протягом наступних 8-10 років оцінюється до рівня 81,5-88,5 млн т, при цьому зберігатиметься коливання врожайності. Ураховуючи застосування новітніх технологій, ці коливання ставатимуть менш різкими. Протягом наступних 3 років зростання урожаю відбуватиметься на 3-3,5 додаткових млн т, або 2,5-4%.

ПАТ «Укрзалізниця» збільшила обсяги перевезень зернових на 40% за останні 4 роки. На сьогодні 6 з 10 тонн вирощених зернових транспортуються компанією [1].

Разом з тим, ефективність роботи залізниці зростає мінімум вдвічі швидшими темпами, ніж виробництво зернових. Лише за минулий рік зростання перевезень зернових становило 18%. З 2014 по 2017 рік середньорічний приріст перевезень становив 5%, а на 2018 рік досягне 8,8%.

Такий темп зростання зумовлений покращенням операційної моделі за рахунок збільшення кількості маршрутних відправок. Це покращить показник обороту зерновозів, що в свою чергу призведе до збільшення перевезень.

Зростання обсягів перевезень зернових вантажів напряду пов'язане з прогнозним

зростанням обсягів експорту зернових вантажів на 7,8%. При цьому частка експорту в структурі перевезення зернових вантажів складає 84,2%.

Значною трудностю для ритмічної роботи ПАТ «Укрзалізниця» є заявки від вантажовідправників за тиждень до моменту необхідності їх виконання. Прогнозованість обсягів перевезень стане запорукою удосконалення технології перевезення в т.ч. зернових вантажів. З цією метою ПАТ «Укрзалізниця» на початку 2018 року надіслала до основних асоціацій промисловців та центральних органів влади 3-х річний план вантажних перевезень зернових. Спільна співпраця щодо інвестиційних планів для реалізації найбільш необхідних проектів дозволить усім учасникам перевізного процесу суттєво зекономити кошти та час [2].

Згідно з проведеними дослідженнями на ринку зерна існує три групи гравців.

Перші — це великі латифундисти, які вирощують значні обсяги зернових і паралельно закупають зерно у менших за розмірами виробників, щоб сукупно реалізувати його на експорт. Такі компанії інвестують у розвиток інфраструктури виробництва зернових, у т.ч. в елеватори.

Ця група відрізняється системністю і у плануванні, і у взаємовідносинах з партнерами, будуючи бізнес-процеси на подальшу перспективу.

Друга – великі міжнародні та вітчизняні компанії, які спеціалізуються на експорті сільгосппродукції на зовнішні ринки. Закупають зерно у великих та середніх виробників. Обережно інвестують у рухомий склад, транспорт, інколи – у інфраструктуру зі зберігання зернових. Вони цікаві для ринку з точки зору передачі світового досвіду та технологій.

Треті — це середні та дрібні "перекупники", котрі намагаються максимізувати свою маржу за рахунок реального виробника та відсутності будь-яких інвестицій, скуповуючи "з току" урожай у дрібних фермерів, які не мають можливості чи вміння самостійно пройти весь ланцюг зернового експорту.

При цьому "перекупники" намагаються збути зерно у найкоротший термін, з мінімальною обробкою транспортувати у порти чи на кордон.

Оскільки перші дві групи штовхають "перекупників" до дрібних виробників, це викликає необхідність здійснення значної кількості повагонних відправок з широкої мережі станцій навантаження.

З 518 залізничних станцій, які у 2017 році відвантажували зернові, 324 – це станції, які на добу навантажували менше двох вагонів. Середня відстань такого транспортування від станції навантаження до станцій формування потягу – 45,1 км. В окремих випадках сягає понад 200 км.

Безумовно, що собівартість надання вагонів та послуг перевезення з таких станцій зростає в десятки разів. Однак збільшувати ціну на основний компонент тарифу – інфраструктурний – самостійно ПАТ «Укрзалізниця» немає права через державне регулювання. У розвинених країнах існує механізм контролю ціни через антимонопольне законодавство.

В теперішній час в Україні діє система контролю, яка більше шкодить ринку, ніж допомагає. "Перекупники" зацікавлені у подальшому транспортуванні зерна за нерентабельними для ПАТ «Укрзалізниця» цінами, тому що для них це вигідніше.

Оскільки ПАТ «Укрзалізниця» не має наміру надавати збиткові для себе послуги, при формуванні дерегульованої вагонної складової вартості перевезень слід ввести диверсифікацію між маршрутними та повагонними відправками.

Також із введенням дерегульованої складової з'явилась економічна доцільність інвестування у вагони різних типів, у тому числі зерновозів. ПАТ «Укрзалізниця» запропоновано ринку спільну модель вирішення питань кількості вагонного парку через механізм лізингу.

Необхідно на сучасному рівні вирішувати і питання, пов'язані з тягою та інфраструктурою. І тут без справедливої вартості перевезень залізничним транспортом немає шансів на відповідну якість.

Відсоток задоволення заявок клієнтів за всіма видами станцій коливається в межах 50-60%. При цьому саме у сегменті найбільш вигідних перевезень, з точки зору економічного ефекту для ПАТ «Укрзалізниця», цей показник найнижчий.

Слід відзначити, що зростання обсягу перевезень зерна у 2017 році відбулось

переважно завдяки вирівнюванню відсотка задоволення заявок між маршрутними та повагонними перевезеннями. Тому у 2018 році має сенс відмовитись від вивезення партій зернових менше п'яти вагонів, а з часом і довести цю цифру до десяти вагонів.

Ураховуючи сезонність зернових перевезень, яка сягає розривів у навантаженні у пікові періоди до 2,5 разів, зростання їх вартості щодо альтернативних варіантів має призвести до зростання інвестицій в зерносховища, зокрема елеватори.

Список використаних джерел

1. У 2017 році Укрзалізниця збільшила обсяги перевезень та покращила свою виробничу ефективність [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://info.uz.ua/news/u-2017-rotsi-ukrzaliznitsya-zbilshila-obsyagi-perevezen-ta-pokrashchila-svoyu-virobnichu-efektivnist>

2. Укрзалізниця запропонувала вантажовласникам алгоритм роботи для збільшення обсягів перевезення [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_to_pic/page-6/470852/

УДК 656.025.4:656.22

УДОСКОНАЛЕННЯ РОБОТИ ПУНКТІВ КОМЕРЦІЙНОГО ОГЛЯДУ ПОЇЗДІВ І ВАГОНІВ ЯК ЗАПОРУКА ЯКІСНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЦЯМИ УКРАЇНИ

*Запара В.М., к.т.н., професор,
Запара Я.В., к.т.н., доцент,
Артеменко О.В., магістр,
Тополюк С.О., магістр(УкрДУЗТ)*

До основних стримуючих факторів розвитку вантажних перевезень належать: зношеність інфраструктури, дефіцит та зношеність рухомого складу, обмеженість матеріальних ресурсів, невідповідність організаційної структури залізничного транспорту європейським та світовим стандартам. Все це спонукає до розробки заходів щодо ефективної організації вантажних перевезень на залізничному

транспорті в умовах конкурентного середовища. Процеси реформування залізничної транспортної галузі України повинні включати до себе не тільки перевезення, але і організацію комплексного обслуговування для задоволення потреб клієнтів за рахунок надання якісного обслуговування, додаткових послуг з використанням гнучких тарифів [1].

Для підвищення якості перевезень вантажів залізницями України важливим є удосконалення роботи пунктів комерційного огляду поїздів і вагонів (ПКО) з урахуванням сучасних тенденцій розвитку галузі та техніки в цілому.

У 2017 році кількість вагонів, виявлених на ПКО з комерційним браком, склала 45852 вагони, що на 10% менше від рівня 2016 року. Вагонів з порушенням технічних умов (ТУ) навантаження та кріплення виявлено 3104, що на 7% більше від рівня 2016 року. Вагонів з розладнанням навантаження та кріплення виявлено 2639, що у порівнянні з 2016 роком більше на 38%.

Кількість виявлених вагонів свого навантаження з перевантаженням понад їх вантажопідйомність на міжзалізничних та внутрішніх ПКО становить 161 вагон, що на 10 % більше від рівня 2016 року (145 вагонів). Найгірша ситуація з дотриманням ТУ навантаження на Донецькій регіональній філії ПАТ «Укрзалізниця» – 67 таких вагонів, що складає 42% від загальної кількості. Погіршився стан безпеки руху на Південно-Західній та Придніпровській регіональних філіях, збільшення відповідно з 15 до 41 та з 25 до 32.

Не прийнято від інозалізниць 420 вагонів з перевантаженням понад вантажопідйомність, що на 15% менше від рівня 2016 року.

У 2017 році зменшилась кількість виявлених на ПКО вагонів з порушенням ТУ навантаження на відповідальність своєї залізниці та пропущених без виявлення комерційного браку на інші.

В цілому кількість виявлених на ПКО вагонів з порушенням ТУ навантаження залізниць України зменшилась у порівнянні з 2016 роком з 1390 до 1146, тобто на 18%.

Як показує аналіз пропущених ПКО вагонів з порушенням ТУ навантаження, більше у порівнянні з 2016 роком пропустили

три регіональні філії: Південна, Придніпровська та Львівська регіональна філія, що свідчить про незадовільну роботу їх міжзалізничних ПКО. На Донецькій найбільше пропущених вагонів - 361, що складає 36% від загальної кількості. Більше у порівнянні з минулим роком стали виявляти ПКО Львівської регіональної філії вагонів з порушенням ТУ свого навантаження.

Погіршився стан із забезпеченням безпеки руху на Південній регіональній філії, 203 виявлені на ПКО вагонів з порушенням ТУ проти 132 у 2016 році, ситуація не покращується.

Як показує аналіз виявлених на ПКО вагонів з порушенням ТУ навантаження по роду вантажу, більше ніж у 2016 році виявлено вагонів з навалочними насипними вантажами, збільшення складає 12%. Незадовільний стан з дотриманням Правил розміщення навалочних насипних вантажів на всіх регіональних філіях, окрім Донецької, аналогічна ситуація була і за 2017 рік, тобто ситуація не покращується.

Кількість виявлених вагонів з порушенням ТУ навантаження металобрухту збільшилась на 2%, однак суттєве погіршення на Львівській, Південно-Західній та Південній регіональних філіях, відповідно на 57, 45 та 31 відсоток.

Аналіз відчеплень вагонів показує, що їх кількість з порушенням ТУ навантаження збільшилась на 9%. Найгірша ситуація з вагонами навантаження Донецької регіональної філії – 238 відчеплених вагонів, що складає 32% від загальної кількості.

За 12 місяців 2017 року за показаннями динамічних ваг виявлено 2042 вагони з перевантаженням понад вантажопідйомність, підтвердилась інформація у 635 випадках, що складає 31% (за 9 місяців 2017 року- 26%, тобто ситуація дещо покращилась).

Найгірша ситуація на Донецькій регіональній філії - з 360 вагонів підтверджена інформація в 27 (Красноармійськ), на Придніпровській – з 631 підтвердження у 113, Одеській залізниці – з 142 в 27, відповідно 7, 18, 19 відсотків [2].

З різницею завантаження візків понад 10 тонн виявлено 2663 вагони, підтверджена інформація у 2106 випадках, що складає 79%. Найгірша ситуація на Донецькій регіональній філії (Красноармійськ - 13%).

Продовжує відчіплятись з різницею завантаження візків понад допустимі норми відкритий рухомий склад, причому гостро стала проблема дотримання ТУ навантаження навалочних та насипних вантажів.

Наприклад, тільки у грудні 2017 року виявлено з різницею завантаження візків більше 7 тонн 36 вагонів, у т.ч.:

- навантаження ПКП, станція передачі вагонів Ізов ДН-3 Львівської – 18 вагонів, вантаж вапняк;

- навантаження Микулинці-Струсів Львівської – 2 вагони (зерно гороха), Луцьк - 2 вагони (лом) Львівської;

- навантаження Придніпровської: Кайдацька -2 вагони (заготовка), Дніпрорудне – 1 (аглоруда);

- навантаження Донецької: Краматорськ -2 (лом, прокат), Кривий Торець (камінь вапняковий), Південнодонбаська (вугілля), Велико-Анадоль (шамот), Лиман (пісок) -1;

- навантаження Південно-Західної: Волочиськ (пшениця), Глухів (пшениця) -1;

- навантаження Одеської: Гайворон (щебінь), Нікель-Побузький (щебінь);

- навантаження Редуги Південної (щебінь).

У січні 2018 року на станції Подільськ Одеської виявлено з перевантаженням понад вантажопідйомність 4 вагони, вантаж камінь вапняковий, станція навантаження Миколаїв-Дністровський. Маса вантажу визначена «за обміром».

Таким чином, необхідно використовувати всі технологічні резерви для поліпшення роботи ПКО за рахунок впровадження сучасної техніки, в першу чергу для виявлення та усунення комерційних браків, недопускання пропуску таких браків на сусідні регіональні філії. Потребує подальшого осучаснення і вагове господарство.

Список використаних джерел

1. Запара В.М. Удосконалення вантажної і комерційної роботи регіональних філій в умовах створення ПАТ «Укрзалізниця» [Текст] / В. М. Запара, Я.В. Запара, А.Л. Торгонська, М.М. Калин, П.І. Яременко // Зб. наук. праць – Харків: УкрДУЗТ. – 2016. – Вип. 162. – С. 207-217.

2. Аналіз стану безпеки руху поїздів у

комерційному господарстві залізниць за 2017 рік [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/АНАЛІЗ%20-%202017.pdf>

УДК 656.212.5

УДОСКОНАЛЕННЯ ГРАВІТАЦІЙНО-ПРИЦІЛЬНОГО ГАЛЬМУВАННЯ ВАГОНІВ ШЛЯХОМ ВИКОРИСТАННЯ ТЕХНОЛОГІЇ МАШИННОГО ЗОРУ

Куценко М. Ю., к.т.н., доцент (УкрДУЗТ)

Підвищення збереження паливно-енергетичних, виробничих і перевізних ресурсів є однією з головних проблем залізничного транспорту України [1]. Вказана проблема дедалі стає все більш актуальною. В першу чергу це пов'язано з постійним ростом цін на енергоносії, значним ступенем зносу основних фондів, недосконалістю конструкції засобів транспорту та іншими факторами.

Створення та впровадження нових технічних і технологічних рішень потребує і такий засіб транспорту, як сортувальна гірка. Конструкція і технологія роботи сортувальної гірки істотно впливають на її енерго- і ресурсозбереження. Тому удосконалення конструктивних параметрів гірки і технології сортувального процесу є важливими науковими задачами.

На підставі аналізу статистичних даних щодо характеристики сортувальних пристроїв України та їхнього технічного оснащення можна зазначити, що жоден сортувальний пристрій своїми конструктивними характеристиками та технічним оснащенням не відповідає в повній мірі чинним вимогам.

Таким чином виникає необхідність перегляду існуючих конструкцій плану та профілю, а також технічного оснащення сортувальних гірок України пристроями регулювання швидкості відчепів і системою автоматизації сортувального процесу, які зараз знаходяться в експлуатації.

Технологія гравітаційно-прицільного гальмування відчепів реалізується шляхом застосування саме такого сортувального пристрою зі спеціальною конструкцією

поздовжнього профілю [2]. Даний підхід суттєво спрощує технологію регулювання швидкості скочування відчепів, вимагає автоматизації їх гальмування тільки на парковій гальмовій позиції та дозволяє зменшити вплив «людського» фактору і параметрів, що мають стохастичну природу, на показники сортувального процесу.

Інтервали між відчепами, що є достатніми для переведення стрілок з одного положення в інше, забезпечуються тільки за рахунок спеціальної конструкції профілю спускної частини, а розміщення окремих елементів профілю на підйомі дозволяє погасити енергію вагонів. Іншими словами, таке розміщення створює гравітаційний гальмівний ефект.

Відомо, що достатньо кваліфікований черговий по гірці здатний вести розпуск, спираючись переважно на візуальну інформацію спостереження за процесом розпуску. Відтак, аналіз відеозображення дає достатній обсяг інформації для формування рішення щодо необхідної швидкості розпуску, ходових характеристик відчепів та відповідності руху відчепів його завданню. Відомий досить широкий спектр досліджень, направлених на використання методів аналізу відеозображення у сфері залізничного транспорту [3–5]. Насправді існує багато алгоритмів цього методу, але майже всі вони складаються з одних і тих самих процедур. Найголовнішими є передобробка, моделювання фону, виявлення руху і постобробка. Першою дією на даному етапі буде зменшення розміру кадру, що надасть важливу перевагу у вигляді скорочення обсягу інформації, яку необхідно обробляти на кожному етапі. По-іншому цей крок можна назвати усередненням значень пікселів, оскільки значення яскравості вихідного пікселя будуть замінюватися середнім значенням даної яскравості і сусідньої. Результуючий піксель є мінімальною зоною початкового зображення.

Крок другий – перетворення формату зображення. Характеристикою пікселя є яскравість, яка використовується при відніманні фону, тому нам необхідно переводити відеоряд у напівтонові зображення.

Наступним кроком є моделювання фону. Цю задачу можна виконати одним із двох

методів: методом фіксованого фону або усередненням.

Існує два варіанти використання фіксованого фону. У цьому методі перший кадр буде фоном. Алгоритм збереже перший кадр у відеопослідовності, а потім для кожного наступного буде примірювати поріг до модуля різниці поточного та збереженого зображення по кожному пікселю.

Усі методи чутливі до зміни світла та наявності тіней, що можна побачити на останньому зображенні. Тому була опробована модифікація двох методів. Але в результаті подібного «з'єднання» виникла інша проблема зі слідом змішування рухомих об'єктів на фон при оновленні фону. Щоб уникнути цього, просто оновлювалася та частина, в якій немає цілі, а інша залишалась незмінною. При цьому об'єкти переднього плану віддалялися в модель фону. У результаті досліджень методів виявлення руху на сортувальних гірках визначено чотири основні методи, що найбільш доцільно використовувати для задачі, що розглядається. До них належать: метод виділення фону, метод міжкадрової різниці, метод віднімання фону, метод моделювання фону.

Визначено, що об'єднання методів Лукаса-Канаде та Хорна-Шанке є більш якісним. Основною вимогою в процесі формування є низька трудомісткість застосовуваних алгоритмів, так як обробка даних повинна відбуватися досить швидко.

Були проведені попередні дослідження щодо впровадження технології машинного зору при реалізації гравітаційно-прицільного гальмування відчепів для сортувальної гірки станції Основа (Півднна залізниця). Оскільки за існуючих конструктивних параметрів, сортувальна гірка не в змозі забезпечити вимоги безпеки та безперебійності сортувального процесу, що спричиняє пошкодження вагонів, економічно доцільно провести оптимізацію висоти та поздовжнього профілю гірки, а також провести впровадження системи комп'ютерного зору. При цьому, на 5-й рік експлуатації гірки, економічний ефект з наростаючим підсумком буде становити близько 18 млн. грн.

Список використаних джерел

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс] /

Схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1555-р. – Режим доступу: [www/URL: http://www.mintrans.gov.ua](http://www.mintrans.gov.ua) 10.12.2009. – Загол. з екрана.

2. Огар О.М. Дослідження ефективності застосування технології гравітаційно-прицільного гальмування відчепів [Текст] / О.М. Огар, К.В.Таратюшка// Зб.наук.праць./ ДНУЗТ ім.акад.В.Лазаряна.–Д., 2015. – Вип. 9.– С.49–56.

3. Иванов, Ю. А. Технологии компьютерного зрения в системах автоведения [Текст] / Ю. А. Иванов // Автоматика, связь, информатика . – 2011. – № 6. – С. 46–48.

4. Гасимов, Р. Ч. Программный комплекс для видео-мониторинга железнодорожного переезда [Текст]: сборник докладов / Р. Ч. Гасимов // Научная сессия ГУАП , Санкт-Петербург (апр .2011). Ч. 2. Технические науки. – 2011. – С. 10–12.

5. Иванов, Ю. А. Технологии компьютерного зрения для наблюдения за объектами путевой инфраструктуры [Текст] / Ю. А. Иванов // Пром. трансп . XXI. – 2011. – № 5-6. – С. 35–38.

УДК 656.212

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЙ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ

*Продашук С.М., к.т.н. доцент,
Коленда К.О., магістр,
Ющенко О. Г., магістр,
Журко А.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Впровадження контейнерних перевезень набуває особливого значення в умовах інтеграції України в світову економіку. Розвиток саме залізничних контейнерних перевезень стає актуальним завдяки великій території та розгалуженості магістральних залізниць.

У зарубіжній практиці розвиток контейнерних перевезень - найважливіший напрямок удосконалення транспортного процесу. В Європі близько 70% вантажів перевозиться в контейнерах. В Україні цей показник становить 10%. Тому стрімке

зростання контейнеризації в Україні пояснюється реакцією вітчизняних компаній на світові тенденції розвитку ринку транспортних послуг. Результатом цього також є зростання пропускної здатності контейнерних терміналів України за рахунок будівництва, модернізації, впровадження нових технологій, придбання сучасної техніки[1-4].

З метою підвищення якості обслуговування вантажовідправників і вантажоодержувачів, забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг, залучення додаткових об'ємів перевезень з інших видів транспорту пропонується впровадження сучасних інформаційних систем в усі ланки переробки контейнерів.

Для забезпечення стабільних обсягів перевезень і поліпшення використання рухомого складу необхідно впровадження на мережі залізниць нових оптимізаційних моделей технології перевізного процесу, в тому числі вдосконалення організації контейнеропотоків і методики розробки плану формування вагонів з контейнерами.

Методика плану формування вагонів з контейнерами повинна передбачати прискорення обороту контейнера і доставки вантажу, скорочення кількості переробки контейнерів на всьому шляху проходження. Важливим резервом подальшого збільшення залізничних перевезень є контейнерні перевезення на великі відстані, в першу чергу по напрямках Європа - Азія, так як обсяги зовнішньої торгівлі країн Східної та Північно-Східної Азії з Європою мають стабільну тенденцію до зростання.

Географічне положення України набуває значення транзитної держави, де перетинаються вантажопотоки на сухопутних кордонах з європейськими країнами.

Невиконання термінів подачі рухомого складу на станції, простій вагонів на залізничних тупиках, затримка термінів доставки вантажів вантажоодержувачам, складності з оформленням вантажних документів - все це не сприяє успішному розвитку залізничної галузі.

Невиконання термінів доставки вантажів по залізниці впливає і на роботу контейнерних терміналів. Автоматизація діяльності людей, зайнятих в процесах планування роботи контейнерного терміналу, дозволить

систематизувати виробничі процеси, забезпечити повний облік інформації про транспортно-експедиторську діяльність, скоротити час, необхідний для прийняття рішень, і підвищити ефективність управління.

Сучасні інформаційні системи дозволяють враховувати і відстежувати час виконання основних технологічних процесів: початок/закінчення навантаження і вивантаження контейнерів, час подачі і прибирання поїздів на під'їзні колії.

Перевезення вантажів у складі контейнерних поїздів і поїздів комбінованого транспорту "Вікінг" по території України протягом 2016 року зросли на 34% в порівнянні з обсягами 2015 року - до 73,702 тис. TEU. Як повідомила прес-служба ПАТ "Укрзалізниця", найбільше, 29,926 тис. TEU перевезено поїздом Нікополь - Іллічівськ - Нікополь, що на 52% більше, ніж у 2015 році, і поїздом Словаччина (Кошице) - 12,664 тис. (Більше на 55 %).

Метод формування комплекту контейнерів для спільного відвантаження у вагон дозволить знизити вплив людського фактора в процесі комплектації переліку контейнерів, призначених для відвантаження.

Метод планування процесу відвантаження контейнерів дозволить мінімізувати кількість зайвих переміщень контейнерів по складських секціях. Програмний комплекс, призначений для підтримки прийняття рішень персоналом контейнерного терміналу, дозволить ефективно організувати процес навантаження і вивантаження контейнерів на залізничному транспорті.

Список використаних джерел

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс] / Схвалена розпорядженням Кабінету міністрів України від 20 жовтня 2010 р. N 2174-р. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80> – Загол. з екрана.

2. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [Електронний ресурс] / Розпорядження Кабінету міністрів України від 3 серпня 2001р. – Режим доступу: <https://railway.wordpress.com/2006/09/19/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%BF%D1%86%D1%96%D1%8F->

%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%BA%D1%83-%D0%A2%D0%94%D0%9A / – Загол. з екрана.

3. Butko T. Improvement of technology for management of freight rolling stock on railway transport / T. Butko, S. Prodashchuk, G. Bogomazova, G. Shelekhan, M. Prodashchuk, R. Purii // Eastern-European journal of enterprise technologies. – Kharkiv: PC "Technology center", 2017. – Vol. 3, № 3 (87). – P. 4 – 11.

4. Шаповал, Г. В. Вибір оптимальної стратегії взаємодії вантажної станції та під'їзних колій [Текст] / Г. В. Шаповал, О. Ю. Резниченко // Зб. наук. пр. УкрДАЗТ. – 2014. – Вип. 146. – С. 71-75.

УДК 656.212

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВЗАЄМОДІЇ ЕЛЕМЕНТІВ ІНФРАСТРУКТУРИ ПРИПОРТОВОЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ СТАНЦІЇ

*Шаповал Г.В., к.т.н, доцент,
Зурашвілі Т.В., магістр,
Курмей С.В., магістр,
Примак О.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Залізничний транспорт є основою транспортної системи України, тому ефективність його роботи впливає на функціонування економіки всієї країни. Внаслідок переорієнтації економіки України на сировинний експорт зросло завантаження напрямків на порти Одеського регіону, а також суттєво збільшилося навантаження як на станції магістрального залізничного транспорту, так і на промислові станції підприємств, що вимагає забезпечення їх сталої роботи. У цьому зв'язку підвищення ефективності взаємодії елементів інфраструктури припортової залізничної станції являє собою важливе науково-практичне завдання [1].

Метою дослідження є підвищення ефективності взаємодії елементів інфраструктури припортової залізничної станції при обслуговуванні вантажопотоків.

Проведений аналіз роботи припортової залізничної станції свідчить про стале збільшення обсягів роботи станції та

покращення технології навантаження-вивантаження вагонів на її вантажних фронтах. Але, враховуючи необхідність своєчасного забезпечення вантажовласників підготовленим до вантажних операцій рухомим складом для припортової залізничної станції залишається актуальним питання підвищення взаємодії елементів її інфраструктури для досягнення більшого економічного ефекту від її діяльності та покращення такого показника роботи залізниці, як обіг вагону [2].

При деталізації факторів, які впливають на необхідні розміри та ефективність використання інфраструктури припортових залізничних станцій, усі фактори поділено на три групи: конструктивні, технологічні та кількісні. До конструктивних факторів відносяться кількість колій та їх довжина, спеціалізація колій, тип сортувального пристрою.

До технологічних факторів - види поїздопотоків, які переробляються на станції, наявність, приналежність та тривалість роботи маневрового локомотива на станції, спосіб подавання вагонів на вантажні fronti під'їзних колій, існуючі обмеження швидкості руху на станційних та під'їзних коліях, обмеження маси чи довжини маневрових составів, тривалість технологічних операцій на станції та вантажних фронтах під'їзних колій.

До кількісних факторів - кількість вантажних пунктів та вантажних фронтів, кількість призначень і вагонів кожного призначення з урахуванням існуючої нерівномірності, кількість операторів вагонного парку, частка приватних вагонів у загальній кількості.

Дослідження питання взаємодії елементів залізничної та припортової інфраструктури показали наявність суттєвих диспропорцій в розвитку, які полягають у перевищенні перевантажувальної спроможності морських портів над пропускну та переробною спроможністю припортової залізничної інфраструктури [3, 4].

При формуванні цільової функції моделі оптимізації розподілу маневрової роботи в якості критерію прийняти загальні витрати, пов'язані з функціонуванням інфраструктури припортової залізничної станції. Враховуючи характер цільової функції та обмеження оптимізаційної задачі розподілу маневрової роботи з місцевими вагонами на

припортової залізничної станції вона зведена до задачі динамічного програмування [5, 6].

Цільова функція є адитивною, оскільки загальні витрати по інфраструктурі припортової залізничної станції являють собою суму витрат по окремим елементам інфраструктури припортової залізничної станції. Витрати елементів є незалежними. Цільова функція є нелінійною, оскільки простої составів на елементі припортової залізничної станції, а відповідно і пов'язані з ними витрати припортової залізничної станції, нелінійно залежать від кількості составів, з якими виконується закінчення формування.

Економія витрат від раціонального формування передачі з підбиранням вагонів на під'їзні колії складатиме: 317 тис. грн за рік у порівнянні з варіантом при якому станція не виконує підбирання вагонів по фронтах вантажної роботи на під'їзні колії; 97 тис. грн за рік у порівнянні з варіантом при якому станція виконує підбирання вагонів по усім фронтам вантажної роботи для під'їзних колій.

Висновки. При впровадженні запропонованої технології передбачається отримати наступний результат: збільшення витрат локомотивів на підбирання вагонів по вантажних фронтах, збільшення витрат по простою вагонів під час підбирання по вантажних фронтах, економія на оренду маневрового локомотиву, економія від скорочення складачів поїздів. Економічний ефект складає 11,96 млн. грн.

Запропонована процедура визначення раціональної технології виконання маневрової роботи при взаємодії елементів інфраструктури припортової залізничної станції дозволяє вибрати оптимальний варіант формування подачі вагонів на станції.

Список використаних джерел

1. Про затвердження Державної програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки [Електронний ресурс] : постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390. – Режим доступу <http://dokument.ua>. – Назва з екрана.

2. Альошинський, Є. С. Аналіз проблем та перспектив розвитку інфраструктури припортових залізничних вузлів / Є. С. Альошинський, С. О. Світлична // Перспективные инновации в науке, образовании, производстве и транспорте:

Сборник научных трудов Междунар. Научно-практ. конф. SWorld (21.06-03.07.2012) // www.sworld.education.

3. Бутько, Т. В. Формування математичної моделі взаємодії залізничного транспорту та поромного комплексу / Т. В. Бутько, О. В. Лаврухін, Т. В. Головка // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2011. - № 6/9. – С. 66-69.

4. Мацюк, В. І. Науково-методичні підходи щодо визначення меж обслуговування вантажних фронтів промислових зон розвиненими залізничними вузлами / В. І. Мацюк, Г. Шкурко // Транспортні системи і технології: зб. наук. пр. Держ. Екон.-техн. ун-ту. Трансп. – 2012. – Вип. 21. – С. 164-167.

5. Рыбин, П. К. Маневровое обслуживание морских портов и его влияние на путевое развитие портовых станций: автореф. дисс.... канд. техн. наук: 05.22.08 / Рыбин Петр Кирилович // Петербург. гос. ун-т путей сообщ. РФ. – Санкт-Петербург, 2003. - 20 с.

6. Шаповал, Г. В. Вибір оптимальної стратегії взаємодії вантажної станції та під'їзних колій [Текст] / Г. В. Шаповал, О. Ю. Резниченко // Зб. наук. пр. УкрДАЗТ. – 2014. – Вип. 146. – С. 71-75.

УДК 656.212

УДОСКОНАЛЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ ВАНТАЖНОЇ СТАНЦІЇ ТА ПІД'ЇЗНИХ КОЛІЙ ПРОМИСЛОВОГО ПІДПРИЄМСТВА

*Шаповал Г.В., к.т.н., доцент,
Кулик К.О., магістр,
Рудьман О.В., магістр,
Швець О.А., магістр (УкрДУЗТ)*

Зміни у відносинах вантажовласників та залізничного транспорту стосуються економічних питань, пов'язаних із своєчасною доставкою вантажів. Зі сторони залізничного транспорту це потребує розробки сучасних логістичних ланцюгів доставки вантажів, реалізація яких надасть можливість підвищити ефективність взаємодії магістрального та промислового залізничного транспорту [1].

Трансформаційні процеси в економіці

України супроводжуються структурними змінами у всіх сферах, в тому числі і на промисловому залізничному транспорті. Розвиток промислового залізничного транспорту створює умови для успішного комплексного розвитку економіки регіонів та країни в цілому, впливає на економічний і соціальний стан країни.

Промисловий залізничний транспорт є різновидом транспорту незагального користування, при цьому він об'єднує виробників різних регіонів держави за рахунок забезпечення доставки вантажів від магістрального транспорту до вантажовласників та навпаки. У складі транспортного ланцюга доставки вантажу ефективна взаємодія станцій примикання та підприємств промислового залізничного транспорту є суттєвим фактором формування надійної та гнучкої технології доставки вантажів.

Метою дослідження є удосконалення технології взаємодії вантажної станції та під'їзних колій промислового транспорту на основі комплексного підходу.

Проведено аналіз технології взаємодії вантажної станції та під'їзних колій промислового підприємства на прикладі вантажної станції Х-Бал, яка є станцією примикання для Харківська філія ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ». Встановлено наявність резерву потужностей основних пристроїв на вантажній станції, недосконалу технологію взаємодії станції та промислового підприємства, яка пов'язана із значним ускладненням при подаванні-прибиранні вагонів через складний поздовжній профіль з'єднувальних колій та використання малопотужних маневрових засобів.

Для удосконалення взаємодії розроблена технологія інформаційного обслуговування під'їзних колій промислового підприємства, в основу якої покладено планетарну модель, що складається з самого підприємства промислового залізничного транспорту та системи ПМЗТ – це підприємства магістрального залізничного транспорту (залізничні станції) зі своєю клієнтурою. Для удосконалення технології взаємодії в межах діючої моделі запропоновано в центрі моделі розташувати її головний елемент – ядро (МППЗТ).

Запропоновано здійснювати на

вантажній станції, яка має резерв потужностей: колійний розвиток, більш потужні маневрові локомотиви та сортувальний пристрій, детальне підбирання вагонів на адресу під'їзних колій промислового підприємства. Це дозволить зменшити витрати часу при подаванні вагонів на під'їзні колії. Задача підбирання вагонів по під'їзним коліям вирішується з використанням комбінаторного аналізу. Розроблено модель вибору ефективного процесу обслуговування промислового підприємства вантажною станцією примикання, яка враховує витрати локомотиво-годин та вагоно-годин, які пов'язані із формуванням передачі вагонів на вантажній станції примикання для МППЗТ [2-51].

Кількість вагонів, які можуть подаватися одночасно до під'їзної колії залежить від керівних ухилів, якими запроєктовано з'єднувальні колії від станції Качановка до під'їзної колії. Для удосконалення технології обслуговування під'їзних колій промислового підприємства виникає необхідність у визначенні вартості подавання групи вагонів на під'їзну колію, яка враховує кількість вагонів, що подаються, час слідування вагонів до місця призначення, керівний ухил, який встановлено для з'єднувальних колій, маси бруто групи, що подається.

Для удосконалення технології обслуговування під'їзних колій промислового підприємства було запропоновано використовувати замість маневрового локомотиву ТГМ-4 більш потужний маневровий локомотив ТГМ-6. Це дозволить здійснювати прибирання вагонів з виставочних колій станції Х-Бал за один маневровий рейс, зменшити кількість маневрових рейсів з обслуговування під'їзних колій, що мають великий ухил. Таке впровадження зменшить обсяг маневрової роботи з 6773,17 лок-год до 3821,37 лок-год за рахунок зменшення кількості подавань вагонів.

Висновки. Для проведення економічної оцінки проектного рішення було визначено обсяги роботи промислового підприємства МППЗТ на найближчу перспективу. Для визначення обсягів роботи застосовано прогнозування методом екстраполяції

Заміна локомотива на МППЗТ, на більш потужний, дає можливість скоротити

кількість подач на примикаючі ділянках, які мають великий ухил. У зв'язку з заміною збільшуються витрати на маневрову роботу на 94 грн. за одну годину роботи, також відрахування на амортизацію зростуть на 90 тис. грн. за рік. Але в зв'язку зі зменшенням кількості подач, буде зменшено час роботи маневрового локомотива, що дасть можливість зменшити витрати на 1872,2 тис. грн. вже за перший розрахунковий рік роботи.

Економічний ефект від заміни локомотива з ТГМ-4 на більш потужний ТГМ-6 на МППЗТ протягом п'яти років, складатиме 8224,3 тис. грн. В роботі вирішено задачу підвищення ефективності взаємодії вантажної станції та під'їзних колій промислового підприємства на основі комплексного підходу по оптимізації маневрової роботи.

Список використаних джерел

1. Шиш, В. О. Особливості розробки Генеральної схеми розвитку залізничного транспорту України до 2020 року [Текст] / В. О. Шиш // Залізничний транспорт України. – 2009. - №6(79). – С.38-40.

2. Чеклов, В. Ф. Створення комплексу моделей з обслуговування великих промислових районів за участю підприємства промислового залізничного транспорту на основі ресурсозбереження [Текст] / В. Ф. Чеклов, О. О. Аніщенко, А. М. Масалов // Залізничний транспорт України. – 2009. - №2. – С.54-59.

3. Бутько, Т. В. Формалізація технології роботи залізничної станції з під'їзною колією на основі методів логістики [Текст] / Т. В. Бутько, О. В. Ляшко // Збірник наукових праць УкрДАЗТ. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – Вип. 133. – С. 63-69.

4. Шаповал, Г. В. Вибір оптимальної стратегії взаємодії вантажної станції та під'їзних колій [Текст] / Г. В. Шаповал, О. Ю. Резниченко // Збірник наукових праць УкрДАЗТ. – Харків: УкрДАЗТ, 2014. – Вип. 146. – С. 71-75.

5. Запара, В. М. Використання сучасних підходів співпраці при взаємодії станції примикання і під'їзних колій підприємств [Текст] / В. М. Запара, М. І. Вітенко // Збірник наукових праць УкрДАЗТ. – Харків: УкрДАЗТ, 2014. – Вип. 146. – С. 13-17.

УДК 656.212

ОБГРУНТУВАННЯ РАЦІОНАЛЬНИХ КОНСТРУКТИВНИХ ПАРАМЕТРІВ ЗАЛІЗНИЧНИХ СТАНЦІЙ

*Шаповал Г.В., к.т.н., доцент,
Захаров К.А., магістр,
Шкрабак А.В., магістр,
Шулімов Є.Ю., магістр (УкрДУЗТ)*

В сучасних умовах, які характеризуються нестабільністю обсягів перевезень, необхідністю зниження собівартості переробки вагонів та експлуатаційних витрат залізничного транспорту, виникає необхідність підвищення ефективності роботи залізничних станцій. В якості основних напрямків підвищення роботи можна виділити удосконалення їх конструктивних параметрів і технології роботи. В цьому зв'язку особливу актуальність здобуває проблема ефективного техніко-економічного керування станціями, основне завдання якого – приймати економічно обгрунтовані рішення при оперативному плануванні організаційно-технічних заходів, спрямованих на підвищення ефективності роботи станції [1, 2].

Таким чином, обгрунтування раціональних конструктивних параметрів залізничних станцій є актуальною науковою проблемою.

Метою дослідження є підвищення ефективності функціонування залізничних станцій шляхом обгрунтування їх раціональних конструктивних параметрів.

Аналіз технічного оснащення та технології роботи залізничних станцій показав наявність достатньої потужності станційної інфраструктури для існуючих обсягів руху. Дослідження динаміки зміни основних показників довело, що останнім часом відбувається суттєве збільшення обсягів переробки вагонів. Але поряд з цим, спостерігається тенденція до збільшення тривалості перебування транзитного вагону без переробки на станції. Така ситуація потребує удосконалення конструктивних параметрів приймально-відправних парків для збільшення кількості операцій, що в них виконуються [3].

Для комплексної оцінки

конструктивних параметрів залізничних станцій запропоновано використовувати плани колійного розвитку залізничних станцій, які дозволяють врахувати усі основні конструктивні параметри: загальну кількість стрілочних переводів, корисну та будівельну довжини колій та інші, а також якісні особливості варіантів проектних рішень – максимальну кількість стрілочних переводів та суму кутів повороту по маршруту руху, кількість стрілочних переводів на головній колії та інші.

Для підвищення ефективності функціонування станції необхідно розробка процедури визначення раціональної послідовності заходів по удосконаленню конструктивних параметрів. Рішення задачі по вибору послідовності виконання технічних заходів, яка забезпечить мінімальні приведені витрати, пов'язані з реалізацією варіантів технічних заходів та функціонування залізничної станції, може бути отримано з використанням моделі динамічного програмування.

Вирішення задачі розглянуто на прикладі удосконалення конструктивних параметрів колійного розвитку приймально-відправного парку залізничної станції, який призначено для приймання транзитних поїздів без переробки. Аналіз конструкції колійного розвитку парку виявив певні недоліки: існуючі приймально-відправні колії не обладнанні контактною мережею, що ускладнює подачу по цим коліям поїзних локомотивів (електровозів) з тупикових відстійних колій у вхідну горловину. Крім цього необхідно проводити поетапну перебудову приймально-відправних колій, які забезпечать потрібну пропускну та переробну спроможність станції [4].

За допомогою методів динамічного програмування отримана оптимальна послідовність виконання заходів: перебудова колії; оснащення контактною мережею. При цьому загальні приведені витрати складатимуть $E = 52,837$ млн. грн за весь період або 21,135 млн. грн/рік [5, 6].

Висновки. За результатами проведених розрахунків очікується зменшення простою поїздів з переробкою та без переробки на станції за рахунок взаємозамінності колій та електрифікації горловин станції. При цьому передбачаються додаткові вкладення на

укладання стрілочних переводів, подовження приймально-відправних колій, обладнання контактною мережею приймально-відправних колій.

Сукупний економічний ефект протягом п'яти років складатиме 2369,147 тис. грн, а окупність проекту по удосконаленню конструктивних параметрів станції очікується на п'ятий рік експлуатації.

Розроблений комплекс заходів дозволяє обґрунтувати необхідні конструктивні параметри залізничних станцій та забезпечити раціональний рівень завантаження основних елементів станційної інфраструктури.

Список використаних джерел

1. Про затвердження Державної програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки [Електронний ресурс] : постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390. – Режим доступу <http://dokument.ua>. – Назва з екрана.

2. Шиш, В. О. Особливості розробки Генеральної схеми розвитку залізничного транспорту України до 2020 року [Текст] / В. О. Шиш // Залізничний транспорт України. – 2009. - №6(79). – С. 38-40.

3. Яновський, П. О. Результати аналізу існуючого стану та пропозиції з перспективи розвитку і розміщення на мережі залізниць сортувальних станцій для забезпечення прогнозних обсягів перевезень до 2020 року [Текст] / П. О. Яновський, А. А. Акуленко // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 1. – С. 28-31.

4. Шаповал, Г. В. Обґрунтування оптимального колійного розвитку сортувальної станції з використанням критеріїв прийняття рішень в умовах невизначеності [Текст] / Г. В. Шаповал, В. В. Ковальчук, А. В. Попова // Вісник Національного технічного університету «ХПІ». Збірник наукових праць. Тематичний випуск: Нові рішення в сучасних технологіях. – Харків: НТУ «ХПІ». – 2012. - №26. – С. 95-100.

5. Кристофидис, Н. Теория графов. Алгоритмический подход [Текст] / Н. Кристофидис. – М.: Мир. – 1978. – 475 с.

6. Бобровский, В. И. Количественная оценка технико-технологических параметров железнодорожных станций на основе эргатических моделей [Текст] / В. И. Бобровский, Р. В. Вернигора, В. В. Малашкин // Вісник Дніпр. нац. ун-

ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, – 2007. – Вип. 16. – С. 50-57.

7. Butko T. Improvement of technology for management of freight rolling stock on railway transport / T. Butko, S. Prodashchuk, G. Bogomazova, G. Shelekhan, M. Prodashchuk, R. Purii // Eastern-European journal of enterprise technologies. – Kharkiv: PC “Technology center”, 2017. – Vol. 3, № 3 (87). – P. 4 – 11.

УДК 622.6:656.025.6(477)

УДОСКОНАЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА РАХУНОК ВПРОВАДЖЕННЯ НОВИХ ТУРИСТИЧНИХ МАРШРУТІВ

*Шульдінер Ю.В., к.т.н., доцент,
Чечанічева А.І., магістрант (УкрДУЗТ)*

Інтеграційні процеси у світі й участь в них України продовжують подальший розвиток єдиного європейського ринку товарів і послуг, особливо транспортного ринку, що відображається зростанням обсягів пасажирських перевезень. В таких умовах висуваються принципово нові вимоги до якості транспортного обслуговування, що пов'язано із підвищенням швидкості та якості обслуговування пасажирів.

Велика провізна спроможність залізниць, стабільність їх роботи та порівняна дешевизна перевезень сприяли тому, що залізничний транспорт був і залишається у країні основним перевізником пасажирів у міжміському (далекому) та приміському сполученні. Останнім часом європейські країни відкрили кордони для українців і подорожі до країн ЄС стали відчутно доступнішими. Проте, обравши маршрут або точку призначення, українські туристи постають перед вибором виду транспорту та маршруту прямування.

В останні роки країни Балтії демонструють значне збільшення притоку іноземних туристів, що надає залізничним перевезенням нових можливостей з обслуговування пасажиропотоків на туристичному ринку. Найважливішим елементом туристської інфраструктури є якісне

транспортне забезпечення, що включають до складу туристського продукту. Тому розвинена транспортна інфраструктура та добре налагоджене транспортне сполучення є важливими чинниками розвитку туризму між Україною та країнами ЄС.

Для того, щоб українські туристи змогли зручно дістатися до країн Балтії, при цьому не простоювати на кордонах в очікуванні митних та прикордонних перевірок, пропонується ввести новий швидкісний потяг Київ - Таллін, що прямуватиме крізь Білорусію, Литву, Латвію до Талліна (Естонія). Після прибуття до кінцевого пункту пропонується під'язати залізничний маршрут до водного транспорту з подальшою можливістю дістатися до Фінляндії (Хельсінкі), Швеції (Стокгольм), Данії (Копенгаген), Норвегії (Осло), що є привабливим для туристів з України.

Оскільки неможливо примусити людей користуватися тим чи іншим видом транспорту, необхідні заходи на міждержавному рівні та рівні Укрзалізниці стосовно посилення привабливості саме залізничних перевезень для населення. Залізничний транспорт у системі міжнародного туризму посідає важливе місце. Його перевагами є: комфортність пересування з можливістю вибору варіантів проїзду у вагонах різних класів, наявність умов для сну і харчування у вагонах-ресторанах, розвинена структура сервісних послуг.

Список використаних джерел

1. Божок Н.О. Напрямки впровадження швидкісних пасажирських перевезень в Україні [Текст] / Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту», 2013, вип. 5

2. Залізничний транспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pidruchniki.com/15341220/turizm/zaliznichniyu_transport

3. Роль транспорту в обслуговуванні туристів у країнах Балтії [Електронний ресурс].- Режим доступу: <https://internationalconference2014.wordpress.com>

УДК 681.3: 656

УДОСКОНАЛЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ СОРТУВАЛЬНОЇ СТАНЦІЇ ЗА РАХУНОК ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ ВІДЕОСПОСТЕРЕЖЕННЯ ТА ДИНАМІЧНИХ ТЕНЗОМЕТРИЧНИХ ВАГ

*Шульдінер Ю.В., к.т.н., доцент,
Варава С.Ю., магістрант,
Борець Ю.В., магістрант (УкрДУЗТ)*

Схоронність вантажу та можливість спостереження за ним є важливими факторами у сучасній логістиці та потрібною функцією для клієнтів залізничного транспорту. Статут залізниць України передбачає систему заходів та обов'язків вантажовласників і залізниць по забезпеченню повного збереження вантажів, що відображується і у технологічних процесах станцій.

Огляд поїздів і вагонів в комерційному відношенні є одним з найважливіших елементів технології роботи станції О. Комерційний огляд покликаний своєчасно виявити і усунути порушення в транспортуванні вантажів, що виникли в результаті недотримання правил перевезень вантажів та технічних умов навантаження й кріплення. Для покращення комерційного огляду вагонів пропонується впровадити систему відео спостереження за рухомим складом та вантажем у русі і встановити динамічні тензометричні вагонні ваги на станції О. Це дозволить оптимізувати технологію обробки вагонів на сортувальній станції, виявляти вагони з нестачею, поперечним зміщенням центру маси вантажу у вагоні, різницею завантаження візків та ін.

Автоматизована система контролю за вантажем і цілісністю залізничних вагонів у русі призначена для автоматизації процесу комерційного огляду поїздів та виконує наступні функції, як приймання, відображення, запис та аналіз інформації про події, що фіксують камери; розпізнавання номерів вагонів в автоматичному режимі при проходженні рухомого складу; формування у вигляді стоп-кадрів та відеороликів архіву проходження вагону або всього рухомого

складу, фіксація зображень вагонів без розпізнаного номера; автоматизована звірка номерів вагонів з даними ТГНЛ; комерційний огляд зовнішнього стану вагона та вантажу за допомогою додаткових телекамер.

У зв'язку із необхідністю обліку перевезених вантажів зважування вантажу «у русі» слід запроваджувати на станціях та під'їзних коліях з великим вагонопотоком. При використанні тензометричних датчиків показання отримується через кілька секунд, що відповідає сучасним вимогам вантажовласників до якості та швидкості залізничних перевезень.

Перевагами зважування вагонів за допомогою тензометричних ваг є визначення поздовжнього і поперечного зміщення центру навантаження. Це дозволяє підвищити безпеку руху за умов експлуатації рухомого складу з підвищеною зношеністю і не завжди задовільного стану верхньої будови колії, а також виявити вагони з порушенням норм завантаження, що є небезпечним у подальшому русі.

Таким чином впровадження системи відео спостереження і системи визначення ваги вагонів із застосуванням динамічних тензометричних ваг покращить технологію комерційної роботи станції О., дозволить своєчасно виявити комерційні несправності, ознаки крадіжок, підвищить безпеку руху поїздів, зменшить час технологічної обробки, та прискорить оборот вагону вцілому.

Список використаних джерел

1. Костенніков О. М., Бауліна Г. С., Мкртичян Д. І., Богомазова Г. Є. Актово-претензійна робота на залізничному транспорті: Навчальний посібник / Костенніков О. М., Бауліна Г. С., Мкртичян Д. І., Богомазова Г. Є. – Харків: УкрДУЗТ, 2018. – 160 с.
2. Технологічний процес роботи пункту комерційного огляду поїздів та вагонів сортувальної станції основа. – Харків . – 2016. – 384 с.
3. Коломієць Л. В. Методика підвищення точності вимірів динамічної маси вантажного вагону / Л. В. Коломієць, О. М. Лимаренко, А. С. Лимаренко // Системи обробки інформації. - 2015. - Вип. 6. - С. 95-98. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/soi_2015_6_24.

УДК 656.2:681.5

УДОСКОНАЛЕННЯ РОЗПОДІЛУ ПОРОЖНІХ ВАГОНІВ ЗА ДОПОМОГОЮ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ

*Шумик Д.В., к.т.н., доцент,
Кулик Л.Г., магістр,
Таран А.С., магістр (УкрДУЗТ)*

Впровадження новітніх інформаційних технологій на залізницях України – це не просто вимога, що супроводжується реформуванням галузі, а необхідність для стрімкого розвитку на конкурентоспроможному ринку транспортно-логістичних послуг.

Негативні політико-економічні процеси, що склалися в Україні за останні роки вплинули також і на роботу залізничного транспорту, фізична зношеність та недостатня кількість вагонів та локомотивної тяги спричинила випадки, коли не завжди можливо своєчасно задовольнити потреби клієнтів транспортних послуг. Особливо це проявляється при роботі з вантажовідправниками, що працюють у аграрному секторі та являються основним елементом транспортних послуг, що надають залізниці України.

Отож для задоволення потреб в перевезенні зернових та інших вантажів, зменшення дефіциту вагонів, збільшення ефективності їх використання, а також мінімізації впливу людського фактору, Укрзалізницею (УЗ) в літку 2017 року впроваджено в дослідну експлуатацію автоматизовану систему управління пересилкою порожніх вагонів (АС УППВ), що працює відповідно до узгоджених електронних заявок вантажовідправників без участі будь-яких працівників залізниць.

Програмне забезпечення першої черги АС УППВ, яке реалізує механізм управління «малими» парками вагонів (цементовози та криті вагони) було розроблено ще у 2016 році [1]. Головним розробником програмного забезпечення АС УППВ є філія «Проектно-конструкторське технологічне бюро інформаційних технологій» (ПКТБ ІТ) публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» (ПАТ «УЗ»), метою

діяльності якої є участь у забезпеченні інформаційних потреб залізничної галузі шляхом планування, координації, розробки, супроводу, впровадження автоматизованих систем управління, інтеграції функціонуючих систем, обробки та аналізу інформації, виконання функції головного підрозділу по розробці та впровадженню автоматизованих систем управління, включаючи взаємодію з національними та міжнародними інформаційними системами, координації діяльності співвиконавців та здійснення внутрішньої експертизи якості і аудиту розвитку інформаційного забезпечення ПАТ «УЗ» [2].

Також до виконання робіт було залучено субпідрядника - товариство з обмеженою відповідальністю науково-впроваджувальна фірма «ТМСофт» (ТОВ НВФ «ТМСофт») [1], яка співпрацює з ПАТ «УЗ» ще з 2001 року, ставши одним з учасників створення нової автоматизованої системи керування вантажними перевезеннями на залізничному транспорті України – АСК ВП УЗ - Є. В арсеналі розробок НВФ «ТМСофт» для ПАТ «УЗ» – графічна інформаційна системи транспортної мережі залізниць країн СНД і Балтії, впровадження електронного документообігу в комерційному господарстві, автоматизовані робочі місця (АРМ) працівників вантажних та прикордонних залізничних станцій, розрахункових і логістичних центрів, фахівців комерційного управління ПАТ «УЗ» та інші програмні продукти [3].

Програмне забезпечення АС УППВ дозволяє автоматизовано оформляти перевізний документ на пересилку порожніх вагонів для подальшого навантаження за результатами розрахунку оптимального маршруту в цій автоматизованій системі з урахуванням критеріїв розподілу порожніх вагонів та особливих умов і обмежень курсування. Автоматизована система гарантує справедливий розподіл порожніх вагонів між клієнтами та сприяє збільшенню ефективності використання парку вантажних вагонів.

Загалом впровадження АС УППВ розподілено на 4 етапи, наразі через автоматизовану систему здійснюється розподіл вагонів-цементовозів, критих вагонів та зерновозів якими управляє філія «Центр транспортної логістики» ПАТ «УЗ».

Треба відмітити, що для цементовозів та критих вагонів основні принципи розподілу були - заявки від виробників цементної продукції та найближча відстань шляху. Як що взяти зерновози, то тут виділяються наступні принципи розподілу:

- мінімальна відстань перевезення порожнього вагона під навантаження;
- мінімальний час простою порожнього вагону в очікування навантаження;
- забезпечення заявок на перевозку по прямим варіантам;
- пропорційний розподіл порожніх вагонів без урахування відстані.

Окрім того, враховуючи те, що цементовози це спеціалізований рухомий склад та перевезення вантажу в ньому має сезонний характер розподіл може здійснюватися як в умовах дефіциту так і в умовах профіциту рухомого складу. Також, відповідно до діючих умов договорів, дозволено надавати цементовози взамін іншого рухомого складу, або надавати цементовоз під перевезення будівельних вантажів на загальних підставах [4].

Функціонал автоматизованої системи розподілу порожніх вагонів постійно розширюється та направлений на зменшення обігу вагонів, порожнього пробігу вагонів та часу виконання операцій. Також удосконалюються критерії розподілу вагонів, зокрема, за бажанням зернотрейдерів доручено передбачити в автоматизованій системі можливість формувати маршрутні відправки.

Кожний з критеріїв використовується в залежності від транспортної обстановки, яку визначає диспетчер, при цьому основним критерієм для роботи системи автоматизованого розподілу порожніх вагонів є пропорційний розподіл між клієнтами, для цього були визначені опорні станції. Маючи сформований состав для відправки з портів (наприклад) на опорну станцію, АС УППВ в автоматичному режимі підтягує учасників які в ній обслуговуються, в результаті на станцію прибувають вагони під конкретні заявки залишені клієнтами [5].

Фахівці ПАТ «УЗ» працюють над тим, щоб до кінця 2018 року автоматизовано розподіляти також весь парк піввагонів.

Список використаних джерел

1. Послуги з розробки програмного забезпечення другої черги АС УППВ / Офіційний портал оприлюднення інформації про публічні закупівлі України. URL: <https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2017-07-21-001366-b> (дата звернення: 12.04.2018).

2. Філія «ПКТБ ІТ» ПАТ «Укрзалізниця» / Офіційний веб-сайт Укрзалізниці. URL: http://www.uz.gov.ua/about/general_information/entertainments/pktbit/ (дата звернення: 12.04.2018).

3. Головні напрямки діяльності компанії ТОВ НВФ «ТМСофт» / Офіційний

сайт компанії ТОВ НВФ «ТМСофт». URL: <http://www.tmssoft-ltd.com/ua/about/about.php> (дата звернення: 20.04.2018).

4. Вантажопотоки України 2017 / Офіційний сайт проекту «Центр транспортних стратегій». URL: <http://cfts.org.ua/infographics> (дата звернення: 20.04.2018).

5. Технологія автоматизованого визначення порожніх вагонів для забезпечення електронних заявок на навантаження та оформлення перевізних документів на перевезення порожніх вагонів під навантаження із застосуванням АС УППВ: затверджена 2017 р. ПАТ «Укрзалізниця». Київ: ПАТ «Укрзалізниця», 2017. 34 с.

Секція

«ПРОБЛЕМИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ - д.е.н., професор Ю.С.Бараш

УДК 624:656.2(477)

**СТРАТЕГІЧНІ АСПЕКТИ
АДАПТИВНОГО ПРОЕКТУВАННЯ
ОРГАНІЗАЦІЇ БУДІВНИЦТВА ТА
РЕКОНСТРУКЦІЇ УКРАЇНСЬКИХ
ЗАЛІЗНИЦЬ**

Астахов В.М., к.т.н., доцент (УкрДУЗТ)

Проектування залізниць являє собою область транспортної науки, що вивчає теоретичні основи та практичні методи інженерних вишукувань і складання комплексних проектів нових і реконструкцій експлуатованих залізниць. Предметом науки проектування залізничних доріг є виявлення і вивчення закономірностей впливу різних економічних, природних і технічних факторів на прийняті проектні рішення, а також розробка теоретичних і практичних методів забезпечують виборів оптимальних і надійних варіантів проектів нових і реконструкцій експлуатованих залізниць з урахуванням раціонального оволодіння заданими вантажно - і пасажиропотоками.

Основні завдання транспорту - своєчасне, якісне та повне задоволення потреб народного господарства і населення в перевезеннях; підвищення економічної ефективності його роботи. Забезпечити вдосконалення організації експлуатаційної роботи залізниць, ремонту й утримання колії рухомого складу, значно підвищити продуктивність локомотивів та вагонів, середня вага вантажних вагонів.

В основі сучасної організації залізничного будівництва (нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту тощо) покладені загальні для будівельної індустрії як галузі народного господарства принципи: плановість, індустріальність, комплексна механізація, поточна організація та технологія будівельних процесів, спеціалізація будівельно-монтажних організацій, прогресивні методи управління,

ритмічність виконання робіт протягом року, наукова організація праці, створення виробничих та побутових умов для робітників будівельно-монтажних організацій, які сприяють підвищенню продуктивності їхньої праці та задоволенню матеріальних та культурних потреб.

Впровадження комплексно-поточної організації нового будівництва або реконструкції залізниць дозволяє суттєво скоротити тривалість будівництва, зменшити трудомісткість та собівартість будівельно-монтажних робіт.

Головне завдання проектування усіх видів залізничного будівництва як нового, так і реконструкції або капітального ремонту, полягає в правильному та раціональному використанні зазначених вище основних принципів відповідно до конкретних умов залізниці, для якої проектується один із різновидів будівництва, в умілому співвідношенні рівня їх впливу на будівельне виробництво, що надає йому динамічного та прогресивного характеру.

Якість організації зазначених видів будівництва впливає на кошторисну вартість залізниці, яка проектується. Організаційні фактори мають вагомий вплив на трудомісткість виконання будівельних, монтажних та спеціальних робіт. Значною мірою від організації будівництва залежить тривалість як виконання окремих видів робіт, так і всього їх комплексу для споруд, які входять до складу залізниці.

Організація будівельних процесів має суттєвий вплив на зменшення потреби у виробничих ресурсах, матеріально-технічній бази, робочих кадрах, обсягах будівництва, тимчасових будівель та споруд.

Розвиток ринкових відносин пред'являє нові вимоги до проектування заходів з будівництва і реконструкції залізниць. За часів директивно-командної системи проекти існували як категорія однозначно визначена та незмінна. Проте розвиток ринкових відносин висуває нові вимоги, серед них:

- оскільки термін здійснення багатьох проектів з будівництва і ре-

Проблеми транспортного комплексу

конструкції залізниць виходить за межі оперативного управління і планування і перевищує три - п'ять років, а зовнішнє ринкове середовище характеризується високою мінливістю, з'являється необхідність їх стратегічного аналізу;

- кожен з проектів має бути однозначно визначеним з позицій єдності технологічних та якісних стандартів, проте в той же час особливості реалізації проекту визначають його організаційну неповторність та індивідуальність;

- імовірнісний характер параметрів попиту на результати проекту визначає необхідність високої гнучкості проекту до можливого призупинення його виконання.

Метою пропонованої роботи є розробка методологічного базису узгодження стратегії і проектування організації реконструктивних заходів на залізницях. Основними передумовами розробки стратегії є узгодження поточних

проектів за машинними, часовими та фінансовими ресурсами. Так, розглянемо схему формування стратегії реалізації комплексу проектів реконструкції залізниці (рис.1).

Як вихідну передумову приймаємо існування визначеної кількості проектів реконструкції залізниці (N), спрямованих на доведення існуючого рівня провізної спроможності ділянки залізниці до потрібного рівня, що забезпечуватиме попит на перевезення у певні моменти часу (S_t). Процес зміни провізної спроможності кожної з ділянок потребує увизначений момент часу t певного обсягу фінансових (F_t) і виробничих (R_t) ресурсів, що складається з вартості реконструкції відповідних ділянок перегону (F_m) та потреби у відповідних машинних ресурсах (R_m). Терміни реконструкції для кожної ділянки перегону вважаємо визначеними.

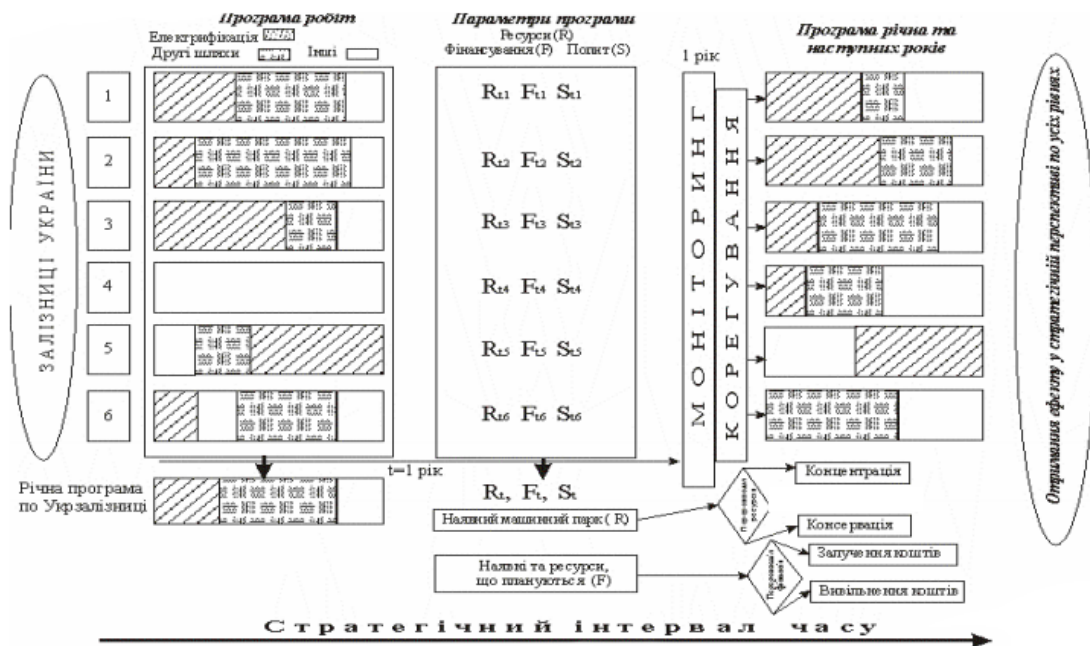


Рис.1 - Структурна схема формування стратегії реалізації комплексу проектів реконструкції залізниці

Таким чином може бути сформована річна програма здійснення реконструктивних заходів. Обмеженням на програму мають виступати: наявність фінансових ресурсів, тенденції зміни попиту на перевезення, максимальне використання машинного парку.

Формування програми реконструкції відбувається через визначення кола проектів, що будуть затверджені.

Головними економічними параметрами, що визначають пріоритетність виконання проектів має бути співвідношення

попиту на перевезення для ділянки та можливої провізної спроможності. Максимальне значення цього показника визначає першочерговість здійснення проекту. Проте, оскільки терміни проектів реконструкції ділянок залізниці, як правило перевищують один календарний рік, то з'являється можливість уточнення показників пріоритетності виконання проектів та відповідного перерозподілу ресурсів з метою їх ефективнішого використання: у випадку, коли зростання попиту на перевезення відбувається повільніше від очікуваних показників виникає можливість перерозподілу ресурсів на ті ділянки, де результати реконструкції принесуть більший ефект.

Наступним питанням реалізації стратегії реконструктивних заходів є узгодження використання ресурсів орієнтоване на досягнення максимальної ефективності реконструктивних заходів на рівні ПАТ«Укрзалізниці». Основою для цього є структурування виконуваних робіт на окремі компонувальні елементи проектів та створення таких організаційно-технологічних схем їх виконання, що б дозволяли досягнути поставленої мети.

Список використаних джерел

1. Астахов В. Н. Особенности нагружения поверхностей трения в моторно-осевых подшипниках локомотивов / В. Н. Астахов, Е. Н. Лысиков, П. Е. Коновалов. // Сборник научных трудов УкрГАЗТ. – 2011. – №125. – С. 69–75.
2. Астахов В. М. Організація будівництва. Потоків будівництво групи об'єктів. Робочій зошит до практичних завдань. Для заочної форми навчання. ПЦБ. / В. М. Астахов, Л. П. Ватуля, Н. В. Белікова. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. – 28 с.
3. Організація робіт з реконструкції залізниць / В. М. Астахов, Л. П. Ватуля, В. Г. Мануйленко, Н. В. Белікова. – Харків: УкрДАЗТ, 2006. – 151 с.

УДК 656.222.1

РАЦИОНАЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ ПО ПОВЫШЕНИЮ СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО СООБЩЕНИЯ

Ахраменко Г.В., к.т.н., доцент (БелГУТ)

Основная задача Белорусской железной дороги – это обеспечение доступности, качества и безопасности перевозок, усиление клиентоориентированности, обновление основных фондов, повышение эффективности использования ресурсов. Эти задачи определены соответствующей подпрограммой Государственной программы развития транспортного комплекса страны на 2016 – 2020 годы [1]. В последнее время на Белорусской железной дороге произошли существенные изменения в области повышения комфортности пассажирских перевозок на линиях межрегионального сообщения. Уже с успехом курсируют поезда на железнодорожных линиях межобластного сообщения Минск–Гомель, Минск–Брест, где время нахождения в пути составляет 3–3,5 часа. Сейчас Белорусская железная дорога реализует политику увеличения скорости доставки пассажиров между столицей и остальными областными центрами (Могилев, Витебск, Гродно). Стоит задача сократить время пассажиров в пути до трёх часов.

Выполнение этого условия может быть осуществлено по двум направлениям:

- совершенствование параметров постоянных устройств за счет модернизации, в результате которой можно достичь заданное сокращение времени хода и которая при необходимости включает и реконструкцию;

- осуществление организационно-технических мероприятий, в результате которых экономия во времени достигается путем формирования оптимальной схемы остановок, предусматривающей отмену остановок на отдельных пунктах, дающих незначительное наполнение пассажиропотока.

Создание условий, необходимых для

введения ускоренных поездов на линиях межрегионального сообщения и заключающихся в обеспечении минимального времени нахождения пассажира в пути осуществляется комплексно за счет организационно-технических мероприятий и совершенствования параметров постоянных устройств. При достижении экономии во времени за счет организационно-технических мероприятий путем отмены остановок на некоторых отдельных пунктах, проживающие там потенциальные пассажиры будут испытывать определенные социальные неудобства, которые при формировании оптимальной схемы остановок необходимо по

возможности свести к минимуму. В работе [2] была предложена модель решения такой задачи. В основу модели положен график $K = f(\Delta t)$ [3], определяющий зависимость величины капитальных вложений от сокращения времени хода, с помощью которого решается двойственная задача (см. рисунок 1).

На рисунке 1, справа, представлена такая зависимость, а поскольку при отмене остановок необходимо учесть и социальные потери, то, слева, на графике приведена зависимость, определяющая эти потери от величины сэкономленного времени хода, $\Delta\Pi_{\text{пас}} = f(\Delta t_{\text{ост}})$.

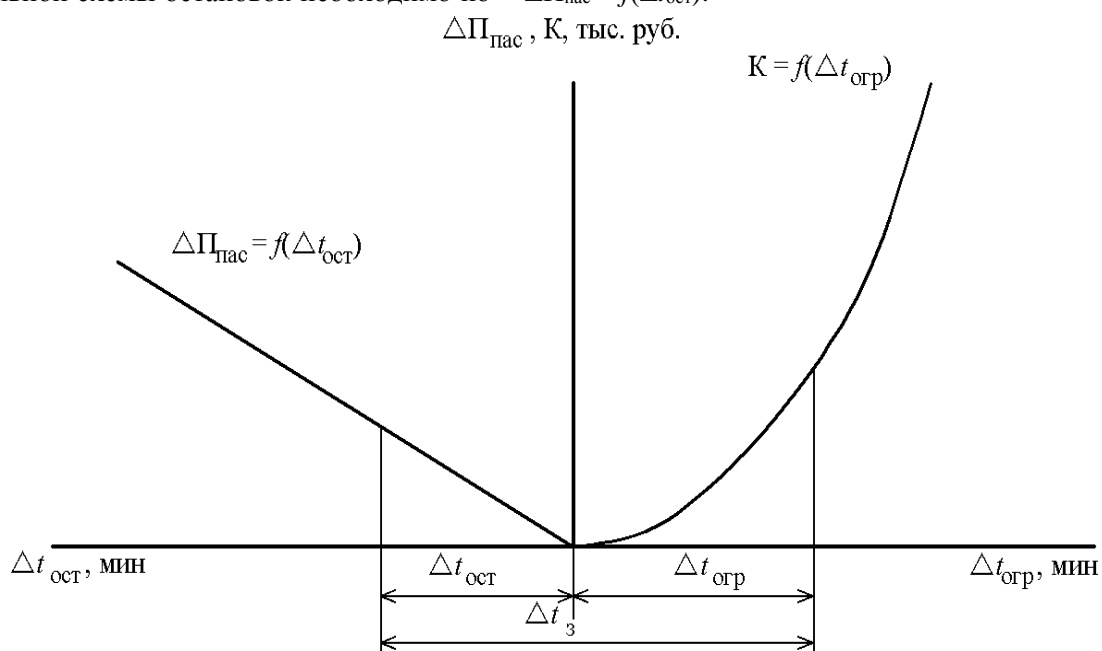


Рис.1 – Определение составляющих сокращения времени хода

Путем аппроксимации зависимостей [4], одна из которых изменяется по параболическому закону, $K = f(\Delta t_{\text{орг}})$, а вторая – по линейному, $\Delta\Pi_{\text{пас}} = f(\Delta t_{\text{ост}})$, получаются уравнения указанных кривых

$$K = a (\Delta t_{\text{орг}})^2, \text{ или } K = a (\Delta t_3 - \Delta t_{\text{ост}})^2 \quad (1)$$

$$\Delta\Pi_{\text{пас}} = b \Delta t_{\text{ост}} \quad (2)$$

где a и b – коэффициенты уравнений, полученные в результате аппроксимации.

Приведенная модель позволяет определить рациональную величину экономии времени за счет сокращения числа остановок, при этом критерием является величина, представляющая собой сумму, состоящую из

капитальных вложений, необходимых для снятия ограничений скорости и окупившихся социальных потерь, получаемых при отмене остановок, которую необходимо минимизировать:

$$\mathcal{E} = K + \Delta\Pi_{\text{пас}} \rightarrow \min \quad (3)$$

С учетом формул (1) и (2):

$$\mathcal{E} = a (\Delta t_3 - \Delta t_{\text{ост}})^2 + b \Delta t_{\text{ост}} \rightarrow \min, \quad (4)$$

Или

$$\mathcal{E} = a \Delta t_3^2 - a \square 2\Delta t_3 \Delta t_{\text{ост}} + \Delta t_{\text{ост}}^2 + b \Delta t_{\text{ост}} \rightarrow \min.$$

Продифференціював це рівняння по $\Delta t_{\text{ост}}$ і прирівняв його до 0, отримав наступне вираження:

$$\frac{d\Delta}{d\Delta t_{\text{ост}}} = -2a\Delta t_3 + 2a\Delta t_{\text{ост}} - b = 0.$$

Розв'язав отримане вираження відносно $\Delta t_{\text{ост}}$ отримуємо

$$\Delta t_{\text{ост}} = \Delta t_3 - \frac{b}{2a}. \quad (5)$$

Отримане вираження дозволяє визначити вигідну економію часу, отриману в результаті формування оптимальної схеми зупинок.

Представлена модель дозволяє розв'язувати ще ряд завдань, пов'язаних з підвищенням швидкостей руху поїздів для залізничних напрямків міжрегіонального зв'язу.

Список використаної літератури

1. Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016 - 2020 годы. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 28 апреля 2016 г. № 345.
2. Ахраменко, Г. В. Модернизация и реконструкция постоянных устройств с целью ввода ускоренных поездов межобластного сообщения (на примере Белорусской железной дороги): Дис. на соиск. уч. степ. канд. техн. наук: 05.22.03. М.: 1972. – 181с.
3. Целевая комплексная программа скоростного движения пассажирских поездов на основных направлениях сети железных дорог СССР на период до 1990 г. ЦКП «Прогресс», Утв. Указанием МПС от 2.07.85 г., № 750–У. М.: Транспорт, 1985. – 16 с.
4. Супрун, Д.Г. Методи оптимізації. Задачі лінійного програмування / Д.Г. Супрун. - М.: МГІУ, 2008. - 82 с.

УДК 656.2:330.1

ОСОБЛИВОСТІ ОБЛІКУ І АНАЛІЗУ ВИТРАТ ЗА ВИДАМИ ДІЯЛЬНОСТІ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ

*Божок Н.О., к.е.н., доцент,
Чорна В.В., магістрант (ДНУЗТ)*

Нові умови господарювання, постійні зміни зовнішнього середовища функціонування залізничного транспорту України зумовили необхідність його переходу до нової системи управління, яка дозволить оперативно оцінювати зміни ринкової ситуації, адекватно реагувати на них ухваленням оптимальних управлінських рішень. Підвищення відкритості економіки України, посилення конкуренції на зовнішніх і внутрішніх ринках незмінно підвищують роль управлінського аспекту в становленні нової системи управління залізничним транспортом взагалі і витратами, зокрема [1].

Витрати на залізниці згідно з НП(С)БО 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» [2] поділяють на операційні, інвестиційні та фінансові відповідно до існуючих видів діяльності. Методика формування операційних витрат за принципами бухгалтерського обліку є єдиною для всіх структурних підприємств та залізниці. Але правила обліку окремих господарських операцій є специфічними для різних структурних підприємств. Згідно нової Облікової політики ПАТ «Укрзалізниця» [3] з метою ведення окремого бухгалтерського обліку витрат виділяються наступні види діяльності:

- основні види економічної діяльності;
- допоміжна діяльність;
- інші види економічної діяльності.

Основні види економічної діяльності включають в себе наступні групи:

- послуги з перевезення;
- види економічної діяльності, що забезпечують перевезення.

До послуг з перевезень включаються:

Проблеми транспортного комплексу

– пасажирські перевезення у внутрішньому (крім приміського) та міжнародному сполученнях;

– пасажирські перевезення у приміському сполученні;

– вантажні перевезення.

До складу видів економічної діяльності, що забезпечують перевезення, входять:

– утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури;

– надання послуг локомотивної тяги (в пасажирському та вантажному русі);

– ремонт рухомого складу.

Для дослідження окремих аспектів обліку та аналізу витрат діяльності нами було обрано відокремлений структурний підрозділ Дніпровське локомотивне депо регіональної філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця».

На даному підприємстві облік прямих виробничих витрат, як із перевезень, так і з допоміжного виробництва ведеться на рахунку 23 «Виробництво», облік виробничих накладних витрат на організацію виробництва й управління цехами, дільницями, бригадами

та іншими підрозділами основного і допоміжного виробництва депо ведеться на рахунку 91 «Загальновиробничі витрати». Загальногосподарські витрати, пов'язані з управлінням та обслуговуванням депо, відображаються на рахунку 92 «Адміністративні витрати». Облік витрат, пов'язаних зі збутом готової продукції, ведеться на рахунку 93 «Витрати на збут». Облік витрат операційної діяльності депо, крім витрат, які відображаються на рахунках: 23 «Виробництво», 91 «Загальновиробничі витрати», 92 «Адміністративні витрати», ведеться на рахунку 94 «Інші витрати операційної діяльності». На рахунку 95 «Фінансові витрати» ведеться облік витрат фінансової діяльності. Облік витрат, що виникають у процесі звичайної діяльності (окрім фінансових витрат), але не пов'язані з виконанням основної чи допоміжної роботи, що ведеться на рахунку 97 «Інші витрати».

Аналіз витрат за видами діяльності ВСП «Дніпровське локомотивне депо» за 2014-2017 рр. наведений в табл. 1.

Таблиця 1

Аналіз витрат Дніпровського локомотивного депо за видами діяльності

Показник	2014 рік	2015 рік	2016 рік	2017 рік	Абсолютне відхилення			Відносне відхилення, відсотків		
					2015/2014	2016/2015	2017/2016	2015/2014	2016/2015	2017/2016
Всього витрат основної діяльності, в т.ч.:	347988	318361	443930	457253	-29627	125569	13323	-8,51	39,44	3,00
Перевезення	340010	310461	438148	452456	-29549	127687	14308	-8,69	41,13	3,27
– підсобно допоміжна діяльність (реалізація)	1648	1486	1524	1235	-162	38	-289	-9,83	2,56	-18,96
інша операційна діяльність	6330	6414	4258	3562	84	-2156	-696	1,33	-33,61	-16,35
Всього витрат фінансово – інвестиційної діяльності:	739	0	523	235	-739	523	-288	-	-	-55,07
фінансові витрати	739	0	523	235	-739	523	-288	-	-	-55,07
Загальна сума витрат підприємства	348727	348361	444453	457488	-366	96092	13035	-0,10	27,58	2,93

За даними табл. 1 можна зробити наступні висновки. Загальна сума витрат по підприємству за 4 роки збільшилась майже на 32 %. При цьому найбільше зросли витрати у 2016 році в порівнянні з 2015 роком, зокрема за рахунок збільшення витрат на перевезення. Основними причинами такого зростання стало підвищення цін на матеріали, паливо, електроенергію та ін., а також підвищення витрат на оплату праці.

На сьогодні на залізничному транспорті застосовується функціонально-територіальна система управління, яка побудована за принципом територіальної відокремленості господарюючих суб'єктів, тобто залізниць, де витрати формуються за галузевим підходом. Оскільки реформування залізничної галузі передбачає відокремлення природно-монопольного сектора (інфраструктури) від експлуатаційної діяльності, та створення у сфері експлуатації конкурентного середовища, то відповідно виникає необхідність удосконалення як системи управління, так і системи формування витрат.

Ведення обліку витрат здійснюється на підставі первинних документів на рівні структурних підрозділів залізниць. При цьому, структурним підрозділом будь якого господарства залізниці (підприємства Укрзалізниці) використовуються ті статті витрат, визначені у Номенклатурі витрат, які відповідають характеру робіт, що ним виконуються. Таким чином, на рівні структурних підрозділів залізниць (підприємств) забезпечується формування витрат за видами економічної діяльності. З метою забезпечення початку функціонування та фінансово-господарської діяльності ПАТ «Укрзалізниця»), проведення підготовчих робіт щодо укладання з регіональною філією «Придніпровська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» додаткових угод до діючих договорів:

- про організацію перевезення вантажів та проведення розрахунків за перевезення та надані залізницею послуги;
- про надання послуг з відстою власних (приватних) порожніх вагонів на коліях погоджених станцій залізниці;
- агентських договорів;
- договорів про експлуатацію залізничних під'їзних колій;

- договорів про подачу і забирання вагонів;
- інших.

Сучасні умови господарювання та підвищення ролі новітніх технологій у світі висувають нові вимоги до системи управління витратами [3]. Усе частіше необхідність зменшення собівартості продукції (або послуг) та зміцнення конкурентних позицій підприємства на ринку змушують підприємства шукати нові шляхи й методи оптимізації поточних витрат та економії ресурсів.

Сучасні методи оптимізації витрат мають бути гнучкими, простими у використанні, надавати в оперативному порядку необхідну для прийняття управлінських рішень інформацію. При цьому оперативність інформації є дуже важливим аспектом, оскільки своєчасний вплив на рівень виробничих витрат і формування собівартості продукції можливий тільки при такій організації обліку, при якій причини змін собівартості, допущення перевитрат і отримання економії розкриваються не тільки шляхом аналізу звітних калькуляцій, але й у процесі господарської діяльності на підставі первинної документації та поточних облікових записів.

Список використаних джерел

1. О. А. Топоркова Витрати залізничного транспорту – управлінський аспект [Текст] / О. А. Топоркова, Л. С. Половинка // Збірн. наук. праць Дніпроп. нац. уні-ту зал. трансп. ім. ак. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту», вип. 6, 2013 р., с. 61-67.
2. Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» (НП(С)БО 1) [Електронний ресурс]: наказ Міністерства фінансів України від 07.02.2013 р. № 73 – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0336-13>.
3. Корінько М. Д. Концептуальні основи управління витратами суб'єктів господарювання в умовах удосконалення ринкових відносин [Текст] / М. Д. Корінько, Г. Б. Тітаренко // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – № 9. – С. 126–131.

УДК 658.7:656.2.003.1

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РИНКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

Ватуля Г.Л., д.т.н., доцент (УкрДУЗТ)

У сучасному суспільстві відбувається постійний розвиток і вдосконалення транспортної галузі, завдяки чому зростає роль і поширення даної галузі логістики, що представляє собою послуги з якісної і швидкої доставки вантажів. У багатьох розвинених країнах світу спостерігається тенденція до посилення ролі подібних послуг. Розширення сфери застосування логістики є однією з характерних тенденцій сучасної економіки.

Логістика є наукою про планування, контроль і управління різного роду операціями, такими як транспортування, зберігання і інше, які дозволяють в кінцевому підсумку довести сировину або матеріали до клієнта (споживача) відповідно до інтересів і вимог останнього, а також передачу, зберігання і обробку відповідної інформації.

Виділено таке визначення, як транспортна логістика - наука про системну інтеграцію транспортних і логістичних послуг для оптимізації вантажопотоків на основі чинного законодавства.

Найважливіше завдання логістики полягає в тому, щоб спланувати оптимальне територіальне (географічне) розміщення необхідної сировини і матеріалів для забезпечення потреб в них і для безперервної роботи підприємства. За допомогою цілого комплексу, які стоять перед фахівцями завдань, можна максимально оптимізувати транспортну послугу і, як наслідок, максимізувати прибуток, за допомогою найбільшого зниження можливих витрат. Звичайно, основна роль буде залежати від роботи логістичної компанії.

Оцінюється логістична інфраструктура тієї чи іншої країни за такими показниками:

- стан транспортної інфраструктури;
- надаються логістичні послуги та їх якість;
- митна процедура;
- якість забезпечення інформацією;
- своєчасність доставки і можливі складнощі в організації перевезення.

Можливі напрямки розвитку українського ринку логістичних послуг - це:

- розробка організаційної структури логістики на всіх рівнях (державному і регіональних);
- створення центрів логістики (регіональні інформаційно-аналітичні);
- організація підготовки кадрів для логістичної галузі в регіонах;
- вдосконалення транспортної інфраструктури;
- законодавче забезпечення наскрізної логістичної діяльності.

Підготовка висококваліфікованих фахівців з логістики є ключовим завданням при формуванні напрямків державної політики щодо її розвитку в транспортному комплексі.

Потрібно прагнути до того, щоб транспортна логістика в перспективі повністю задовольняла усі виклики, які перед нею потреби економіки і населення, була конкурентоспроможною на світовому ринку.

В Україні логістичними операторами стають організації, як є знову створюваними, так і вже діючими у суміжних галузях. Логістичними операторами, зокрема, стають дистриб'юторські компанії. Інтеграційні процеси, що відбуваються в роздрібній ланці товаро розподільчих ланцюгів, дозволяють серйозно тиснути на оптові компанії. Багато мереж будують власні розподільчі центри й відмовляються від послуг дистриб'юторів. При роботі ж із дрібним роздробом оптові компанії, як правило, надають кредити магазинам на тривалий строк під низький відсоток або взагалі без відсотків, що приводить до різкого падіння рівня рентабельності й росту простроченої дебіторської заборгованості. У результаті середня ланка в ланцюзі «виробник – оптовик – роздріб» поступово втрачає прибуток, що змушує дистриб'юторів або піти з ринку, або переорієнтувати свій бізнес на надання комплексних логістичних послуг.

Якість впровадження інформаційної системи будь-якого класу й стандарту залежить від старанності вивчення й опису технологічних процесів автоматизованого підприємства, оскільки на етапі установки й налагодження програмного забезпечення фахівці з головою поринають у бізнес клієнта, що надалі дозволяє надавати кваліфіковані консалтингові послуги. Ще недавно Іт-Постачальникам поручався винятково

аутсорсинг It-Сервісів, таких, як управління серверною інфраструктурою, інтеграція програмно-апаратних систем, підтримка центрів обробки викликів і баз даних. Однак, у міру розвитку бізнесу, нагромадження достатнього досвіду в різноманітних областях логістики й придбання зв'язків, багато It-Компанії прагнуть переорієнтуватися на послуги з інтеграції ланцюгів поставок. У цьому випадку цінність посередника для клієнтів полягає не в тому, що він має широку логістичну інфраструктуру або матеріальну базу, а в його можливості забезпечити інформаційну прозорість каналу розподілу й впровадити сучасні технології управління логістичним процесом.

Таким чином, необхідно впровадити результати дослідження в цілому на сегментацію ринку логістичних послуг, можна говорити про те, що підприємства малого й середнього бізнесу становлять не менш третини організацій, що функціонують у сфері логістики. Беручи до уваги структуру ринку логістичних послуг, можна констатувати, що для розвитку малих і середніх підприємств у сфері логістики існують досить комфортні умови.

Представники малого й середнього бізнесу, насамперед, можуть виступати в ролі традиційного вузько функціонального логістичного оператора, тобто надавати або одну, або кілька суміжних функцій (наприклад, транспортування й експедирування або експедирування й митне оформлення) і бути представлені в кожному із секторів галузі (перевезення й експедирування вантажів різними видами транспорту, складські послуги, послуги з інтеграції та управління ланцюгами поставок):

- транспортні компанії;
- експедитори;
- склади загального користування;
- вантажні термінали;
- митні брокери, агенти;
- інформаційно-консалтингові послуги

й т.п.

Але зараз український ринок фрагментарний і вузькоспеціалізований, і в країні ще є чимало можливостей для поліпшення його якісного стану. Більш того, основним фактором, що впливають на формування ринку в цілому, на його обсяги й на структуру, є діяльність іноземних компаній,

які надають українському бізнесу комплексні логістичні послуги.

Підсумовуючи ситуацію розвитку сфери логістичних послуг в Україні відзначимо основні перешкоди, що стримують розвиток транспортно-логістичного обслуговування товарних потоків:

- дефіцит термінальних, транспортно-логістичних і складських комплексів середнього й високого класу (особливо для контейнерних вантажів, питома вага яких у світовій практиці вже досягає 55 %);

- низька швидкість проходження товарних потоків (низька рейсова швидкість і простої до 40 % часу в дорозі);

- низька пропозиція комплексної транспортно-логістичної послуги для забезпечення міжнародних, міжрегіональних і внутрішньорегіональних перевезень;

- недостатність інтеграції інформаційних і програмно-обчислювальних комплексів;

- відсутність координації між видами транспорту й клієнтами при організації мультимодальних і змішаних перевезень вантажів (необхідна зміна концепції – від єдиного технологічного процесу й штрафів за простої до планування перевезення на принципах єдиного вікна і єдиної тарифної ставки);

- низька кваліфікація персоналу.

Основними драйверами (рушійними силами) на досліджуваному ринку є:

- глобалізація діяльності компаній-клієнтів;

- концентрація компаній-клієнтів на ключових компетенціях і аутсорсинг непрофільних напрямків;

- прагнення до скорочення розміру логістичного ланцюга й оптимізації витрат на її ділянках;

- розвиток контрактної, проектної логістики, тобто формування стратегії й тактики логістичного обслуговування корпоративних клієнтів;

- IT-підтримка логістичних процесів, особливо можливість одержання вчасно повної інформації про місце знаходження вантажу в ланцюзі поставок;

- у сфері виробництва - розвиток «ощадливої логістики», тобто впровадження методик «ощадливого виробництва» і «6 сигм» з метою ресурсозбереження й

виявлення джерел втрат ресурсів підприємства при здійсненні логістичних операцій;

- надання спеціалізованих наборів логістичних послуг, наприклад розвиток фреш-логістики, «холодної» логістики, автомобільної логістики, аграрної

логістики, фармацевтичної логістики й т.п.;

- формування інтегрованої логістичної підтримки життєвого циклу продукції, що особливо актуально для наукомістких виробів і виробів з коротким

життєвим циклом, наприклад комп'ютерної техніки, мобільних телефонів і т.п.

З погляду світового досвіду й сучасних тенденцій розвитку глобального ринку логістичних послуг Україна перебуває на етапі формування й консолідації галузі, суттєво уступаючи західним країнам, як по якості, так і по комплексності послуг національними транспортно-логістичними компаніями.

У той же час в Україні спостерігається висока зацікавленість у поширенні транспортно-логістичних послуг, як з боку споживачів так і з боку логістичних операторів. Підвищення ролі регіонів України як споживачів і одночасно виробників широкого спектра транспортно-логістичних послуг у середньостроковій перспективі буде

визначатися збільшенням споживчого попиту й обороту роздрібною торгівлі.

УДК 656.2.004.12

ПРИМЕНЕНИЕ БИФУРКАЦИОННОГО АНАЛИЗА ПРИ ВЫБОРЕ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

Власюк Т.А., к.т.н., доцент (БелГУТ)

В широком смысле термин «Бифуркация» используется для обозначения различных качественных перестроек и преобразований разнообразных систем при изменении определенных параметров, от которых зависят эти системы. Помимо этого определения на основании анализа различных источников «Бифуркация» может быть рассмотрена как процесс, при котором движется устойчивое состояние и в какой-то момент состояние становится неустойчивым, в следствие этого, продолжается развитие не по старой траектории, а по двум новым, что математика определяет как ветвление решений нелинейных дифференциальных уравнений (рис. 1).

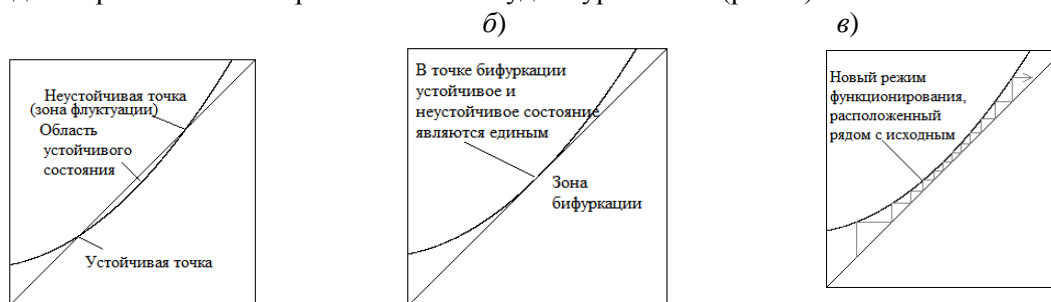


Рисунок 1 – Механизм «хода» бифуркационного процесса:
а) флуктуация; б) момент бифуркации; в) после бифуркации

Механизм трансформации данного процесса применительно к анализу пассажиропотока при взаимодействии различных видов транспорта на основании миграции населения и дальнейшего его передвижения связан с разветвлением, определяемым как наличие конкуренции аттракторов, т. е. видов транспорта, имеющих, например, различную стоимость поездки пассажира, продолжительность и т. п.

Тогда функция выбора пассажиром вида транспорта от вышеназванных параметров может быть представлена как $f(C, T)$,

где C – стоимость поездки и T – продолжительность поездки.

Введем эмпирические коэффициенты α, β :

$f(\alpha)$ – количество пассажиров, выбирающих проезд на железнодорожном

Проблемы транспортного комплекса

транспорте (среднее значение);
 $f(\beta)$ – количество пассажиров,
 выбирающих проезд на автомобильном
 транспорте
 (среднее значение).

Исходя из предлагаемых
 эмпирические коэффициентов, могут быть
 рассмотрены различные виды зависимости
 параметров выбора (таблица 1).

Таблица 1

Краткая характеристика видов зависимости

Виды зависимости	Параметрическая модель
Линейная	$f(C, T) = \alpha C + \beta T$
Логарифмическая	$f(C, t) = \alpha \ln C + \beta \ln T$
Тригонометрическая	$f(C, t) = \alpha \sin C + \beta \cos T$ или $f(C, t) = \alpha \cos C + \beta \sin T$ или $f(C, t) = \alpha \sin C + \beta \sin T$

Бифуркация пассажиропотока может
 возникнуть при незначительном изменении
 внешних условий (например, использование
 нового более скоростного подвижного состава
 или снижение стоимости поездки), «удачном»
 сочетании факторов, приводящих к
 флуктуации, т. е. колебанию пассажиропотока
 как бы готовя его к «раздвоению». Поэтому
 при возникновении бифуркации процесс ее

развития становится непредсказуемым и
 может идти в разных направлениях,
 определяемых, как правило, случайными
 факторами. Рассмотрим некоторые из них
 при выборе пассажирами видов транспорта
 (автомобильного или железнодорожного) в
 процессе бифуркации в зависимости от
 скорости их доставки (табл. 2).

Таблица 2

Краткая характеристика бифуркационного процесса выбора пассажирами видами транспорта в зависимости от скорости передвижения

Формализованный бифуркационный пассажиропоток	Условия	Краткая характеристика
$ \Pi \Rightarrow \begin{cases} A \Rightarrow \begin{cases} v > \\ v < \\ s_1 > \end{cases} \\ J \Rightarrow \begin{cases} v > \\ v < \\ s_1 \end{cases} \end{cases} $	$0 < v < v_0$, где v_0 – предельно допустимая скорость поездки; s_0 – предельно допустимая стоимость поездки	Скорость поездки выше и высокая стоимость поездки

В зависимости от предпочтений,
 отдаваемых пассажирами при выборе вида
 транспорта возможны различные пути их
 развития в интервале от бифуркации до
 следующей бифуркации, когда
 пассажиропоток возвращается в исходное или
 близкое к нему состояние. Только на этом
 этапе возможно достаточно точное
 прогнозирование направления дальнейшего

выбора вида транспорта. Особо следует
 выделить путь развития, при котором
 бифуркация под действием какого-либо даже
 незначительного события «скачком»
 переводит пассажиропоток в совершенно
 новое, заранее непредсказуемое, качественное
 состояние, часто характеризующиеся как
 катастрофическое (полное видоизменение),
 например, появление новых видов транспорта.

В точке бифуркации, которой может выступать центр зарождения или погашения пассажиропотока, например, вокзал (железнодорожный, речной, пункт пересадки и т. п.) появляется новый путь развития, отличающийся от других относительной устойчивостью и являющийся более реальным и далее после точки бифуркации именуемый как аттрактор (англ. attract – привлекать, притягивать). Например, если выбор пассажира приходится на вид транспорта, соответствующий его требованиям относительно скорости и продолжительности поездки, то можно сказать, что он находится в области аттрактора и далее будет наблюдаться эффект притяжения к нему.

Возвращение пассажиропотока в область устойчивого состояния (аттрактора) происходит в результате сочетания управляющих параметров (преднамеренных и необходимых, например, достаточного количества свободных мест в региональных поездах) и случайных событий, таких как рост миграции населения, что приводит к усложнению структуры пассажиропотока, увеличению его численности т. е. появлению новых свойств. Поэтому для ситуации, при которой требуется повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта, аттракторами могут выступать различные типы структур, имеющих симметричную, правильную форму, такие как расписание движения поездов, тип подвижного состава и др. При этом необходимо учитывать, что аттракторы в традиционном понимании, обладают особенностью возвращается в первоначальное состояние через некоторое время, что определяется как их асимптотическая устойчивость.

Таким образом, изучение таких нелинейных явлений, как бифуркации, в этих случаях имеет большое прикладное значение, так как они соответствуют кризисным событиям в моделируемых системах. При этом следует учитывать, что и в простых, и в сложных системах возникают бифуркации одного и того же типа. Это дает возможность свести задачу исследования бифуркаций исходной системы к изучению более простой (модельной) системы. Из сказанного следует, что выбор конкретного пути развития в точке бифуркации может осуществляться под

влиянием малого управляющего воздействия либо может быть вообще случайным.

Подводя итог вышесказанного, можно выдвинуть некоторые новые положения при взаимодействии видов транспорта:

1) фундаментальным источником неустойчивости пассажиропотока является имманентно воспроизводящееся противоречие между возможностями транспортных средств, имеющих, например, ограничения по скорости передвижения, комфорта поездки и т. п., что не всегда соответствует потребностям пассажиров.

2) содержание и направленность диссипативных процессов, происходящих в пассажиропотоках сводится к прогрессирующему процессу творчества социума, выражающихся как в познании естественных законов природы, так и в создании все более совершенных искусственных систем, эволюция развития которых «направляется» специфическим аттрактором, представляющим собой набор целей, к которым они тяготеют. В этом смысле настоящее развитие детерминировано будущим.

Список использованных источников

1 Арнольд, В. И. Теория бифуркаций / В. И. Арнольд, В. С. Афраймович, Ю. С. Ильяшенко, Л. П. Шильников- М.: Наука, 1990. – 128с.

2 Андронов, А. А. Теория бифуркаций динамических систем на плоскости / А. А. Андронов, Е. А. Леонтович, И. И. Гордон, А. Г. Майер. – Издательство «Наука», главная редакция физико-математической литературы, Москва, 1967. -485 с.

3 Базыкин, А. Д. Портреты бифуркаций / А. Д., Базыкин, Ю. А Кузнецов, А. И. Хибник – М: Изд. Знание, 1989 с –

4 Власюк, Т. А. Особенности моделирования транспортных систем //Тезисы докладов международной научно-практической конференции "Проблемы безопасности на транспорте" Под общ. ред. проф. В.И. Сенько – Гомель, БелГУТ, 2012 г.

5 Власюк, Т. А. Особенности маркетинга пассажирских перевозок с учетом бифуркационных процессов в транспортных системах крупных городов //Тезисы докладов III международной научно- практической конференции «Маркетинг и логистика в

системе менеджмента пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте» – Киев, 2012 г. С. 22–25.

6 Власюк, Т. А. Моделирование взаимодействия железнодорожного и автомобильного транспорта по обслуживанию пассажиропотоков в крупных городах / Т. А. Власюк // Железнодорожный транспорт. М.: ВИНТИ – 2013. – № 7. –

7 Ильяшенко, Ю. С. Аттракторы и их фрактальная размерность / Ильяшенко Ю. С. – М.: МЦНМО, 2005. – 16с.

8 Кузнецов, А. П. Динамические системы и бифуркации / А. П. Кузнецов. – ООО Издательский центр «Наука», Саратов, 2015. – 168 с.

9 Ляпунов, А. М. Общая задача об устойчивости движения / А. М. Ляпунов. М.-Л.: Гостехиздат, 1950, 471 с.

10 Паташинский, А. З. Флуктуационная теория фазовых переходов / Паташинский А. З., Покровский В. Л. М.: Наука. 1982. – 381 с.

11 Постнов, Д. Э. Бифуркации регулярных аттракторов / Д. Э. Постнов Учебное пособие. Саратов: Изд-во ГосУНЦ «Колледж», 1996. 102 с.

12 Треногин, В. А. Исследование точек бифуркации и нетривиальных ветвей решений нелинейных уравнений // Дифференциальные и интегральные уравнения, Треногин В. А., Сидоров Н. А. Иркутский Университет, 1(1972), С. 216-247.

13 Юдович, В. И. О бифуркации рождения цикла из семейства равновесия динамической системы и ее затягиваний // В. И. Юдович. ПММ, т.62, 1, 1998, С. 22–34.

УДК 658.7:656.025.2

ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД ДО ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,
Петриковець Ю.І., магістр (УкрДУЗТ)*

Логістика пасажирських перевезень - це управління пасажиропотоками та пов'язаними з ними інформаційними, фінансовими та сервісними потоками в

процесі переміщення пасажирів із пункту відправлення в пункт призначення при забезпеченні оптимальних витрат.

Основними завданнями логістики залізничних пасажирських перевезень є:

– вибір типу пасажирського залізничного транспорту загального користування;

– створення оптимальних (раціональних) маршрутів доставки пасажирів;

– мінімізація транспортних витрат на пасажирські перевезення;

– планування транспортних процесів на пасажирському залізничному транспорті.

Таким чином, ефективна логістика залізничних пасажирських перевезень – це створення оптимальних маршрутів, на яких існує можливість в комфортних умовах доставити пасажирів до потрібних їм станцій в найкоротші терміни з мінімальними витратами.

Сучасний вектор розвитку логістики залізничних пасажирських перевезень – оптимізація організації перевезення пасажирів через впровадження високошвидкісного (швидкісного) транспорту, створення високошвидкісних (швидкісних) пасажирських магістралей. ПАТ «Укрзалізниця» нині розробляє Концепцію впровадження швидкісного руху поїздів до 160 км/год на період до 2020 р. Така швидкість є оптимальною для запровадження денного залізничного руху між столицею України та великими обласними центрами.

Для реалізації Концепції впровадження швидкісного руху необхідний також рухомий склад високого рівня. Такі потяги мають відповідати світовим стандартам, швидко набирати швидкість після зупинки, бути виготовлені із застосуванням сучасних технологій та високоякісних матеріалів, працювати від постійного та змінного електричного струму. Останнє є дуже актуальним для залізниць України.

Логістичний підхід до створення технічної інфраструктури пасажирського транспорту полягає в забезпеченні найкоротших зв'язків між основними пасажироутворюючими пунктами, в облаштуванні цих пунктів необхідним обладнанням, в забезпеченні обліку обсягів

пасажиропотоків і вимог комфортного проїзду при виборі оптимального рухомого складу, типів і видів транспортних засобів.

Логістичний підхід до управління пасажирськими потоками вимагає об'єднання окремих ділянок перевізного процесу в єдину систему, здатну забезпечити якісні транспортні послуги для населення при мінімальних витратах.

На залізничному транспорті України спостерігається недостатня якість перевезень, яка викликана такими факторами як: моральна та фізична застарілість рухомого складу пасажирського транспорту; недостатній розвиток дорожньо-транспортної мережі міст; невідповідність існуючого рухомого складу прогресивним вимогам сьогодення; недостатня тарифна політика; відсутність ефективних систем диспетчерського управління процесами перевезень пасажирів та керування дорожнім рухом; недостатній моніторинг перевезень пасажирів.

Важливим чинником управління пасажирськими перевезеннями є сервіс пасажирських послуг, який можна визначити як об'єкт досліджень. Комплексний показник рівня пасажирського сервісу є синтетичним і може визначатись враховуючи пасажирський сервіс, надійність пересування у відповідності з графіком, доступність (частота відправлення і прибуття поїздів), безпеку, комфортність, вартість квитка (тариф), рівень інформаційного забезпечення.

Логістичні центри в сфері пасажирських перевезень повинні вирішувати наступні проблеми:

- координацію пасажиропотоків, враховуючи пропускні та провізні можливості ділянок залізниць;
- проведення маркетингових досліджень пасажиропотоків (їх структура, напрями пересування, прогноз на перспективу);
- аналіз пасажиропотоків на вузлових станціях (вокзалах), обґрунтування зміни схем поїздів і маршрутів;
- розробку плану розвитку інфраструктури залізничного транспортного комплексу;
- рекомендації із впровадження додаткових поїздів у сезонні періоди;
- розробку методики визначення конкурентоздатності тарифів на перевезення;

- розробку нових тарифних преїскурантів (знижки на групові поїздки, повторні і т.і.);

- впровадження логістичних технологій у сервісне обслуговування;

- узгодження логістизації перевезень із міжнародною логістичною системою.

УДК 681.518.6

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРИ СБОРЕ ГЕОДЕЗИЧЕСКИХ ДАНЫХ В ПРОЦЕССЕ СЪЕМКИ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ

Дралова И.П., ст. преподаватель (БелГУТ)

Железнодорожные станции занимают важное место в осуществлении грузовых и пассажирских перевозок. При создании масштабных планов железнодорожных станций важным этапом являются инженерно-геодезические изыскания с использованием современных методов сбора данных, с применением современного геодезического оборудования.

Съемка железнодорожных станций имеет определенную специфику. Помимо линейных сооружений съемке подлежат и объекты станций. Кроме того, необходимо учесть условия производства работ, в частности, движение поездов. Все это приводит к осложнению технологии выполнения съемки, что делает ее достаточно трудоемким процессом. С повышением требований к качеству работ возникает вопрос о грамотном использовании более современных приборов и оборудования. Как правило, такие приборы имеют существенную цену, их закупка должна быть оправдана. Поэтому целями данного исследования являются выявление проблем при осуществлении современных способов сбора геодезических данных, применяемых на железнодорожном транспорте, и рассмотрение широкого спектра их использования - от стадии инженерно-геодезических изысканий до анализа состояния верхнего строения пути и инфраструктуры железнодорожных станций.

Съемка при помощи электронного тахеометра. Сегодня съемка при помощи электронного тахеометра является одним из основных методов топографической съемки. Анализ нормативно-технических документов показывает, что обычно применяются тахеометры со среднеквадратической погрешностью измерения углов $m=2-6''$ и относительной среднеквадратической погрешностью измерения расстояний $mS=3 \text{ мм} + 2 \text{ мм/км}$ (1:200000) [3]. Они отвечают требованиям нормативных документов к точности создания съемочной сети и съемке ситуации. Также существуют роботизированные электронные тахеометры. Данные приборы также позволяют выполнять съемку заданного участка в режиме сканирования. При этом отражатель не требуется, расстояния определяются в безотражательном режиме с автоматическим измерением горизонтальных и вертикальных углов, с определенным интервалом сканирования. Такие электронные тахеометры оборудуются встроенной цифровой фотокамерой, которая позволяет вести абрис по фотоснимкам и записывать их в память прибора [3].

Съемка при помощи спутниковой аппаратуры. Спутниковая геодезическая аппаратура в настоящее время находит широкое применение на объектах железнодорожного транспорта. При съемке железнодорожных перегонов и станций с применением спутниковой геодезической аппаратуры не нужно сгущать съемочную сеть - для съемки достаточно одного пункта. Но съемка железнодорожных станций с помощью спутниковой аппаратуры возможна не всегда. При ограниченной видимости небесной сферы из-за занятости путей подвижными составами происходит экранирование спутниковых сигналов и появляются ошибки многолучевости, характерные для данных условий, что не позволяет производить съемку с требуемым уровнем точности [2]. Современные спутниковые радионавигационные системы GNSS позволяют определять координаты с высокой точностью (8 мм в плане и 15 мм по высоте), что создает допустимость использования данной технологии. Съемка при помощи наземного лазерного сканирования находит все более широкое

применение. Этот способ используется для автоматического определения пространственных координат множества точек, расположенных на поверхности объекта съемки. Работа наземного сканера основана на методе полярной засечки [1]. Результатом сканерной съемки является 3D модель объекта в виде облака точек, каждая из которых имеет пространственные координаты (x, y, z), выраженные в условной системе координат сканера. Ограниченное поле зрения сканера и форма объекта съемки обычно не позволяют использовать съемку только с одной стоянки прибора. Поэтому сканирование выполняют с нескольких стоянок сканера. Необходимо отметить ряд достоинств данного вида съемки по сравнению со съемкой электронным тахеометром или спутниковой геодезической аппаратурой: детальность измерений, автоматическое выполнение измерений в безотражательном режиме, большая скорость измерений, до 1000000 точек в секунду, высокая точность результатов измерений наземными лазерными сканерами. Большим минусом сканерной съемки являются высокая стоимость оборудования, превышающая цену популярных моделей электронных тахеометров в 10-15 раз, а также появление "мертвых зон", возникающих в процессе съемки некоторых объектов.

Съемка при помощи мобильных навигационно-сканерных систем. На сегодняшний момент широкий интерес вызывает автоматизированный путеизмерительный комплекс. Для достижения высокой точности и уменьшения трудозатрат, а также времени выполнения работ сегодня используют навигационно-сканерные системы. Он представляет собой тележку, движущихся по железнодорожному пути вручную или при помощи специализированного привода со скоростью пешехода, на которой установлено измерительное оборудование. Некоторые модели оснащены электронными тахеометрами и спутниковой аппаратурой, что позволяет работать в различных конфигурациях в зависимости от поставленной задачи. Во всех комплексах имеется оборудование, позволяющее кроме положения железнодорожного пути в плане и по высоте измерять ширину колеи,

возвышение наружного рельса, стрелы изгиба и перекосы [3]. Рассматриваемая система позволяет интегрировать создаваемые цифровые модели местности в различные геоинформационные системы. При этом выходная информация будет обладать всеми преимуществами наземного лазерного сканирования.

Каждый из рассмотренных методов по-своему актуален и целесообразен в зависимости от поставленных задач его применения. Исходя из сравнения полученных разными способами данных, можно сказать, что АПК объединил в себе многие преимущества этих методов. Несмотря на применение современного геодезического оборудования, топографическая съемка железнодорожных станций требует больших временных и людских затрат, по причине своей специфики. Использование навигационно-сканерных систем дает возможность значительно сократить их, а также позволяет решать комплексы проектно-изыскательских задач.

Список используемой литературы

1. Гусев В.Н., Волохов Е.М., Голованов В.А. и др. Основы наземной лазерно-сканирующей съемки: учебное пособие. СПб.: Санкт-Петербургский государственный горный институт (технический университет), 2007.
2. Полетаев В.И., Бобарькин П.В., Саяпин А.С. Методика съемки железнодорожного пути с использованием спутниковых GPS-приемников // Материалы международной конференции «Современные проблемы проектирования, строительства и эксплуатации транспортных объектов». СПб.: ПГУПС, 2003. С. 60-61.
3. Полетаев А.В., Бобарькин П.В. О точности измерений при съемке железнодорожного пути электронными тахеометрами // Материалы международной конференции «Современные проблемы проектирования, строительства и эксплуатации транспортных объектов». СПб.: ПГУПС, 2003. С. 64-67.

УДК 658.7: 658.15

СУЧАСНІ НАПРЯМИ СПІЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ В КОНТЕКСТІ СТРАТЕГІЧНИХ ПРІОРИТЕТІВ УКРАЇНИ НА ШЛЯХУ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Євсєєва О.О., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Останнім часом все частіше використовується поняття «міжнародний транспортний коридор». Разом з тим ще немає загальноприйнятого визначення цього поняття. Як варіант визначення цього поняття запропонувала робоча група Європейської комісії з проблем розвитку транспортних коридорів. Так, міжнародний транспортний коридор – це «наявність автомобільного, залізничного, водного та змішаних видів транспорту, які здійснюють свою діяльність у безпосередній близькості один від одного або на віддаленні на багато кілометрів, але орієнтованих в одному загальному напрямку» [1]. Офіційні представники України схильні до прийняття такого визначення, однак пропонують враховувати в ньому трубопровідний транспорт.

Основні функції сучасних транспортних коридорів – доставка вантажів найкоротшим шляхом і максимально швидко. При цьому виконуються і такі операції, як перевалка вантажів з одного виду транспорту на інший, оброблення, пакування, сортування тощо. Для успішного вирішення цих завдань необхідна наявність розвинутої транспортної інфраструктури: автомобільних, залізничних шляхів; комплексів по перевалці, обробці вантажів, водних і повітряних шляхів, залізничних станцій, портів, терміналів, під'їзних шляхів, ремонтних підприємств, сфери послуг. [1]

Особливо важливу роль у системі транспортних коридорів відіграє розвиток інформаційної інфраструктури, яка акумулює і передає інформацію про наявність вантажу, потреби в транспортних засобах, дозволяє контролювати строки проходження вантажів та їх збереженість. [1]

Ідея міжнародних торговельних шляхів, які дозволяли б швидко, а значить і вигідно, доставляти вантажі від місця виробництва до місця споживання, виникла

ще у стародавньому світі. Одними з перших були загальновідомі торговельні шляхи «з варяг у греки» та «Великий шовковий шлях». [1]

Нині висуваються інтеграційні ініціативи, спрямовані на створення єдиного економічного простору в межах Старого світу для вільного руху товарів, капіталів і послуг. Набула поширення ідея розроблення загальноєвропейської транспортної політики. Ця ідея була втілена в концепції трансєвропейських транспортних осей (Декларація комітету міністрів транспорту ЄЕС, 1983 р.), потім – інтермодальних транспортних мостів (I Загальноєвропейська конференція з транспорту, Прага, 1991). і, нарешті, міжнародних транспортних коридорів (II Загальноєвропейська конференція з транспорту, Крит, 1994). [1]

Із плином часу суть транспортної політики в ЄС за всю історію його функціонування постійно змінювалася і, як наслідок, самі реформи на транспорті визначали суть змін і в інших галузях.

Приміром, упродовж 70 – 80 років у ЄЕС намагалися гармонізувати тарифи на автомобільні перевезення, втім, це вдалося лише почасти, адже різниця в оплаті праці транспортників у конкурентних умовах господарювання Західної Європи видавалася доволі різною. Складності чекали європейців і на залізничному транспорті, який переживав у ті роки доволі велику кризу, а перехід до супершвидкісних перевезень виявився найвдалішим лише у Франції та Німеччині. Утім, були й численні успіхи. До них, без сумніву, належать реформи у повітряному та морському транспорті, де в силу відповідної специфіки довелося доволі швидко провести системні зміни. [2]

Спільна транспортна політика покликана виробити спільні правила щодо руху міжнародного транспорту, маршрут якого починається чи закінчується на території держав-членів або перетинає її (статті 70 – 80 Договору про заснування Європейської Спільноти). Вона також визначає умови, за яких перевізники-нерезиденти можуть надавати послуги в країнах ЄС і, нарешті, передбачає заходи щодо підвищення безпеки транспорту.

Із плином часу спільна транспортна політика потребує осучаснення, нагальними

напрямами якої ми бачимо в наступному: підвищення конкурентоспроможності транспорту та ефективності перевезень; лібералізація ринку перевезень; розвиток транс'європейських мереж; запровадження інтегрованих транспортних систем та транспортної логістики; поліпшення умов праці робітників транспорту; поліпшення якості транспортних послуг; гарантування безпеки на всіх видах транспорту; охорона довкілля.

На сьогодні стратегічним пріоритетом розвитку України є активна євроінтеграція, яка супроводжується зміною зовнішніх та внутрішніх факторів розвитку національної економіки, підвищуючи значення зовнішньої торгівлі, транспорту та транзиту. Цього можливо досягти за рахунок розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів, формування потужної транспортно-логістичної системи, переходу на нові технології перевезень. В цьому контексті, в контексті стратегічних пріоритетів України на шляху євроінтеграції, набуває великого значення подальший розвиток корпоративної логістики, як ґрунтовної науки, та осучаснення її базових постулатів у визначенні її основних глобальних завдань щодо означення напрямів спільної транспортної політики [3]: створення комплексних, інтегрованих систем матеріальних, інформаційних, інших супутніх потоків; стратегічне узгодження, планування і контроль виконання поставлених цілей; постійне вдосконалення корпоративної логістичної концепції в рамках обраної стратегії в ринковому середовищі.

Список використаних джерел

1. Транспортна логістика: Навч. пос. для студ. вищ. навч. закл.: Сокур І.М., Сокур Л.М., Герасимчук В.В. – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 222 с.

2. Регіональна політика Європейського союзу [Електронний ресурс] : підручник [за ред. Віктора Чужикова]. – К.: КНЕУ. – 2009. – 495 с.

3. Євсєєва О.О. Національна мережа міжнародних транспортних коридорів в контексті євроінтеграції: залізнична складова корпоративної логістики / О.О. Євсєєва // Тези доповідей за матеріалами дванадцятої науково-практичної міжнародної конференції

«Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика» (2–4 червня 2016 р. м. Харків) // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2016. – Вип. 54. – С. 3–195. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2016_54_3. – С. 10–11.

УДК 656.07:656.2(477)

ОСОБЛИВОСТІ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Каличева Н.Є., к.е.н., доцент,
Антонова Т.П., студентка (УкрДУЗТ)*

Сучасні умови господарювання призводять до необхідності переглядати підходи до управління підприємствами залізничного транспорту, що викликано відсутністю постійного контролю за станом зовнішнього середовища та вчасного корегування діяльності згідно з найменшими змінами в ньому [1].

Серед нових підходів в управлінні виділяють наступні [2;3]:

- адаптивність – можливість пристосовуватися до будь-яких змін в процесі ведення господарської та управлінської діяльності в залежності від зовнішніх викликів та внутрішнього стану підприємства;

- ліквідація жорстких зв'язків в організаційних структурах – відхід від жорсткої ієрархічної структури управління та створення оперативних робочих груп, в які входять різноманітні спеціалісти, для вирішення нагальних складних завдань із новими нешаблонними підходами;

- самооновлення – можливість отримати необхідні знання безпосередньо на підприємстві, зацікавленість керівництва в постійному навчанні та підвищенні кваліфікації персоналу, в тому числі і отримання креативних знань та навичок;

- широке застосування інформаційних та цифрових технологій у виробничому та управлінському процесах, що сприятиме зниженню рівня людського фактора при виконанні певних завдань;

- виділення особистості

(працівника), як цінного ресурсу, за рахунок розкриття його професійного потенціалу з метою влиття його в команду для найкращого розкриття його сильних сторін та усунення можливих недоліків;

- застосування ціннісного підходу, який ґрунтується на визначенні потреб споживача та їх задоволенні на найвищому рівні, що сприятиме зростанню конкурентоспроможності підприємства на ринку.

Та не всі підприємства залізничного транспорту можуть швидко переналаштуватися та ефективно використовувати нові принципи та підходи в управлінні. В більшості випадків керівникам досить складно прийняти нововведення в управлінні та донести їх користь до всього колективу [4]. Це пов'язане із протиріччями в стратегічних цілях та мотивах перемін, зміною сфер впливу та інтересів учасників управлінського процесу, необхідністю перенавчатися, наявністю бюрократизму, відсутністю чіткості та злагодженості при впровадженні, страхом новизни, тощо [5]. Але зміни необхідні, тому правильне і чітке визначення орієнтирів в управлінні, поступове впровадження нововведень та наочний результат від змін сприятиме прискоренню впровадженню нових управлінських процесів в галузі.

Потрібно зазначити, що залізничний транспорт є досить консервативною галуззю, тому всі новітні впровадження та розробки в діючу систему управління є досить повільними та, інколи гальмуються на місцях, в зв'язку з відсутністю ініціативності управлінських структур та працівників підрозділів. Деякі керівники не готові до різких та кардинальних змін, адже весь період діяльності вони працюють за функціонально-орієнтовним принципом, який базується на основі особистісних домовленостей між працівниками різних служб та відомств. [6].

Сучасні ж умови господарювання підприємств залізничної галузі потребують перегляду наявних управлінських підходів із застосуванням процесно-орієнтовного підходу, головною метою якого є функціонування підприємства як комплексної системи із задоволення потреб споживача [6]. Для залізничної галузі це заключається у створенні такого механізму взаємодії між

всіма її структурними підрозділами на умовах партнерства, що сприятиме вирішенню стратегічних завдань розвитку залізничного транспорту в цілому, а не окремих його складових, для ефективного розвитку національного господарства [7].

Список використаних джерел

1. Каличева Н.Є. Напрями забезпечення ефективного розвитку промислових підприємств в сучасних умовах / Н.Є. Каличева, С.Є. Бохан // Науковий огляд. Науковий журнал. – Київ, ТОВ «Меганом», 2017. – Вип. 5 (37). С. 5 – 15.
2. Базілійська Н.П. Управління трудовою поведінкою працівника в загальній системі управління персоналом / Н.П. Базілійська // Вісник ХНУ.– 2010.– №2. – С. 152–155.;
3. Чикуркова А.Д. Формування організаційної структури управління персоналом стратегічного типу / А.Д. Чикурнова// Вісник ПДАТ.– 2010.– №4. – С. 150–157
4. Токмакова І.В. Мотивація трудової поведінки працівників залізничного транспорту в умовах реформування / І.В. Токмакова // Вісник економіки транспорту та промисловості: збірник науково-практичних статей. – Х.:УкрДАЗТ, 2013. - №44. – С. 286-289.
5. Богушевич Е. В. Проблемы управления персоналом в условиях трансформации общества в информационное / Е. В. Богушевич, А. В. Котов // Экономика, управление, финансы: материалы II Междунар. науч. конф. (г. Пермь, декабрь 2012 г.). – Пермь: Из-во «Меркурий». – 2012. – 178 с.
6. Храмов О.В. Основи управління персоналом: навчально-методичний посібник/ О.В. Храмов, А.П. Бортрук. – К.: МАУП, 2001. – 112 с.
7. Дикань В.Л. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах: монографія / В.Л.Дикань, М.І.Данько, М.В. Кондратюк. - Х.: УкрДАЗТ. – 2010. – 190с.

УДК 656.072.5

ПРИНЦИПИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КОНТЕКСТІ ПОГЛИБЛЕННЯ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА

Корінь М.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Залізничний транспорт України є важливим суб'єктом реалізації зовнішньоекономічних зв'язків від рівня розвитку і результатів діяльності якого в значній мірі залежить економічне становище країни, її позиції в глобальній системі координат. Активізація процесів економічної співпраці України в рамках виконання Угоди про асоціацію з ЄС супроводжується інтенсифікацією транспортних потоків та поглибленням транспортного співробітництва з європейськими країнами. Міжнародне економічне співробітництво України з країнами ЄС у сфері залізничного транспорту, головним чином, стосується адаптації вітчизняного законодавства в сфері залізничного транспорту за рахунок забезпечення імплементації відповідних європейських Директив, підтримки та реалізації окремих інфраструктурних ініціатив, в першу чергу, тих із них, що стосуються розвитку транс'європейських транспортних мереж та мультимодальних транспортних коридорів.

Україна як транзитна держава активно підтримує реалізацію ряду міжнародних транспортних ініціатив в сфері залізничного транспорту. Зокрема, наразі ПАТ «Укрзалізниця» з метою формування та організації руху поїздів комбінованого транспорту ведеться будівництво майданчиків для накопичення автопоїздів, реалізуються й такі проекти інфраструктурного розвитку в рамках розбудови національної мережі МТК, як будівництво Бескидського тунелю, електрифікація дільниць Долинська-Миколаїв, Ковель-Ізов-Держкордон, реконструкція колії та комплектів стрілочних переводів [1]. Значні зусилля докладають і в напрямку модернізації та оновлення рухомого складу: у 2017 році було придбано 50 та модернізовано 32 пасажирських вагони, 2604 піввагони та 65 фітингових платформ [2-

3]. Попри такі значні для галузі обсяги реалізації інфраструктурних проектів розвитку, в цілому існуюче наразі становище ПАТ «Укрзалізниця» не цілком відповідає європейського рівню транспортного обслуговування.

Враховуючи стратегічну значимість включення залізничного транспорту в європейський транспортний простір та євроінтеграційні пріоритети політики економічного розвитку України, саме поглиблення транскордонних зв'язків виступає одним із інструментів розвитку залізничного транспорту країни за рахунок створення можливостей: по-перше, для доступу до сучасних інноваційних розробок для потреб залізниць, існуючих на європейському ринку транспортно-логістичних технологій; по-друге, залучення інтелектуального потенціалу іноземних партнерів до реалізації проектів інфраструктурного розвитку галузі; по-третє, стимулювання притоку зовнішніх інвестиційних ресурсів та фінансової допомоги країн ЄС; по-четверте, розвитку компетенцій та підвищення кваліфікації кадрового потенціалу залізниць. Відповідно до цього, основними принципами розвитку українських залізниць в контексті поглиблення транскордонного співробітництва мають виступати загальноєвропейські базові принципи транскордонного співробітництва, національні та галузеві. Зокрема, перша група - загальноєвропейські базові принципи транскордонного співробітництва встановлюються рядом міжнародних нормативно-правових документів (Хартія економічних прав і обов'язків держав, Європейська рамкова конвенція про транскордонне співробітництво між територіальними громадами або владою, Європейська хартія місцевого самоврядування, Модельний закон щодо прикордонного співробітництва) і визначають організаційно-правові та організаційно-економічні засади транскордонної співпраці. Принципи національного рівня пов'язані з дотриманням прав і свобод кожного учасника транскордонної співпраці та включають принципи реалізації зовнішньоекономічної діяльності підприємств. В Україні ця група принципів визначається Законом України

«Про транскордонне співробітництво», «Про зовнішньоекономічну діяльність», а також окремими постановами і розпорядженнями Кабінету Міністрів України, підзаконними актами регіонального рівня [4]. Що стосується галузевих принципів транскордонного співробітництва, то саме вони мають відображати основні положення організації та підтримки транскордонної співпраці в процесі забезпечення розвитку українських залізниць. До числа основоположних принципів розвитку залізничного транспорту в контексті поглиблення транскордонного співробітництва варто віднести принципи, як

- узгодженості, що полягає в системному характері реалізації процесів транскордонної співпраці, врахуванні інтересів кожної із сторін та координації їх діяльності у ході виконання проектів розвитку залізничного транспорту;

- принцип транспарентності полягає в забезпеченні відкритості та прозорості діяльності кожного з учасника транскордонної співпраці, надання можливості для доступу до необхідної для реалізації проектів розвитку залізничного транспорту інформації;

- принцип безперервності та адаптивності передбачає постійний моніторинг та пристосування до змін на глобальному транспортно-логістичному ринку, корегування у відповідно до них обраних стратегічних цілей розвитку залізничного транспорту та його транскордонної співпраці.

- принцип інноваційності означає, що в межах транскордонного співробітництва залізничного транспорту має забезпечуватися створення та використання інноваційних технологій і рішень для забезпечення його інноваційного зростання;

- принцип інтеграційності полягає в повній інтеграції учасників транскордонного співробітництва, можливість безперешкодного обміну та доступу на європейський ринок транспортно-логістичних послуг для українських залізниць тощо.

Список використаних джерел

1. У 2017 році Укрзалізниця на оновлення рухомого складу планує спрямувати 12,5 млрд. грн [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_to_pic/448552/. – Назва з екрану.

2. Укрзалізниця стала найбільшим виробником вантажних вагонів в Україні та масштабно оновила пасажирський рухомий склад [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_to_pic/464347/. – Назва з екрану.

3. Укрзалізниця побудувала в цьому році тисячу вантажних вагонів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://info.uz.ua/articles/ukrzeliznitsya-pobuduvala-v-tsomu-rotsi-tisyachu-vantazhnikh-vagoniv>. – Назва з екрану.

4. Кравченко Є.В. Транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств: дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук; спеціальність: 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / Кравченко Євген Вікторович. – Одеса, 2015. – 274 с.

УДК 656.135(4)

ЕВРОПЕЙСКИЙ ВЕКТОР В РАЗВИТИИ АВТОПЕРЕВОЗОК

*Леушкин Д.Г., генеральный директор
(перша транспортна компанія «Прайм»)*

Уже четко прослеживается тенденция, когда все больше украинских мукомольных комбинатов и сахарных заводов получают сертификаты, необходимые для поставок их продукции в Европу. За ними последовала украинская молочка. И вслед за переработчиками аграрного сырья сертификаты начали получать и производители некоторых строительных материалов: окна, двери и все прочее все более активно продается в страны Еврoзoны. Поэтому объемы автоперевозок из Украины в Европу будут только возрастать.

Также, одно из основных конкурентных преимуществ Украины – дешевая рабочая сила, она у нас уже дешевле, чем в Китае. Поэтому в Украине будет производиться все больше товаров с высокой долей затрат на ручной труд – легкая и швейная промышленность. Все это также

будет активно шиться здесь, и вестись в Европу.

Однако активное вхождение на европейский рынок принесла автоперевозчиками и проблему: грузоотправители взяли моду требовать от грузоперевозчиков кредитовать их – оплата услуг по перевозке теперь зачастую происходит через 30 или 60 дней, а в некоторых случаях срок оплаты вырос уже до 90 дней.

Такие правила игры действуют в Европе, но там перевозчикам это не доставляет никаких неудобств за 30-90 дней с евро ничего не случится, и перевозчик, даже получив оплату с опозданием, уверен в себе, поскольку покупательная способность европейской валюты за этот срок не упадет. Но ведь в Украине никто не даст гарантию, что, получив оплату услуг через три месяца, ты сможешь купить на эти деньги, например, то же количество топлива. И украинские грузовладельцы в этом вопросе, к сожалению, не прошибаемы. Они говорят: с отсрочкой платежей работает вся Европа и мы так будем. Но на практике получается, что мы бездумно копируем европейские правила игры, которые в украинских реалиях или не работают, или работают, но – в одни ворота.

Кроме того, отсутствие государственной поддержки, что неизбежно ведет к ухудшению качества грузоперевозок и полному его исчезновению способствует так же и вывозу такого вида бизнеса в Европу. Среди владельцев автоперевозочных компаний 30-40% планирует перевезти свое дело в соседнюю Польшу уже в этом году.

Чаще всего свои новые европейские компании украинские перевозчики регистрируют в Польше. Потом они за копейки покупают себе автопарк подержанных фур и пригоняют их в Украину. Здесь их моют, ремонтируют, красят – и фуры как новенькие. Водителей тоже нанимают украинских. Почему? Во-первых, многие соотечественники любыми правдами и неправдами стремятся уехать работать в Европу, поэтому желающих трудоустроиться хоть отбавляй. Во-вторых, в Украине очень дешевая рабочая сила.

Вырисовывается очень выгодная бизнес-модель. Там организовал компанию и нанял людей. Загнал фуры в Украину и залил

полные баки дешевым топливом на украинских АЗС, оно существенно дешевле чем в Европе! Потом взял небольшой заказ на перевозку, к примеру, Украина—Польша. Отработал его, и у тебя осталась заправленная дешевой соляркой машина. Бери и отработывай заказы по Европе по их тарифам. Выгода налицо. Украинцы сейчас даже поляков потеснили, потому что те не могут с нашими конкурировать по цене фрахта. Небольшое уточнение: чтобы было понятнее, полных баков хватит, чтобы «долететь» где-то до Берлина. То есть обслужить территорию где-то в радиусе 800 км от украинской границы. Когда топливо заканчивается – опять в Украину, заправился и дальше в Европу. И это можно повторять до бесконечности.

Для развития экспорта транспортных услуг, получения качественного сервиса со стороны автотранспортных компаний, правительство и Верховная Рада должны задуматься об отмене НДС и пошлин на ввоз в Украину грузового автотранспорта, отвечающего нормам Евро-5 и Евро-6.

Нужно помнить, что около половины экспорта услуг Украины – это именно транспортные услуги. Автоперевозчики приносят государственному бюджету хорошие деньги, но взамен – не дает ничего. Сегодня государство при покупке украинской компанией современного импортного автомобиля взывает в казну 20% его стоимости, не понимая, что за полгода работы в Украине эта машина принесет намного больше.

УДК 656.072:656.224

РАЗВИТИЕ НОВЫХ ФОРМ КОРПОРАТИВНОЙ ЛОГИСТИКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

*Михальченко А.А., к.т.н., доцент,
Ходоскина О.А., магистр э.н., (БелГУТ)*

Создание и развитие корпоративной логистики имеет большую историю. Они связаны, в первую очередь, с транспортной логистикой, когда требовалось интегрировать

цеховую деятельность корпораций на большие расстояния – завоз сырья и оборудования, комплектующих изделий и вывоз готовой продукции. Затруднения в реализации корпоративной логистики возникали в странах, не имеющих прямого выхода к водным путям сообщения. С созданием транспортной сети, интегрирующей виды транспорта в XIX–XX вв., появилась потребность в модернизации корпоративной логистики с учетом новых требований мировой экономики.

В результате сложилось современное понятие корпоративной логистики как научного направления, которое включает [1]:

- изучение рациональной организации производства и распределения, снабжения, сбыта товаров и распределения средств производства, выходящих за рамки одного или нескольких предприятий;

- оценку различных видов деятельности в целях получения необходимого количества продукции в установленное время в заранее установленном месте, где сложилась потребность в этой продукции с учетом взаимодействия всех элементов производственно-транспортных систем от снабжения, производства до потребления;

- увязку принципов управления процессами физического территориального распределения продукции и по срокам поставок во взаимосвязи и взаимодействии снабжения со сбытом и транспортировкой;

- выделение новых критериев оптимальной интеграции производственного и перевозочного процессов, включая транспортные, погрузочно-разгрузочные и другие операции, затребованные клиентами, и их необходимое математическое и информационное обеспечение;

- создание новых методов планирования, управления и контроля поступающего материального потока на предприятие, обрабатываемого там и покидающего это предприятие в соответствии с требованиями цифровой экономики;

- планирование, управление и контроль ресурсами транспортных корпораций при реализации логистики производства, распределения и поставок;

- физическое распределение материальных ресурсов, а также техническое,

технологическое, организационное и информационное обеспечение логистических проектов.

В XXI в. сформировались новые направления развития транспортной логистики с использованием принципов корпоративности [2]:

– *сокращение количества складов* – для обслуживания потребителей крупные транспортные компании имели от 8 до 15 складов, когда крупнейшие автомобилестроительные и авиастроительные компании стали исключать из транспортной логистики склады с расширением ассортимента логистических услуг, предоставляемых сторонними фирмами. При этом диапазон услуг третьих участников не ограничивается транспортировкой и складированием, а распространяется на другие сферы транспортно-логистической деятельности;

– *усиление глобальной логистической стратегии* – формирование устойчивых торгово-экономических связей между отдельными странами или их группами на основе международного разделения труда. Переход к глобальной логистической стратегии потребовал решения правовых, организационных, технических и других вопросов логистики. Произошло внедрение новых информационных технологий контроля местонахождения транспортных средств и грузов. Однако переход к данной стратегии привёл к удлинению логистических циклов, потерям от колебания курсов валют и т.д.;

– *интеграция логистической деятельности* – создание возможностей повышения эффективности логистики в результате интеграции логистической деятельности отдельных фирм и транспортных корпораций с логистической деятельностью поставщиков и заказчиков, совместного использования всех полученных преимуществ. Это позволит компаниям управлять запасами, складированием и транспортом за пределами корпоративных границ;

– *сосредоточение* большей части логистических функций в рамках производственных функций – передача функций транспортной логистики подразделениям транспортных организаций;

– *увеличение роли управленческой*

информации – с учётом того, что транспортная логистика требует все большего объема информации, то транспортно-логистические компании и фирмы не могут конкурировать без эффективных информационных систем. Выигрывают в конкуренции на рынке логистических услуг компании, обладающие более совершенными информационными системами, которые могут улучшить обслуживание потребителей при одновременном сокращении затрат [3].

В современных условиях железные дороги выступают с функциями корпоративного устройства логистики транспортной деятельности. Для организации перевозочного процесса формируется стратегическая конкурентоспособность национальных транспортно-логистических корпораций [4]. В практической деятельности развитие корпоративных логистических услуг в Республике Беларусь в XXI в. проводится по следующим направлениям:

– интеграция транспортного комплекса республики в международную транспортную систему, обеспечивающую развитие международных транспортных коридоров, максимальное использование географического положения и транзитных возможностей страны, создание совместно с другими государствами общего транспортного пространства и рынка транспортных услуг. Она обеспечит наращивание объемов перевозок и услуг при создании условий для наращивания объемов перевозок транзитных, экспортных и импортных грузов с выполнением полного комплекса логистических услуг национальными логистическими компаниями;

– развитие мобильных услуг при обновлении собственного парка транспортных средств, укрепление ремонтной базы транспортных организаций, повышение качества услуг по ремонту и техническому обслуживанию механических транспортных средств, выполнение международного технического регламента, расширение контейнерных перевозок и повышение доступности и качества транспортных услуг;

– совершенствование системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг при развитии и использовании современного информационного пространства для

выполнения логистических операций, переход на цифровую экономику с использованием IT технологий;

– коммуникационное развитие при создании транспортно-логистических центров в стране с повышением уровня безопасности и устойчивости её транспортной системы, оптимизация маршрутной и транспортной сетей, создание и развитие сервиса.

В целях повышения эффективности транспортной логистики и выполнения экологических требований ставится задача расширения возможностей комбинированных перевозок грузов преимущественно на магистральных линиях и интеграции внутреннего транспорта страны в международную транспортную систему (контейнерные поезда, интермодальные поезда Север-Юг и т.д.). Наибольшее развитие транспортной логистики ожидается от использования потенциальных возможностей международных транспортных коридоров и создания в республике современной транспортно-логистической системы. В противном случае перевозка переходит к конкурентам. Тогда свои перевозчики проигрывают в конкуренции и терпят разорение на рынке транспортных услуг.

Список использованных источников

1. Управление потоками в логистических системах мировой экономики : [монография] / И. А. Еловой и [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 2006. – 266 с.
2. Ивуть Р.Б. Логистика : [монография] / Р. Б. Ивуть, С. А. Нарушевич . – Минск : БНТУ, 2004. – 328 с.
3. Сергеев В.И. Корпоративная логистика в вопросах и ответах : науч. издание / В. И. Сергеев и [и др.]. – М. : Инфра-М, 2013. – 634 с.
4. Фатхутдинов Р.А. Стратегическая конкурентоспособность / Р.А. Фатхутдинов. – М. : Экономика, 2005. – 512 с.

УДК 330.322:656.2

ПЕРСПЕКТИВИ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Кондратюк М. В., к.е.н., доцент,
Обруч Г. В., к.е.н., ст. викладач (УкрДУЗТ)*

Сьогодні вітчизняна залізнична галузь опинилася у досить скрутному становищі, ускладненому дією зовнішніх деформаційних процесів. Особливо руйнівного впливу на діяльність українських залізниць завдає погіршення міжнародних політичних та економічних відносин країни, зростання бюджетного дефіциту і, відповідно, обмеженості бюджетного фінансування інфраструктурних проєктів, уповільнення законодавчих та нормативно-правових перетворень у сфері функціонування залізничного транспорту, розмитість правових зобов'язань державних органів влади та використання формалізованих підходів до забезпечення розвитку інфраструктурних галузей, зокрема залізничного транспорту, відсутність системної участі держави у вирішенні ключових проблем розвитку суб'єктів вітчизняної транспортно-логістичної системи. У результаті дії наведених факторів відбулося загострення існуючих проблем функціонування залізничного транспорту, основними з яких є критичний рівень зносу рухомого складу та залізничної інфраструктури, зниження рівня реалізації транзитного потенціалу, погіршення фінансово-економічних показників діяльності залізничної компанії, зниження її інвестиційного та кредитного рейтингів, і, відповідно, зменшення інвестиційних можливостей щодо забезпечення необхідного обсягу фінансування процесів інноваційно-технологічного розвитку залізничного транспорту. Це унеможливує повноцінне та якісне задоволення потреб суспільства і промисловості у перевезеннях відповідно до міжнародних стандартів надання транспортно-логістичних послуг. За таких умов особливої актуальності набуває

визначення перспектив інвестиційного забезпечення розвитку вітчизняного залізничного транспорту в умовах інтеграції до світової транспортно-логістичної системи.

Дослідження динаміки фінансово-економічних показників діяльності ПАТ «Українська залізниця» за період 2012-2017 рр., дозволило зробити висновок про обмеженість власних фінансових можливостей для забезпечення інтелектуально-інноваційного розвитку залізничного транспорту. Згідно консолідованої фінансової звітності за 2017 р., фінансовим результатом діяльності залізничної компанії є прибуток у розмірі 114,5 млн. грн., порівняно до 2014-2016 рр., що відзначилися отриманням збитку в сумі 15443,8 млн. грн., 16781,9 млн. грн. та 7322,041 млн. грн. відповідно. У якості основної причини такого стану виділяють вплив курсових різниць, що спровокував збиток у розмірі 14243,4 млн. грн., 13905,1 млн. грн. та 4505,5 млн. грн. відповідно [1-2]. Попри наголошене, у 2018 р. компанією заплановано покращення фінансового результату діяльності і, відповідно, отримання чистого прибутку в розмірі 709,879 млн. грн.

У таких умовах особливо важливого значення для залізничної галузі набуває отримання державної фінансової підтримки та виконання зобов'язань держави щодо розвитку залізничного транспорту, закріплених у законодавстві. Однак, всупереч зазначеному, спостерігається посилення не тільки податкового навантаження, але й соціального тягаря, пов'язаного з відсутністю необхідного обсягу компенсації державою пільгових пасажирських перевезень. Так, у 2014 р. рівень компенсації державою соціальних перевезень склав 44,3 % (борг досягнув 174,1 млн. грн.), у 2015 р. – 39,7 % (242,7 млн. грн.), у 2016 р. – 9,2 % (242,7 млн. грн.), за 11 місяців 2017 р. – 15,0 % (325,0 млн. грн.) [3].

Попри доволі скрутне фінансове становище залізничної компанії, доцільно наголосити, що основним джерелом інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту залишаються власні кошти галузі, питома вага яких у загальному обсязі фінансування у 2017 р. склала 94,8 % [1-2]. Відповідно до консолідованого фінансового плану на 2018 р. передбачено

освоєння капітальних інвестицій у розмірі 26947,8 млн. грн., зокрема власних коштів 20736,8 млн. грн., залучених ресурсів – 6122,0 млн. грн., у тому числі коштів інвесторів – 89,0 млн. грн. Проте, зазначений розмір інвестиційних коштів складає лише 46,5 % від реальної потреби залізничного транспорту у капітальних інвестиціях [4]. Згідно статистичних даних, представлених Укрзалізницею, обсяги капітальних інвестицій в першому кварталі 2018 року склали 3,869 млрд. грн. Найбільша частина коштів – 2,43 млрд. грн. або майже 63 % була спрямована на придбання основних засобів, 524 млн. грн. (13,5 %) – на капітальне будівництво, 497 млн. грн. (12,9 %) – на модернізацію основних засобів, 314 млн. грн. (8,1 %) – капітальний ремонт [5].

Не викликає сумніву той факт, що в умовах дефіциту власних фінансових можливостей для забезпечення розвитку залізничного транспорту, залізнична компанія змушена вдаватися до механізмів залучення позикових коштів. Станом на 1 квітня 2018 р. кредитний портфель Укрзалізниці склав 31,5 млрд. грн., з яких 42 % – єврооблігації (дол. США), 36 % – кредитні кошти місцевих банків (дол. США), 8 % – кредитні кошти Експортно-імпортного банку Кореї (дол. США), 5 % – кредитні кошти місцевих банків та інших (грн.), 4 % – кредитні кошти Європейського інвестиційного банку, 4 % – кредитні кошти Європейського банку реконструкції та розвитку тощо. На 2018 р. залізничною компанією заплановано запозичення у розмірі 18,7 млрд. грн., зокрема 0,195 млрд. грн. від ЄІБ, 2,55 млрд. грн. від ЄБРР, 0,3 млрд. грн. від сумісного кредитування ЄІБ та ЄБРР, 0,25 млрд. грн. від німецького державного банку KfW, 3,4 млрд. грн. від General Electric (лізинг локомотивів) і 12 млрд. грн. за рахунок інших джерел інвестування (у тому числі за рахунок випуску єврооблігацій та внутрішніх облігацій тощо) [6]. Однак, наразі довгостроковий кредитний рейтинг Укрзалізниці за оцінкою Fitch Ratings знаходиться на рівні CCC, тобто емітент знаходиться у положенні близькому до дефолту [7].

Приймаючи до уваги результати проведеного дослідження, і враховуючи інвестиційні потреби вітчизняного залізничного транспорту, вагомим значення набуває формування моделі інвестиційного

забезпечення залізничної галузі, що базується на створенні Національного фонду інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту, призначеного для цільового фінансування розвитку саме залізничної галузі. Основними інвестиційними потребами залізничного транспорту виділено: будівництво об'єктів сучасної транспортно-логістичної інфраструктури, зокрема сучасних інтермодальних терміналів; забезпечення подальшої електрифікації залізничного транспорту; впровадження інтелектуальних систем залізничного транспорту; забезпечення інноваційно-технологічної модернізації та оновлення рухомого складу і залізничної інфраструктури; впровадження високошвидкісного руху поїздів; забезпечення техніко-технологічного розвитку виробничої та ремонтної бази промислових підприємств залізничного транспорту тощо. Суб'єктами інвестиційного середовища розвитку залізничного транспорту виступають: держава, фінансово-кредитні інститути та організації, зокрема і Національний фонд інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту, транспортно-логістичні компанії, інвестиційні та лізингові компанії, приватні інвестори, підприємства транспортного машинобудування. Серед основних інструментів інвестиційного розвитку залізничного транспорту виділено: бюджетне фінансування; державні дотації та субвенції; пільгове оподаткування; концесія; лізинг; кредити; гранти; корпоративні, інфраструктурні та єврооблігації; реструктуризація боргових запозичень; акціонування капіталу; прямі інвестиції; спільне будівництво та виробництво; державно-приватне партнерство; співфінансування інвестиційних проектів тощо. При цьому інструментами компенсації отриманих інвестиційних коштів в межах реалізації даної моделі інвестиційного забезпечення залізничної галузі мають бути такі із них, як пільгові платежі; виплата суми кредиту та кредитних відсотків; погашення боргу за облігаціями та виплата відсотків; виплата дивідендів за акціями; виплата прибутку на інвестований капітал; здійснення лізингових платежів; виплата прибутку від реалізації спільних інвестиційних проектів тощо.

Звичайно, цей перелік не є вичерпним,

і може включати інші суб'єкти та інструменти фінансово-інвестиційної діяльності як на національному, так і міжнародному рівні. Однак, варто наголосити, що формування Національного фонду інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту і максимальне врахування та використання наведеного спектру інструментів інвестиційного забезпечення створить умови для цілеспрямованого фінансування окреслених інвестиційних потреб залізничного транспорту, забезпечуючи прозорість інвестиційної діяльності залізничної галузі і підвищення її інвестиційної привабливості для потенційних інвесторів.

Список використаних джерел

1 Консолідована фінансова звітність ПАТ «Укрзалізниця» за 2012-2017 рр. URL: <http://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/> (дата звернення 02.05.2018).

2 Аналітичні довідки щодо виконання показників фінансового плану ПАТ «Укрзалізниця» за 2016-2017 рр. URL: http://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/ (дата звернення 18.04.2018).

3 Місцеві бюджети у 2016-му компенсували за перевезення пільговиків приміськими поїздами наймізернішу суму за останні 10 років – лише 9,2 %. URL: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_to_pic/442881/ (дата звернення 02.05.2018).

4 Пояснювальна записка до консолідованого фінансового плану ПАТ «Укрзалізниця» за 2018 рік. URL: http://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/ (дата звернення 02.05.2018).

5 У першому кварталі 2018 року Укрзалізниця інвестувала втричі більше, ніж роком раніше, – Євген Кравцов. URL: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_to_pic/page-3/472961/ (дата звернення 03.05.2018).

6 Фінансова звітність компанії за 2017 рік. URL: [https://www.uz.gov.ua/files/file/UZ%202017%20UA%20\(fin\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/UZ%202017%20UA%20(fin).pdf) (дата звернення 03.05.2018).

7 Fitch підтвердив кредитний рейтинг «Укрзалізниця». URL: https://biz.censor.net.ua/news/3022941/fitch_podtverdil_kreditnyi_reyiting_ukrzaliznytsi (дата звернення 02.05.2018).

УДК 65.011:656.2

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТІЙКОГО
РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ НА
ПРИНЦИПАХ КОРПОРАТИВНОЇ
СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ**

Панченко Н.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» – національний перевізник вантажів та пасажирів, метою діяльності якого є задоволення потреб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створення умов для підвищення конкурентоспроможності галузі тощо.

За обсягами вантажних перевезень українська залізниця займає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Національна мережа залізниць є стратегічним активом України і ключовою ланкою транспортного сполучення між ЄС, Росією та Центральною Азією (територією України проходять 4 з 10 пан'європейських транспортних коридорів). В управлінні ПАТ «Укрзалізниця» перебуває 21,6 тис. км залізничних колій (47% електрифіковані), близько 4 тис. локомотивів і 123 тис. вагонів. ПАТ «Укрзалізниця» займає друге місце за пасажирообігом у країнах СНД і четверте в Європі. ПАТ «Укрзалізниця» є одним із найбільших роботодавців в Україні - на підприємстві працюють більше 300 тис. працівників.

Зважаючи на вищезазначене актуальними питаннями сьогодення слід визначити забезпечення стійкого розвитку залізничного транспорту за рахунок більш повного використання соціально-економічних чинників, що зумовлює застосування нових економічних методів і механізму реалізації соціально-господарської відповідальності в галузі.

Питання забезпечення стійкого розвитку та соціально-господарської відповідальності вітчизняного залізничного транспорту знайшли своє відображення в працях таких вчених як В.Л. Дикань, Ю.В.

Слагін, Т.Г. Сухорукова [1], В.В. Компанієць [2], М.В. Корінь [3], О.М. Полякова [4], І.В. Токмакова [5] та інші. Однак наявні проблеми у сфері корпоративної соціальної відповідальності на залізничному транспорті потребують подальших досліджень в даному напрямку.

Основоположною ідеєю концепції стійкого розвитку, яка була проголошена ООН керівним принципом дій міжнародних інституцій, урядів, корпорацій і громадських організацій у XXI ст., є усвідомлення різниці між економічним зростанням, що спрямоване на збільшення кількісних показників, і розвитком, що розуміється як якісні зміни завдяки удосконаленню техніки, технологій, методів управління. Концепція стійкого розвитку, яка стала відповіддю наукової і громадської думки на наслідки асоціальної моделі необмеженого економічного зростання, виходить із взаємозв'язку економічної, соціальної й екологічної складових прогресу. Як наслідок явище «соціальна відповідальність бізнесу» на протязі XX століття еволюціонувало від ідеї, що висловлювалася окремими підприємцями і дослідниками і трактувалася виключно як благодійність, до загальновизнаного принципу корпоративного управління, і в теперішній час формується у систему наукових поглядів на процеси й явища в суспільстві.

Нині під корпоративною соціальною відповідальністю слід розуміти спрямовану на стійкий розвиток активну соціальну позицію підприємств, що включає сумлінне виконання законодавства, стандартів і угод із соціального партнерства, а також добровільно прийнятих додаткових зобов'язань по задоволенню економічних і соціальних потреб внутрішніх і зовнішніх зацікавлених осіб, місцевих громад і суспільства у цілому.

ПАТ «Укрзалізниця» під корпоративною соціальною відповідальністю розуміє добровільний внесок у розвиток суспільства в соціальній, економічній та екологічній сферах, що напряму пов'язаний із основною діяльністю компанії і здійснюється переважно додатково по відношенню до вимог законодавства України і норм міжнародного права. При цьому корпоративна соціальна відповідальність для підприємств залізничного транспорту є ідеологією бізнесу,

а не окремим напрямком діяльності. Така ідеологія передбачає відповідальність за вплив рішень та діяльності компанії на суспільство і навколишнє середовище через прозоре та етичне поводження, що сприяє сталому розвитку та враховує очікування зацікавлених сторін.

Будувати довгострокову цільову стратегію діяльності залізничного транспорту у напрямку корпоративної соціальної відповідальності слід виходячи з таких принципів:

- всі продукти, послуги та бізнес-практики мають відповідати найвищим стандартам якості;

- ПАТ «Укрзалізниця» має неухильно виконувати свої зобов'язання перед співробітниками, постачальниками, партнерами;

- взаємний моральний (матеріальний) зиск, який отримують від співпраці як бізнес та роботодавці, так і суспільство з працівниками;

- комплексність – здійснення виваженої внутрішньої соціальної політики (надання пакета соціальних компенсацій, реалізація освітніх проєктів, підготовка кадрів, підтримка відомчих установ охорони здоров'я, профілактика захворювань, рекреаційні та спортивні заходи тощо) та зовнішньої соціальної політики (підтримка соціальної інфраструктури, яка обслуговує місцеві громади, участь у благодійних проєктах, меценатство, спонсорство тощо);

- системність – створення та впровадження відповідних систем менеджменту (системи управління якістю, менеджменту професійної безпеки, екологічного менеджменту і т.ін);

- тривалість – постійна соціально орієнтована діяльність, в т.ч. у довготривалих проєктах, а не тільки участь в окремих благодійних акціях;

- розвиток партнерства – встановлення із соціальними партнерами взаємовигідних зв'язків, які базуються на довірі, обміні інформацією;

- відкритість та публічність – прозорість діяльності щодо використання коштів на соціальні проєкти із залученням соціального аудиту;

- адресність соціальної підтримки – надання коштів тим, хто їх справді потребує;

- різноманітність форм, методів та напрямів реалізації політики соціальної відповідальності.

Впровадження системи корпоративної соціальної відповідальності в діяльність ПАТ «Укрзалізниця» на вище окреслених принципах сприятиме формування суттєвих переваг для залізничного транспорту, серед яких: підвищення інвестиційної привабливості та доступу до нових ринків; зростання вартості бізнесу; формування репутації компанії; підвищення лояльності клієнтів, налагодження партнерських відносин, розвиток людських ресурсів; ефективне управління не фінансовими ризиками компанії; удосконалення екологічних процесів; підвищення довіри суспільства до компанії.

Таким чином, застосування соціально-відповідального підходу дає можливість підвищити якість перевезень, конкурентоспроможність залізничної галузі і є невід'ємною системною складовою забезпечення стійкої і безпечної роботи залізничного транспорту.

Список використаних джерел

1. Дикань В.Л. Економіка праці на підприємствах залізничного транспорту: підручник / В.Л. Дикань, Ю.В. Єлагін, Т.Г. Сухорукова. –Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 275 с.

2. Компанієць В. В. Соціальна відповідальність на залізничному транспорті України: щодо оцінки наслідків реформування та механізму забезпечення] / В.В. Компанієць // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2016. – № 55. – С. 151-161.

3. Корінь М.В. Стратегія розвитку кадрового потенціалу залізниць / М.В. Корінь // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. - 2014. - № 4(1). - С. 53-56.

4. Полякова О.М. Соціальна відповідальність на залізничному транспорті України / О.М. Полякова, А.О. Руських // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. – № 61. – С. 219-229.

5. Токмакова І. В. Розвиток соціально-господарської відповідальності підприємств залізничного транспорту : колективна монографія / І. В. Токмакова; в кн. Стратегії економічного розвитку : держава, регіон, підприємство / За заг. ред. К. С.

Шапошникова та ін.; у 2 томах. - Херсон : Видавничий дім «Гельветика», 2015. - Т. 1. - С. 334 - 347.

УДК 347.793/656.61

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО ЗАХИСТУ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Редіна Є.В., к.е.н., доцент (НУ «ОЮА»)

Україна є не єдиною країною, яка сприяючи розвитку національного судноплавства вирішує питання щодо вдосконалення законодавства. Зміни в Кодексі торговельного мореплавства України та інших законодавчих актах також необхідні для забезпечення національної безпеки, просування національних інтересів, вдосконалення міжнародного авторитету держави. Сьогодні є необхідним прийняття ряду положень, які визначають національну систему контролю, регулювання та управління морською діяльністю. Це стосується реорганізації системи контролю суден державою порту та державою прапора, створення сприятливого і конкурентного середовища для судноплавних компаній, спрощення процедур організації транспортної та тарифної політики. На сьогоднішній день такі чинники, як відсутність координації розвитку морської галузі на рівні державного управління, корупція, бюрократія, застарілі технології та недостатній захист інтересів приватних операторів у морській галузі, заважають Україні реалізувати свій морський потенціал в повному обсязі.

Основні положення міжнародного морського права стосовно цих питань, зокрема, щодо фактичного зв'язку судна та його держави прапора, у Конвенції про відкрите море 1958 р., підтверджені та визначені Конвенцією ООН по морському праву 1982 р. [1,2]. Згідно з положеннями цих конвенцій, судна мають право плавати під прапором будь-якої держави у відкритому морі. Таким чином, держава має право визначати умови, за яких вона надає суднам власний прапор та реєструє їх у своїх офіційних органах. Отримання права на

плавання під державним прапором України визначається ст. 33 Кодексу торговельного судноплавства України, в якій зазначено, що право плавати під державним прапором України виникає з моменту отримання судном реєстрації в Державному реєстрі суден України або в судновій книзі України.

Кодекс торговельного мореплавства України є основним морським законом України, чинний варіант якого замінив Кодекс торговельного мореплавства СРСР 1968 р. Кодекс значною мірою прийняв положення, що не відповідають умовам, які склалися в процесі прийняття законодавства щодо регулювання діяльності державних органів [3]. Зокрема, до Кодексу повинні бути включені нові форми державного контролю за безпекою суден, які широко використовуються в міжнародній практиці (контроль суден державою порту), правила правового режиму судноплавства в територіальному морі України та багато іншого.

Завдання розробки та обґрунтування ефективного регуляторного механізму функціонування торговельного судноплавства набуває значення одного з найважливіших чинників економічної політики України. Основними умовами, що забезпечать ефективний розвиток торговельного мореплавства України є інвестиційна привабливість галузі. Для вітчизняних експортерів і фінансових установ аргументом є встановлення єдиного фіксованого податку на тоннаж, реєстрації застав та окремих часток у власності на судно. Підвищити конкурентоспроможність позиціонування українських судновласників на світовому фрахтовому ринку, перш за все, можливо шляхом створення передумов, які повинні забезпечити інтеграцію окремих суб'єктів господарювання у відповідності до необхідного рівня глобалізації цих сфер економіки.

Наукове обґрунтування регуляторного механізму функціонування торговельного судноплавства України слід розглядати, як надзвичайно важливу державну задачу, від вирішення якої, в певній мірі, залежить економічна безпека нашої держави. Останнє свідчить також про те, що важливим завданням економічної науки є розробка теоретико-методичних засад економічного

механізму реєстрації суден, вдосконалення державного регулювання національного судноплавства ще одну з головних задач національної економічної науки та господарської практики.

Згідно з міжнародно-правовими стандартами, національність судна визначається країною реєстрації. Зміна прапора вважається законною, якщо вона пов'язана з передачею права власності або зміною країни реєстрації. Необхідність встановлення зв'язку між національністю судна та його правом плавати під прапором певної держави є результатом вимог юрисдикції країни, з прапором якої судно йде [4]. Цей принцип є необхідною умовою для здійснення гарантованої законності, безпеки торговельного судноплавства як у внутрішніх, територіальних водах, відкритому морі та забезпечується Конференцією ООН щодо умов реєстрації суден, яка відбулася у Женеві 20 січня - 7 лютого 1986 р. Кожна країна, яка надає можливість суднам носити свій національний прапор, повинна призначити свій власний орган влади відповідно до законодавства держави для здійснення адміністративних функцій реєстрації суден, які можуть бути визначені в реєстрі суден цієї країни, для опублікування документів та надання інформації про судно у порядку, встановленому міжнародними стандартами та національним законодавством.

В історії питання зв'язку між судном і прапором країни реєстрації є приклад, коли країни, що розвиваються, в рамках Конференції ООН з торгівлі та розвитку, підняли питання про встановлення конкретних та ефективних стандартів такого зв'язку. Це було зроблено для обмеження впливу недобросовісної конкуренції з боку флотів розвинутих країн, зареєстрованих під так званими «зручними прапорами». Міжнародне морське право на той час визначило вимогу справжнього зв'язку між державою прапора судна та реєстрацією, але жодних спеціальних правових положень у цьому відношенні не встановлено. Основні аспекти економічної та правової бази мають бути здійснені через законодавчу систему, найбільш важливим складовим якої має бути Закон «Про міжнародний реєстр суден України», Кодекс торговельного мореплавства України з поправками, відповідно до умов

функціонування сучасної Стратегії розвитку портів України. Реалізація правових аспектів захисту судноплавства створює передумови розвитку української економіки в цілому.

Список використаних джерел

1. Convention on the High Seas in 1958, [Electronic Resource]. – Mode of access : URL: http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions / 8_1_1958 _high_ seas.pdf /– Title from the screen.
2. UN Convention on the Law of the Sea in 1982, [Electronic Resource]. – Mode of access: URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements / texts / unclos / unclos_e.pdf /– Title from the screen.
3. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради. – № 47-52. – 1995. – 73 с.
4. Для модернизации воднотранспортной отрасли [Електронний ресурс] / А. Кифак // журнал «Порты Украины» - 2014. - №3. - Режим доступа до журн.: <http://portsukraine.com/node/3621>.

УДК 629.44

ВИРОБНИЧА СТРУКТУРА ВАГОННОГО ГОСПОДАРСТВА

Саянін О.М., к.т.н., професор (УкрДУЗТ)

Вагонне господарство є однією з найважливіших галузей залізничного транспорту. На частку вагонного господарства припадає 20% експлуатаційних витрат, майже одна шоста частина контингенту працівників залізничного транспорту. Основні фонди вагонного господарства становлять одну п'яту основних фондів залізничного транспорту.

Ефективність роботи залізниць в значній мірі залежить від:

- структури вагонного парку;
- техніко-економічних параметрів вагонів;
- технічного стану вагонного парку.

Основне завдання вагонного господарства полягає в забезпеченні перевезень справним вагонним парком. Вагонне господарство безупинно розвивається. В даний час особлива увага

приділяється оптимізації міжремонтних періодів і термінів служби вагонів, підвищення якості ремонтних робіт, впровадження нових та вдосконалення існуючих форм організації виробництва, створення потоково-конвеєрних ліній з ремонту вагонів і їх окремих частин. Велика увага приділяється вдосконаленню механічної бази для технічного обслуговування та поточного ремонту вагонів.

рамного управління.

Вагонні депо є основними лінійними підприємствами вагонного господарства і призначені для: деповського та поточного ремонту пасажирських і вантажних вагонів; ремонту і комплектування вузлів і деталей; обслуговування вагонів в експлуатації.

У відповідності зі спеціалізацією вони діляться на депо для ремонту вагонів: пасажирських; вантажних; ізотермічних, рефрижераторного рухомого складу; контейнерів.

Вагонні депо мають: основні (виробничі), ремонтно-заготівельні і допоміжні цехи та відділення, призначені для різних за характером та обсягом, але в той же час взаємопов'язаних ремонтно-комплектувальних процесів; обслуговуючі пристрої загально деповського значення (наприклад, котельня, підстанція, склади запасних частин і матеріалів).

Виробнича структура вагонного депо визначається складом виробничих підрозділів, їх взаємним розташуванням, а також формами технологічного взаємозв'язку.

Правильна побудова виробничої структури має забезпечити реалізацію принципів спеціалізації, пропорційності і прямої точності. Перший принцип реалізується шляхом спеціалізації підрозділів на виконанні окремих стадій виробничого процесу, другий - створенням пропорційності в продуктивності всіх підрозділів, третій - раціональним розміщенням виробничих підрозділів.

Основними чинниками, що впливають на виробничу структуру, є:

- спеціалізація депо на ремонті певного типу вагонів;
- програма ремонту;
- рівень кооперування.

Генеральний план депо є одним з важливих розділів технічного проекту, що представляє собою раціональне, комплексне

технологічне та будівельно-архітектурне рішення вагонного депо, визначальним взаємне розміщення будівель, споруд, рейкових і безрейковими доріг, наземних і підземних інженерних комунікацій, земних насаджень та огорожень в ув'язці зі схемою виробництва і місцевих умов (рельєф, конфігурація майданчика, орієнтація її по сторонах світу, примикання до основних транспортних магістралей і т.д.).

При розробці генерального плану депо передбачаються наступні основні вимоги:

- взаємне розташування будівель і споруд, що забезпечує потоковість виробництва і найкоротші шляхи пересування ремонтваних вагонів і транспортування запасних частин і матеріалів;

- можливість максимального об'єднання виробничих приміщень та обладнання в одній будівлі проектного депо у вигляді блоку виробничих дільниць та відділень, наприклад, вагоноскладального, тележечно-колісного з роликівим відділенням і ремонтно-комплектуючого ділянки розміщують в головному корпусі депо. У північній будівельній зоні необхідно передбачати об'єднання головного корпусу депо з частиною допоміжних і складських господарств в одній будівлі і поєднувати його з адміністративно-побутовим корпусом і їдальнею пішохідною галереєю, що дозволяє знизити витрати на будівництво депо на 15-16%;

- розташування будівель і споруд депо по відношенню переважаючого вітру, що забезпечує найбільш сприятливі умови для природного їх освітлення і аерації;

- найбільша забезпеченість переміщень вантажів технологічним транспортом і найменша напруженість енергетичних комунікацій;

- виконання правил і норм, встановлених законодавчими і планують органами щодо пожежної безпеки, санітарно-технічних, світлотехнічних умов, цивільної оборони та охорони навколишнього середовища;

- розташування складів легкозаймистих матеріалів та деревообробного ділянки по відношенню до інших будівель з навітряного боку;

- максимальне використання території депо під забудову будівель і критих

приміщень з тим, щоб коефіцієнт щільності забудови в межах огорожі був не менше 0,25, а коефіцієнт використання площі - не менше 0,45.

- можливість розширення будівель, особливо головного корпусу, з найменшими витратами без порушення основної ідеї генерального плану і без знесення раніше зведених капітальних будівель;

- безпечно найліпшим відстаням пішохідний рух працівників депо до побутових і робочих місць без перетину або з найменшою кількістю перетинів в одному рівні з основними потоками вантажів і ремонтів вагонів;

- двостороннє, як правило, примикання проектного вагонного депо до залізничної станції без перетину головних шляхів і створення кутових потоків при подачі вагонів у ремонт прибирання їх після ремонту;

- забезпечення раціональних виробничих транспортних та інженерних мереж на території депо;

- створення єдиного архітектурного ансамблю, відповідного сучасному архітектурно-художньому стилю, дотримання червоних ліній забудови та перпендикулярності осей будівель і споруд, правильного використання елементів благоустрою, очисних споруд та інше.

При розробці генерального плану депо попередньо уточнюють перелік основних будівель і споруд, які будуть розташовані на його території, і встановлюють площі їх забудови та габаритні розміри в плані, а також передбачають потрібні площі для складування запасних частин, пиломатеріалів та іншої продукції, зберігання яких допускається на відкритих майданчиках поза будівлями. Всі допоміжні приміщення, як правило, слід розміщувати у прибудовах до виробничих будинків, а в разі розміщення їх в окремо стоячих будинках вони повинні з'єднуватися з виробничим корпусом депо, опалювальним коридором і галереєю

УДК 656.225.073.235

РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

*Фроленкова Е.О., ст. преподаватель,
Панкова А.А. (БелГУТ)*

Перевозка грузов в контейнерах по железной дороге является одним из самых недорогих и доступных типов международных грузоперевозок между странами ЕС и СНГ, а также для межконтинентальных направлений, включая США, Канаду, Японию, Китай и др. страны.

Главные преимущества контейнерных перевозок:

1. Универсальность. Контейнеры можно использовать для грузов любого типа и практически любого размера.

2. Легкость контроля за целостностью.

3. Надежная защита содержимого контейнера от любых неожиданностей в дороге. Кроме того, контейнер является надежной защитой от погодных явлений и возможных повреждений для перевозимого груза.

4. Возможность использовать технику при погрузке и выгрузке. Механизация облегчает работу сотрудников склада и значительно ускоряет ее. Ручной труд стоит дороже, поэтому контейнеры дают возможность сэкономить на себестоимости перевозок.

5. Относительно низкая цена этого типа упаковки. Стандартный контейнер стоит недорого, позволяя при этом избавиться от многих побочных расходов.

6. Упрощенный процесс доставки со склада и до склада. Универсальные крепления и стандартный размер позволяют максимально быстро отправить контейнер получателю. Для его перемещения на другой тип транспорта требуется минимум времени и трудозатрат.

Процесс контейнеризации грузов, отражающий промышленный потенциал страны, в последние годы претерпевает изменения. Например, развивающиеся страны стали не только основными

грузоотправителями (по тоннажу), но, что особенно важно, главными грузополучателями (57 % объема товаров). На развитых рынках Европы и Америки контейнеризация приблизилась к 100%, т. е. практически все контейнеропригодные грузы перевозятся в контейнерах. Таким образом, развитые страны уже прошли все стадии формирования зрелого рынка контейнерных перевозок, который достаточно успешно функционирует.

Основными полюсами роста мирового контейнерного рынка в ближайшие годы станут Африка, Индия и другие страны Азии, Латинская Америка [1]. Рынок контейнерных перевозок Беларуси растет, тем не менее, все еще находится в стадии формирования и развития.

На белорусский контейнерный трафик влияют следующие основные факторы: внутреннее потребление полуфабрикатов и товаров широкого потребления, объем импорта, экспорта и транзита, мировая макроэкономическая конъюнктура. По данным Минтранса, доля транспортных издержек в Беларуси составляет 33-35 %, тогда как в западных странах – 7-8 %. Сокращение транспортных издержек и оптимизация цепочек поставок крайне актуальны для экономических субъектов. Увеличение доли контейнерных грузов и наращивание количества фиксированных маршрутных отправок (при условии роста внешней торговли промышленными грузами и товарами широкого потребления) отчасти может решить эту проблему [2, с.57].

Вклад транспортно-дорожного комплекса в народно-хозяйственное развитие страны в контексте построения социально-ориентированной экономики осуществляется по двум главным направлениям:

- расширение и повышение эффективности системы товародвижения, прежде всего, в сфере экспортно-импортных операций, вовлечение в хозяйственный оборот дополнительных объёмов природных ресурсов;

- реализация транспортно-транзитного потенциала Беларуси.

Совершенствование транспортных технологий в современных рыночных условиях невозможно без повышения качества обслуживания, ускорения сроков

доставки грузов железнодорожным транспортом и предоставления более конкурентоспособных транспортных услуг. Анализ факторов, влияющих на конкурентоспособность компании, позволяет своевременно выявлять предпочтения грузоотправителей и грузополучателей.

Сегодня Белорусская железная дорога – лидер национальной системы перевозок. Являясь одним из важнейших транспортных комплексов страны, она успешно развивается и обеспечивает почти 70% грузооборота всех видов транспорта общего пользования.

Контейнерные перевозки – относительно молодой для Беларуси вид доставки грузов. В связи с этим железнодорожные контейнерные перевозки еще недостаточно развиты и не в полной мере соответствуют рыночным требованиям по уровню конкурентоспособности. Это приводит к тому, что значительные объемы контейнеропригодных грузов перевозятся другими видами транспорта [3].

Особое внимание Белорусская железная дорога уделяет развитию перевозок специализированными контейнерными поездами.

Белорусская железная дорога успешно реализует совместные транспортно-логистические проекты обслуживания контейнерных перевозок между Европой и Азией. Как положительный результат следует рассматривать рост контейнерных перевозок в сообщении страны Европейского союза – Китай и обратно.

Успешно реализуются транспортно-логистические проекты в рамках обслуживания контейнерных перевозок между Беларусью и портами Балтийского и Черного морей.

Одним из них является поезд комбинированного транспорта «ВИКИНГ» – совместный продукт железных дорог Литвы, Украины и Беларуси, стивидорных компаний и портов Клайпеда, Ильичевск и Одесса. Также значимой для Белорусской железной дороги является организация перевозок контейнерным поездом «ZUBR». Это совместный продукт железных дорог Латвии, Эстонии, Молдовы, Украины и Беларуси, стивидорных компаний и портов Рига, Таллинн, Ильичевск и Одесса. Оба проекта имеют одинаковый уровень тарифных

условий.

В настоящее время по Белорусской железной дороге перевозят грузы международные контейнерные поезда: «Восточный ветер» (Берлин – Брест – Москва/СНГ), «Казахстанский вектор» (Беларусь – Россия – Казахстан – страны Средней Азии), «Монгольский вектор» (Беларусь – Россия – Монголия – Китай), «Фольксваген РУСС» (Брест – Калуга (Россия) – Брест), «Москвич» (Дуйсбург – Брест – Москва), курсирующие по II-му общеевропейскому транспортному коридору [4].

Широкое применение контейнеров позволяет удовлетворять постоянно растущие требования к железнодорожным перевозкам – высокое качество логистического процесса, скорость, безопасность, экономичность

доставки, сохранность грузов.

Список использованных источников

1 Notteboom T, Rodrigue J.-P. The Future of Containerization: Perspectives from Maritime and Inland Freight Distribution // *Geojournal*. 2014. – Vol. 74, N1. – P. 7-22.

2 Состояние и перспективы развития системы транспорта и логистики: доклад / Мин-во транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь. – Минск, 2009. – 123 с.

3 Верещака, Ю. Роль контейнерных перевозок в условиях новой экономики / Ю. Верещака // *Экономика транспортного комплекса*. – 2012. – №20. – С. 150–158.

4 Контейнерные перевозки [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://belint.by/uslugi/kontejnernye_perevozki. – Дата доступа: 14.04.2018.

Секція

**«МЕНЕДЖМЕНТ І МАРКЕТИНГ НА ТРАНСПОРТІ»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ - д.е.н., професор В.Г.Шинкаренко**

УДК 331.101.26

**ЦЕНТР КОМПЕТЕНЦІЙ ЯК
КЛЮЧОВИЙ ІНСТРУМЕНТ
УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ
ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ
ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

Гребенюк Г.М., асистент (ДНУЗТ)

Принципові трансформації характеру та змісту праці, які обумовлені глобалізаційними процесами, високими темпами науково-технічного розвитку та інформатизацією трудової діяльності, вимагають адекватних змін в управлінні розвитком трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту та передбачають перехід від кваліфікації як характеристики рівня володіння професійними вміннями та навичками до компетенцій, що відображає також ділові та особистісні якості працівників підприємства. В сучасних умовах виникає необхідність не в кваліфікації, яка визначається умінням здійснювати ті чи інші операції матеріального характеру, а в компетенціях та компетентності, які розглядається як сукупність навичок, властивих кожному індивіду, в якому поєднуються кваліфікація, соціальна поведінка, здатність працювати в групі, ініціативність та здатність до ризику. Управління розвитком трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту доцільно здійснювати на основі формування раціональної моделі компетенцій та визначення необхідного інструментарію розвитку.

Модель компетенції підприємств залізничного транспорту доцільно розглядати як сукупність п'яти кластерів: корпоративні компетенції, професійні компетенції, управлінські компетенції, компетенції результативності та потенціалу розвитку. Кожен кластер компетенцій має свій набір компетенцій, відповідно до яких доцільно проводити оцінювання працівників підприємств залізничного транспорту та

визначати інструментарій розвитку трудового потенціалу підприємств. Така модель компетенцій дозволить оцінити рівень розвитку трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту; визначити проблеми по таким векторам як професійні здібності, результативність праці, потенціалу до розвитку, управлінські здібності; сформулювати інструментарій розвитку трудового потенціалу.

Управління розвитком трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту повинно бути направлено на підвищення швидкості та якості підготовки персоналу, забезпечення максимальної залученості працівників в процес саморозвитку, формування оптимальної мотивації персоналу для забезпечення його високої результативності. Одним із важливих інструментів управління розвитком трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту є Центр компетенцій, що представляє собою систему інтегрованих структур взаємодії вузів і підприємств залізничного транспорту.

Центр компетенцій є сполучною ланкою консолідації вузів і підприємств залізничного транспорту, що дозволяє формувати компетентнісні моделі фахівців різного рівня управління на підприємствах і створювати збалансовані моделі цілей, методів та інструментів управління розвитком.

Основними цілями центру компетенцій є наступні:

- підготовка фахівців необхідних компетенцій різного рівня управління;
- координація взаємодій вуз-підприємство (Вуз – ПАТ «УЗ»);
- управління інноваційним розвитком трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту.

Вузи формують компетентнісної модель випускника, а керуючи варіативною частиною освітніх програм, можуть формувати на замовлення підприємств необхідну їм компетентнісну модель, доповнюючи її, крім освітньої програми, різними методами і інструментами необхідними для підприємств. Таким чином, підприємства мають можливість

сформувати потрібну для них компетентнісну модель молодих фахівців і здійснювати стратегічне замовлення зовнішнім партнерам - вузам у вигляді знань і навикової складової в залежності від кваліфікації майбутнього фахівця.

Формування Центру компетенцій також дозволить на ПАТ «УЗ» та його підприємствах створити особливе середовище і корпоративну культуру для більш швидкого розвитку трудового потенціалу, підвищення його лояльності та прихильності та адаптивну модель розвитку особистісних і професійних якостей працівників, трансформуючи їх на більш високі рівні управління в короткі терміни, з високою якістю і найменшими витратами, забезпечуючи високу залученість працівників в процес саморозвитку.

В цьому випадку центр компетенцій вирішує наступні завдання:

- формування компетентнісної моделі фахівців;
- оцінка, аналіз та корегування їх розвитку;
- аналіз зміни внутрішнього і зовнішнього середовища.

Зазначені цілі і завдання центру компетенцій на основі використовуваних методів є ключовим інструментарієм розвитку трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту за умови формування необхідної результативності взаємодії всіх взаємовпливаючих структур з питань управління розвитком.

УДК 338.47:656

ПРОБЛЕМИ ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ МЕНЕДЖМЕНТУ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НА ПІДПРИЄМСТВАХ В УМОВАХ ВІТЧИЗНЯНОЇ ЕКОНОМІКИ

*Громова О.В., к.е.н, доцент,
Паламарчук І.В., к.е.н, доцент,
Шилова О.В., студентка (УкрДУЗТ)*

Необхідність впровадження систем менеджменту якості послуг в Україні обумовлена стрімкою глобалізацією ринків та загостренням конкуренції, що накладає на

процес надання послуг проблеми небачених масштабів.

Практика менеджменту не наділяє належної уваги створенню та впровадженню систем управління якістю послуг. Але у зв'язку з суттєвим підсиленням вимог споживачів до якості послуг, загостренням проблем щодо конкурентоспроможності на сучасному етапі, перед наукою і практикою повстало загальне завдання більш детального аналізу питань щодо управління якістю, створення та впровадження систем управління якістю на підприємствах сфери послуг.

Якість функціонування транспортної галузі на базі рівноправного існування підприємств усіх форм власності дозволяє створити поле якості економічних відносин власників послуг транспортної галузі і мережне середовище для реалізації принципів соціально-орієнтованої ринкової економіки. Сучасний розвиток транспортної галузі пройшов декілька стадій, від екстенсивного до інтенсивного, якісного розвитку. Сьогодні перед транспортною галуззю України стоїть завдання вдосконалення технології надання послуг, забезпечення і поліпшення їх якості, ефективності діяльності з метою отримання додаткових конкурентних переваг. Питання підвищення якості транспортних послуг, пошук резервів, можливості контролю розглядаються на державному рівні, на рівні професійних об'єднань, на рівні окремих підприємств.

Транспортна галузь України є цілим комплексом послуг, що формують місце існування людини. Це перевезення пасажирів і вантажів, оформлення транспортної супровідної документації, договорів перевезення, розрахунків тарифів за транспортування, страхування вантажу, митне оформлення і т. п.

По-перше, змінився сам характер макроекономічного регулювання. Так, якщо в плановій економіці система економічного управління була націлена на пряме втручання в транспортне господарство, то сучасна система макрорегулювання направлена в основному на формування сприятливого економічного клімату шляхом непрямой дії на економічних агентів.

По-друге, змінився набір макроекономічних інструментів, що є в розпорядженні державних органів управління.

Нинішній етап - це період освоєння і оволодіння новими важелями економічного впливу.

Вигідне географічне розташування України дає можливість використовувати транспортні мережі в системі міжнародних транспортних коридорів (МТК). Головними проблемами в Україні залишаються відсутність і неспроможність залучення інвестицій для реконструкції МТК, ненадійне й нестабільне інформаційне забезпечення, відсутність поєднання із системою міжнародного зв'язку та узгодженості з міжнародними транспортними органами.

В даний час стан значної частини вітчизняних підприємств транспорту можна охарактеризувати як складний, який пов'язаний, зокрема, з дією таких факторів:

- зниження на багатьох підприємствах обсягів виконуваних послуг;

- невисокий рівень якості і конкурентоспроможності частини наданих послуг (навіть на підприємствах, що характеризуються більш високим рівнем монополізму, і, відповідно, великими фінансовими можливостями);

- недостатня увага до транспортної галузі з боку органів влади і управління різного рівня (проблеми з інвестуванням транспорту, формуванням, що забезпечує інфраструктура і т. п.).

Проблеми кожного підприємства не ізольовані, а пов'язані, у першу чергу, з економічним середовищем. Загальна ситуація з управлінням в Україні може бути визначена як ситуація, в якій проблемам управління не надається належна увага. Проблема полягає в тому, що радикальні перетворення в економіці, що здійснювались у процесі її реформування, повинні супроводжуватися радикальними перетвореннями в управлінні на мікрорівні, що, безсумнівно, стосується і транспортної галузі.

Проблеми, щодо організації управління на підприємствах транспорту, мають своїми причинами як зовнішні, так і внутрішні фактори. До зовнішніх належать:

- недосконала податкова політика і законодавча база, яка у тому числі має недоліки, що стосуються відсутності стимулів для розвитку підприємств транспортної сфери;

- об'єктивні тенденції в зміні

попиту населення на окремі види послуг;

- недостатній розвиток інфраструктури, що забезпечує функціонування і розвиток транспортної галузі, як у цілому, так і всього споживчого ринку;

- зниження купівельної спроможності населення, особливо помітне в провінційних містах, сільській місцевості, містах з оборонними містоутворюючими підприємствами і т. п.

Зовнішні фактори, безсумнівно, визначають умови й обмеження функціонування підприємств, задають вимоги до окремих елементів управлінського механізму (насамперед, до визначення цільового призначення і формулювання місії фірми; вибору оптимальних стратегій функціонування і розвитку; визначення зовнішніх зв'язків у стані конкуренції чи партнерства і т. п.). Однак значення цих факторів (чи «загальних правил гри») не безмежні. Тому що, за більш-менш рівних умов для всіх, котрі задаються зовнішнім середовищем, завжди зустрічаються підприємства, що успішніше адаптуються до цих «загальних правил гри» і мають гарні перспективи для утримання своєї позиції на ринку транспортних послуг і навіть розвитку свого бізнесу. І, навпаки, є підприємства, що не витримують конкуренції, які змінюють у пошуках виходу із ситуації свій профіль, навіть банкрутують. Ці розходження, як показує практика, найчастіше обумовлені дією внутрішніх причин, до числа яких можна віднести управління і рівень його організації.

Основними проблемами транспортних підприємств, що стосуються внутрішніх факторів, є такі:

1 Невелика чисельність персоналу. Значна кількість підприємств транспортної галузі належить до малих підприємств, вони мають відповідну чисельність, і управління за звичай здійснюється на основі взаємозамінності і сполучення виконуваних функцій. За таких умов істотні вимоги ставляться до управлінського персоналу, до знань і умінь у різних галузях менеджменту, до навичок делегування своїх повноважень.

2 Недостатня гнучкість і пристосованість управління до нових умов господарювання. Значна частина підприємств транспорту повільно адаптує свою систему

управління до нових умов господарювання, змін вимог, що надходять із зовнішнього середовища. На підприємствах в основному застосовується лінійно-функціональне управління, орієнтоване на традиційний поділ праці і переважно виконання поточних операцій. Практично не використовуються принципи програмно-цільового планування і проблемно - орієнтованого керування, перехід до якого найбільш складний для середніх і великих транспортних підприємств, що відрізняються низьким рівнем інноваційної активності.

3 Низька управлінська компетенція керівників і фахівців. Ця проблема стоїть досить гостро в різних галузях вітчизняної економіки і, природно, не може обійти сферу транспорту. Тут варто враховувати і те, що підприємства, що належать до сфери вітчизняного транспорту, не належать до категорії надприбуткових підприємств, тому кращі керівники при виборі шляхів своєї кар'єри не завжди мігрують у напрямі даної сфери.

4 Недостатнє забезпечення управління. Тут варто виділити кілька проблем, пов'язаних із різними видами забезпечення. По-перше, присутні очевидні недоліки в системах інформаційного забезпечення управління (надлишок непотрібної інформації, помилкова чи застаріла інформація, невідповідність інформаційної бази задачам управління, змішування оперативної й управлінської інформації і т. д.). Специфічна українська проблема в цій сфері полягає в надмірних амбіціях ряду керівників, що закуповують і встановлюють таку комп'ютерну техніку, яка за своїми можливостями значно перевищує необхідний для даної діяльності рівень.

По-друге, відбуваються очевидні втрати, пов'язані з недосконалим механізмом внутрішнього організаційного управління (нераціональний розподіл функцій, неоптимальна побудова організаційної структури, дисбаланс функцій управління поточною ситуацією і перспективним розвитком, неефективне проведення колегіальних форм вироблення і прийняття управлінських рішень).

По-третє, варто зазначити недостатню ефективність (практичну корисність) використовуваних регламентів діяльності. У

вітчизняній практиці широкого поширення серед керівників набули дві установки. Відповідно до однієї з них, регламенти є звичною, але формальною процедурою, від якої немає ніякої користі. Відповідно до іншої, регламенти потрібні, але вони повинні містити тільки жорсткі норми, що карають і не допускають можливості альтернативних рішень.

Таким чином, для забезпечення ефективності діяльності залізничного транспорту України в умовах ринкової економіки, де поняття «якості» є одним з головних факторів забезпечення конкурентоспроможності підприємства, необхідним є дослідження особливостей формування системи менеджменту якості в відокремлених підрозділах галузі.

УДК 338.47:656.2

ЕКОНОМІЧНА МОДЕЛЬ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ПОСЛУГ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,
Позднякова Л.О., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)*

Моделі соціально-економічних процесів (процесів виробництва та обігу) з погляду їх цільової спрямованості, можна розділити на три основні типи: аналіз, прогноз, оптимізація.

Моделі аналізу мають бути використані з метою ухвалення рішень про конкретні дії, для поглибленого вивчення соціально-економічних процесів, для виявлення тієї залежності і взаємозв'язків в економіці і організації виробництва і обігу, які не є явно очевидними. Це моделі кореляційного і дисперсійного аналізу або модель міжгалузевого балансу витрат і випуску продукції (надання послуг), якщо вона не містить елементів оптимізації.

Моделі прогнозу використовуються, разом з неформальними методами, для визначення економічних і виробничих показників майбутніх періодів. Це змінні, добові, річні або стратегічні плани, прогнози розвитку галузі залізничного транспорту і народного господарства України в цілому.

Задачі цього типу дуже різні за повнотою і достовірністю початкових даних. Мають місце

задачі, що є повністю детермінованими і забезпеченими повною або майже повною інформацією. У цих випадках модель часто має назву інформаційної моделі і має чітко визначений порядок обробки та використання початкових даних, які мають привести до єдиного варіанту плану соціально-економічного розвитку, у випадку, коли не передбачаються елементи оптимізації. В останньому випадку має місце комплекс моделей другого типу (для розробки загальних показників плану) і третього типу (для оптимізації окремих рішень в рамках плану).

Інша картина спостерігається за умов розробки стратегічних планів і прогнозів, а також поточних (річних) планів. У цьому випадку початкова інформація зазвичай є неповною, частина початкових даних в період планування є відсутньою, а по наявності даних не завжди можна гарантувати їх повну достовірність. Тому система моделей для перспективного і поточного планування розвитку залізничного транспорту інша, ніж це має місце у випадку оперативного: разом з детермінованим розрахунком застосовуються методи вірогідності, аналізуються минулі тенденції та ін.

Разом з тим перспективне стратегічне планування включає ряд найважливіших задач оптимізації з вибору оптимальних варіантів соціально-економічного розвитку транспортної системи, для чого використовуються моделі оптимізації.

Моделі оптимізації направлені безпосередньо на вибір раціональних дій у процесі управління. Вибір дій або варіантів конкретних питань може бути використаний з метою складання оперативного, річного або перспективного стратегічного плану або мати вигляд самостійної операції в процесі управління. Відповідно і моделі оптимізації використовуються або в загальній системі моделей планування, або для вирішення окремих самостійних задач щодо реформування залізничного транспорту.

Проте значно більш широке вживання отримали моделі виробничих процесів із застосуванням математичного апарату. Це пояснюється високим ступенем універсальності математичних методів (їх вживання стосовно всіх кількісно вимірних процесів); можливістю отримання результату з будь-якою точністю (в межах точності початкових даних), а також тим, що розвиток

обчислювальної техніки зробив можливим розрахунки задач величезного об'єму. На даному етапі математичні моделі економічних процесів переважають над фізичними. До того ж самі фізичні моделі є речовинною реалізацією будь-якої математичної моделі.

Математична модель соціально-економічного процесу включає такі елементи:

1. Вихідні матеріальні умови, в умовах яких протікає даний процес. Приймаємо перелік різних соціально-економічних ресурсів і видів робіт, продукції, потреб з вказівкою наявної величини ресурсів і наявного потенціалу.

2. Сукупність змінних величин або параметрів управління. Значення їх мають певних межах прийматися відповідно розсуду керуючого органу - Укрзалізниця або Мінтрансзв'язок.

3. Основна залежність між постійними і змінними величинами, які відображають «сутність процесу» і тому мають обов'язково дотримуватися при визначенні чисельних значень змінних.

4. Критерій оптимальності, тобто величина, що є мірою раціональності рішення. Критерієм може бути мінімум витрат у грошовому вираженні, мінімум витрати якогось дефіцитного ресурсу в натурі, максимум випуску продукції (транспортної роботи) в заданому асортименті і при заданих ресурсах, максимум прибутку та ін. Вибір критерію є найважливішим економічним питанням при вирішенні задач оптимізації розвитку залізничного транспорту.

Запропонована математична модель управління якістю послуг залізничного транспорту, що включає систему обмежень і цільову функцію, піддається аналізу в трьох напрямках:

1) перевіряється адекватність моделі, тобто повнота прийнятої системи обмежень. Важливим прийомом перевірки є консультація з досвідченими технологами і економістами відповідних підприємств і організацій;

2) визначається математичний тип задачі, можливість її рішення при наявній обчислювальній техніці, алгоритмах і програмах. Іноді доцільно звести спочатку отриману задачу до більш простого типу за допомогою різних штучних прийомів.

Якщо задача велика за розмірами (дуже багато показників і підприємств),

аналізуються можливості агрегації (укрупнення) даних. Виходячи з типу задачі, вибирається алгоритм рішення, вибирається (або складається наново) програма обробки на ЕОМ. Звичайно це робиться обчислювальним центром, який нерідко бере участь також в розробці моделі;

3) перевіряється інформаційна забезпеченість задачі, можливість отримання всіх передбачених моделлю початкових даних в прийнятні терміни. Якщо такої, можливості немає, модель в допустимих межах спрощується або укрупнюється з метою полегшення збору даних.

Після перевірки і корегування моделі вона використовується для вирішення конкретних задач щодо реформування галузі.

Заключним етапом є аналіз і неформальне доведення результатів обробки на ЕОМ і його узгодження з керівним органом залізничного транспорту, для якого рішення саме і призначене.

Список використаних джерел

1. Агафонова Л.Г., Агафонова О.Є. Туризм, готельний та ресторанний бізнес: Ціноутворення, конкуренція, державне регулювання. – К.: Знання України, 2002. – 358 с.

2. Азоев, Г.Л. Конкуренция: анализ, стратегия и практика: Кн.3 / Г.Л.Азоев; Библиотека хозяйственного человека. – М.: Центр экономики и маркетинга, 1996. – 208 с. – ISBN: 5-85873-009-4.

3. Амблер Т. Практический маркетинг / Т. Амблер Пер. с англ. – СПб.: Изд-во «Питер», М. – Харьков – Минск. – 1999. – 400 с

4. Ансофф И. Стратегическое управление: Сокр. Пер. с англ. / Науч. ред. и автор предисловия Л. И. Евенко. – М.: Экономика, 1989. – 519 с.

5. Антонюк, Л. Л. Міжнародна конкурентоспроможність країн: теорія та механізм реалізації / Л.Л. Антонюк / Монографія. – К.: КНЕУ, 2004, – 273 с.

6. Багиев Г. Л. Международный маркетинг / Багиев Г. Л., Моисеева Н. К., Никифорова С. В. – СПб.: Питер, 2001. – 512 с.

7. Багрова І.З. Складові та фактори конкурентоспроможності / І.З. Багрова, О.Р. Нефедова // Вісник економічних наук України. – 2007. – № 1. – с. 16

8. Баумгартен Л. В. Анализ методов определения конкурентоспособности

организаций и продукции / Л. В. Баумгартен // Маркетинг в России и за рубежом. – 2005. – № 4(48). – с. 345

9. Барабась, Д. О. Конкурентні стратегії підприємства / Д.О. Барабась // Стратегія економічного розвитку України: Науковий збірник. – Вип. 2-3. – К.: КНЕУ, 2000. – с. 208

10. Безтелесна, Л. Механізм забезпечення сталого конкурентоспроможності великого промислового підприємства/ Л. Безтелесна, Н. Чигир // Економіст. – 2004. – № 12. – с. 456 2

11. Белоусов, В. Л. Анализ конкурентоспособности фирмы / В. Л. Белоусов // Маркетинг в России и за рубежом. – 2001. – № 5. – с. 269

12. Бондаренко А. Д. Мировые рынки ресурсов: [учебник] / Бондаренко А. Д. – Донецк: ДонГУ, 1998. – с. 378

13. Борисенко, З.М. Умови економічної конкуренції в Україні / З.М. Борисенко // Економіка України. – 2002. – № 10. – С. 4-11.

14. Боровских Н. Конкурентные стратегии: методология формирования и развития/ Н. Боровских // Маркетинг. – 2005. – С. 37-48.

15. Васильчак С., Мацюняк І. Кадрова безпека підприємства – основа економічного розвитку : Науковий вісник НЛТУ України. – 2009. – Вип. 19.12. – С. 122 – 128

16. Войчак А.В. Конкурентні переваги підприємства: сутність і класифікація/ А.В. Войчак, Р.В. Камишніков // Маркетинг в Україні. – 2005. – №2. С. 50-53.

УДК 338.5:656.611.2

КОРПОРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Кібік О.М., д.е.н., професор (НУ «ОЮА»)

Останнім часом національна економічна система та її складові інтегруються у світові соціально-економічні процеси, що змушує більш активно використовувати інструменти підвищення рівня відповідальності економічних суб'єктів

з врахуванням основ інституційної теорії.

В економічно розвинених країнах отримав розвиток інститут корпоративної відповідальності (КВ), важливим елементом якого є корпоративна соціальна відповідальність (КСВ).

Наприкінці 2011 р. було прийнято Стратегію ЄС відносно корпоративної соціальної відповідальності на 2011–2014 рр. Відповідно до стратегії, корпоративна соціальна відповідальність – це відповідальність бізнесу за свій вплив на суспільство. В ЄС вважається за доцільне існування закону, відповідно до якого крупні бізнес-структури у формі щорічної звітності повинні включати розділи, що відображають результати реалізації заходів у сфері корпоративної соціальної відповідальності. За відсутності зазначених ініціатив, структура повинна надати пояснення. У цей час, за оцінками експертів, менше ніж 1 % компаній надають звіти про КСВ [1].

Метою розвитку системи корпоративної відповідальності є позитивний вплив на оточення економічного суб'єкта задля забезпечення його успішності та відповідно прибутковості протягом тривалого періоду. Для реалізації цієї мети бізнес-структури повинні постійно аналізувати бізнес-процеси та адаптувати їх до сучасних вимог та потреб оточення, що досить часто обумовлює виникнення значних витрат. Тобто корпоративна відповідальність, зокрема соціальна відповідальність, є складовою системи цінностей бізнес-структури, її корпоративної культури, маркетингової політики, зокрема враховується при розробці маркетингових заходів [2].

Провідні іноземні бізнес-структури морського транспорту активно використовують переваги, що обумовлюються наявністю систем корпоративної відповідальності. Результати дослідження іноземними вченими практики реалізації політики корпоративної відповідальності говорять про те, що 10 відомих та успішних іноземних структур портової діяльності мають ефективні системи корпоративної відповідальності. Порти Антверпен, Гамбург, Гонг Конг, Джебель Алі, Роттердам, Нью Йорк, Лос Анджелес, Пусан, Шанхай, Сінгапур активно застосовують такі ініціативи, якими є співпраця з іноземними

портами, наявність КВ-місії, вирішення екологічних проблем, освітня діяльність, вирішення проблем зайнятості, гендерних проблем, енергозбереження, гуманітарна допомога та підтримка благодійних організацій, співпраця з місцевими громадами, наявність звітів про сталий розвиток, прозорість тощо. Результатом реалізації названих ініціатив є мінімізація ризиків функціонування і максимізація цінності портових підприємств [3].

Численні вітчизняні підприємства морського бізнесу, зокрема в сфері портової діяльності, у цей час формують та реалізують систему антикризових заходів, серед яких обов'язковим є удосконалення структури та методів корпоративного управління. Найбільш важливими заходами проектів посилення КВ для національних підприємств портової діяльності вважаємо ініціативи з підвищення рівня ефективності використання ресурсного потенціалу та покращення взаємодії із зацікавленими сторонами. З іншого боку держава та інші економічні агенти, що є безпосередніми або опосередкованими учасниками портової діяльності, також повинні приймати та реалізовувати відповідальні рішення у сфері співпраці з портовими підприємствами. Особливо в умовах кризи держава має робити економічно та політично відповідальні кроки в напрямку підтримки розвитку національних портових підприємств. Вирішення завдання з покращення взаємодії між численними учасниками портової діяльності у найкоротші терміни та з оптимальними витратами є можливим за умови активізації процесів кластеризації.

Вивчення праць вчених [3,4] та результати власних досліджень дозволяють зробити наступний висновок. Реалізація проектів посилення відповідальності бізнес-структур портової діяльності буде сприяти підвищенню рівня їх конкурентоспроможності та оптимізації фінансових результатів завдяки:

- виявленню неефективних сфер діяльності, бізнес-процесів, структурних підрозділів, послуг;
- виявленню можливостей бізнесу, які інакше могли б залишитися невідомими;
- покращенню управління поведінкою зацікавлених сторін, принаймні основних;
- підвищенню інноваційного

потенціалу, що дозволить оптимізувати техніко-технологічний рівень портового виробництва;

- вирішенню проблем розвитку кадрового потенціалу тощо.

З іншого боку отримують позитивні результати інші учасники портової діяльності.

Сталий розвиток сучасного суспільства є можливим за умов забезпечення економічної й політичної стабільності та посилення відповідальності всіх економічних суб'єктів, передусім, бізнес-структур. Зовнішнє та внутрішнє оточення сучасної бізнес-структури портового бізнесу очікує від неї відповідальної поведінки у сфері соціально-економічної діяльності.

Таким чином, реалізовувати КСВ-проекти повинен кожний суб'єкт господарювання у сфері морського бізнесу, зокрема підприємства портової діяльності. Ініціативи з підвищення рівня корпоративної відповідальності – це передумова створення тривалих конкурентних переваг бізнес-структури портового бізнесу у сучасних умовах розвитку світового, регіональних та національних ринків портових робіт та послуг.

Список використаних джерел

1. Нова стратегія Європейської комісії з корпоративної соціальної відповідальності (КСВ) 2011-2014: швидше, вище, сильніше. Експертний коментар від Центру «Розвиток КСВ» [Електронний ресурс]. – Режим доступу http://www.csr-ukraine.org/ctrategiya_evropeyskoi_komisii_.html].

2. Економіко-правові засоби стимулювання експорту в Україні на євроорієнтованих засадах: монографія / [О.П. Подцерковний, О.М. Кібік, К.А. Возняковська, В.О. Котлубай, Ю.В. Хаймінова та ін.]; за ред. О.П. Подцерковного, О.М. Кібік. – Одеса, 2017. – 299 с.

3. Acciaro Michele. Corporate responsibility and value creation in the port sector/ Michele Acciaro // International Journal of Logistics: Research and Applications. - 2015.- Vol. 18, No. 3. – P. 291–311. [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://dx.doi.org/10.1080/13675567.2015.1027150>

4. Aguinis Herman. What We Know and Don't Know about Corporate Social

Responsibility: A Review and Research Agenda / Aguinis Herman, Glavas Journal of // Management. - № 38 (4). – 2012. – P. 932–968.

УДК 656.078.8

ШЛЯХИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

*Нескуба Т.В., к.е.н., ст. викладач,
Мкртичян О.М., ст. викладач,
Богуцький В.Р., студент (УкрДУЗТ)*

Глобалізація економіки вимагає від суб'єктів ринку пошуку оптимальних шляхів забезпечення своєї конкурентоспроможності. Конкуренція, що виникає за таких умов, має потенціал для покращення глобального розподілу ресурсів та загальної ефективності виробничої сфери. З врахуванням того, що діяльність залізничного транспорту України має ключове значення для розвитку економіки держави [1], то забезпечення конкурентних переваг її структурних підрозділів є першорядним напрямком в умовах економічної інтеграції в європейську та світову структуру.

На даний час існує ряд факторів технічного, правового, економічного характеру [2], що перешкоджають ефективній діяльності українських залізниць на європейському транспортному ринку. Бенчмаркінг є інструментом підтримки та вдосконалення економічної діяльності підприємств для досягнення їх конкурентоспроможності у глобальному контексті. Він може вирішувати різні стратегічні цілі та включати в себе різні елементи з метою загального процесу вдосконалення діяльності підприємства.

Бенчмаркінг - інструмент управління, який розробляється паралельно із зростаючою глобалізацією економіки, це аналітичний процес детального порівняння та оцінки підприємства з виробничими показниками виявленого підприємства-лідера в аналогічній галузі. В результаті даного процесу розробляють заходи, спрямовані на

перекриття розриву між підприємством, яке реформується, і лідером.

Основними функціями процесу бенчмаркінгу можна визначити:

- аналітична – виявлення критеріїв успішності підприємства-лідера та розробка на їх основі стратегії підвищення ефективності діяльності інших підприємств;

- нормативна – забезпечення орієнтації діяльності згідно передових практик;

- практична – спрямованість на вдосконалення та позитивні зміни в виробничих процесах;

- мотиваційна - підвищує обізнаність про недоліки продуктивності, пропонує засоби їх уникнення і стимулює процес постійного вдосконалення.

Бенчмаркінг не є короткостроковим інструментом забезпечення скорочення витрат, це довгостроковий процес підвищення ефективності діяльності підприємства та забезпечення високого рівня його конкурентоспроможності на світовому рівні.

З врахуванням специфіки організації і функціонування залізничного транспорту, під бенчмаркінгом розуміють безперервну систему вдосконалення і впровадження основних ефективно працюючих принципів управління «еталонними» структурними підрозділами окремих господарств галузі

Порівняльний аналіз, який є основою процесу бенчмаркінгу, досить поширений в країнах ЄС та широко використовується державними органами у створенні європейської системи мультимодальних перевезень, що складається з автомобільної транспортної системи, системи залізничного транспорту, системи водних шляхів та повітряного транспорту.

Проведення процесу бенчмаркінгу на залізничному транспорті складається з наступних етапів:

- розробка моделі еталонного підприємства (за системою показників);

- вибір базового підприємства з усіх підприємств підгалузі;

- вивчення принципів управління бізнес-процесами на базовому підприємстві;

- впровадження принципів управління бізнес-процесами, що прийняті на базовому підприємстві, в систему управління досліджуваного підприємства.

Таким чином, бенчмаркінг в

транспортному секторі спрямований на визначення потенціалу та можливостей вдосконалення існуючих рамок умов для транспорту з метою підвищення ефективності та стійкості транспортної системи.

Список використаних джерел

1 Бараш Ю.С. Роль залізничного транспорту в соціально-економічному житті України / Ю. С. Бараш // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Проблеми економіки транспорту. – 2012. – Вип. 4. – С. 7-14.

2 Нескуба Т.В. Розвиток потенціалу залізничного транспорту України в умовах глобалізації // Молодий вчений т. 6 №2 (17), 2015. – с. 1269-1271.

3 Дикань В.Л. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем / В.Л. Дикань, М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. – практи. статей. – Вип. 33. – Харків, 2011 – С. 13-19.

3 Кібік О.М. Проблеми соціально-економічного розвитку транспортних підприємств України / О.М. Кібік, Ю.В. Наконечний / Актуальні проблеми держави та права. – 2012. – № 68. – С. 52-63.

4. Кірдіна О. Г. Інвестиційно-інноваційний розвиток залізничного комплексу як основа конкурентоспроможності економіки України : монографія / О. Г. Кірдіна; Укр. держ. акад. заліз. трансп. – Х. : УкрДАЗТ, 2010. – 249 с. 5. Мукмінова Т. А. Ринкова трансформація суб'єктів господарювання на залізничному транспорті / Т. А. Мукмінова // Економіко-математичне моделювання соціально-економічних систем. – 2007. – № 12. – С. 29-37.

5 Біла Книга – Транспорт: План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.transportukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf

6 Андрасюк М., Чардымский М. Бенчмаркінг як інструмент совершенствования ассортиментной политики промышленного предприятия // Маркетолог. — 2010. — № 3(125). — С. 11-17.

7 Градобоев В.В. Бенчмаркинг в современной теории стратегического планирования // Вестн. Моск. ун-та: Сер. 6 «Экономика». — 2008. — № 6. — С. 81-90.

УДК 338.47:656.2 (447)

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ЗНАННЯМИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Овчиннікова В.О., к.е.н., доцент,
Юсупова Т.М., ст. викладач,
Колеснік А.Ю., студентка (УкрДУЗТ)*

Початок нового тисячоліття ознаменовано вступом людського суспільства в таку фазу свого розвитку, коли знання стають основним джерелом конкурентних переваг особистостей і організацій. Інформація та вироблені на її основі знання дозволяють досить швидко і адекватно реагувати на зміни зовнішнього і внутрішнього середовища організації. Усвідомлення знань як економічного ресурсу, життєво необхідного для діяльності компаній, є вагомим підставою для включення їх в сферу управлінської діяльності.

Сучасний залізничний транспорт постійно знаходиться в процесі перетворення, в ході якого зростає швидкість і ефективність перевезень, а також розширюється спектр послуг для клієнтів. Все це вимагає постійного оновлення знань (тобто впровадження інноваційних технологій і методів у всі сфери діяльності залізничного транспорту) з урахуванням дотримання умов безпеки його діяльності та розвитку. Тобто наразі виникла потреба у формуванні стратегії управління знаннями, що базуватиметься на інноваційно-безпековому підході.

Аналіз надбань науковців [1 – 9] дозволяє сформулювати декілька різних підходів до формування моделей управління знаннями. Можна виділилися три напрямки управління знаннями - «європейський» розглядає управління знаннями з позиції його вимірювання, «американський» підхід полягає в безпосередньому «управлінні знаннями», «японський» – орієнтується на «створення

знання».

У цілому можна зробити висновок, що управління знаннями являє собою комбінацію окремих аспектів управління персоналом, інноваційного та комунікаційного менеджменту, а також використання нових інформаційних технологій в управлінні організаціями.

Управління знаннями включає в себе такі компоненти [1 – 9]: стимулювання приросту знань; відбір і акумулювання значних відомостей із зовнішніх по відношенню до даної організації джерел; збереження, класифікацію, трансформацію, забезпечення доступності знань; поширення та обмін знань, в тому числі в рамках організації; використання знань в ділових процесах, зокрема при ухваленні рішень; втілення знань в продуктах, послугах, документах, базах даних і програмному забезпеченні; оцінку знань, вимір і використання нематеріальних активів організації; захист знань.

Стратегічний підхід щодо управління знаннями на залізничному транспорті повинен реалізуватися через забезпечення взаємозв'язку управління знаннями зі стратегією ПАТ «Українська залізниця» і потребами зовнішніх зацікавлених сторін. Зокрема слід встановити причинно-наслідкові зв'язки між знаннями і потребами зовнішніх зацікавлених сторін, визначаються ключові знання, які необхідні для реалізації стратегії та визначається прогалина в ключових знаннях.

Враховуючи вищевикладені положення було виділено ключові аспекти стратегічного управління знаннями на залізничному транспорті.

Суб'єктами стратегічного управління знаннями на підприємствах залізничного транспорту є керівники всіх ланок ієрархії управління. Об'єктом стратегічного управління визначено компетенції персоналу, інформаційні ресурси, інформаційно-комунікаційні системи та ризики втрати знань підприємств залізничного транспорту.

Головною метою стратегічного управління знаннями має стати формування базису ефективного функціонування залізничного транспорту в умовах поширення інноваційно-інформаційного прогресу постіндустріального суспільства.

До основних принципів стратегічного

управління знаннями слід віднести: науковості, системності, ситуативності, розуміння та використання психологічних чинників, повноважень і відповідальності, демократичного централізму, інтеграції, розвитку умов і можливостей, забезпечення новизни знань, винагороди за знання, перетворення знань в дію.

Цілями стратегічного управління знаннями на вітчизняному залізничному транспорті слід визначити: розвиток компетенцій персоналу, орієнтованих на реалізацію стратегічних завдань залізничної галузі; створення комплексного інтегрованого інформаційного середовища, що забезпечує підвищення якості бізнес-процесів підприємств залізничного транспорту; реалізація ефективної взаємодії підприємств залізничного транспорту з зацікавленими особами для підвищення іміджу залізничної галузі; формування знаннєвої підсистеми управління економічною безпекою на підприємствах залізничного транспорту.

Список використаних джерел

1. Федулова Л.І. Економіка знань: підручник / Л.І. Федулова. – К.: Інститут економіки прогнозування, 2009. – 600 с.
2. Wiig K. Knowledge Management: An Introduction and Perspective / K. Wiig // Journal of Knowledge Management. – 1997. – Vol.1. – P. 6 – 14.
3. Трофимова Л.А. Управление знаниями : учебное пособие / Л.А. Трофимова, В.В. Трофимов. – СПб. : Изд-во СПбГУЭФ, 2012. – 77 с.
4. Томах В.В. Сутність процесу управління знаннями підприємств промисловості / В.В. Томах // Проблеми економіки. – 2014. – № 2. – С. 161–166.
5. Дикань В.Л. Стратегічне управління: навчальний посібник / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, О.В. Маковоз, І.В. Токмакова, О.В. Шраменко. – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 272 с.
6. Тищенко О.М. Стратегічне управління : навч. посібн. / О.М. Тищенко, В.О. Могилко, І.А. Дмитрієв. – Х. : ХНАДУ, 2016. – 252 с.
7. Almirall E. Open versus closed innovation: a model of discovery and divergence / E. Almirall, R. Casadesus-Masanell // Academy

of Management Review. – 2010. – V. 35, Issue 1. – P. 27–47.

8. Brabham D.C. Motivations for Participation in a Crowdsourcing Application to Improve Public Engagement in Transit Planning / D.C. Brabham // Journal of Applied Communication Research. – 2012. – Vol. 40, Issue 3. – P. 307-328.

9. Gast A. The social side of strategy / A. Gast, M. Zanini // McKinsey Quarterly. – 2012. – Issue 2. – P. 82-93.

УДК 65.336.532.2

УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ЗАСАДАХ КОНТРОЛІНГУ: ОБ'ЄКТИВНА НЕОБХІДНІСТЬ ТА КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ

Озерова О.Г., здобувач (ДУІТ)

На даному етапі функціонування підприємств залізничного транспорту описана вище система управління підприємством абсолютно не дієва. Практично основні показники діяльності підприємства залізничного транспорту, які впливають на ефективність його функціонування є «відірваними» один від одного, не утворюють єдиної системи із злагодженим механізмом. Специфіка галузі залізничних перевезень та її стратегічне значення в масштабах країни свідчить про труднощі в процесі управління доходами, у зв'язку з рядом факторів: відсутністю науково-обґрунтованої концепції управління доходам підприємств залізничного транспорту; перехресне субсидювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних перевезень при відсутності дієвого компенсаційного механізму з боку держави; неможливість акумулювання доходів для забезпечення відтворювальних процесів; одноцільова спрямованість доходів на покриття виключно експлуатаційних витрат; жорстка система державного регулювання тарифів на перевезення та їх недостатня ринковоорієнтованість; неможливість збалансування доходів та витрат за

відсутності взаємоузгодженої номенклатури; відтік клієнтів на інші види транспорту та як наслідок зниження обсягів вантажоперевезень та пасажироперевезень; непрозорість та складність процесу внутрішнього розподілу та перерозподілу доходів між структурними підрозділами, що не відповідає умовам функціонування підприємства в умовах ринкової економіки. Таким чином, слід відзначити, що система управління доходами підприємств залізничного транспорту на даному етапі є важкокерованою, а отже особливого значення для забезпечення ефективного функціонування транспортних підприємств набуває саме управління витратами [1,с.139]. Отже, об'єктивною необхідністю забезпечення ефективної роботи підприємств залізничного транспорту є впровадження концепції контролінгу, як системного явища (рис. 1).

Контролінг представлений переважно як цілісна система управління діяльністю підприємством, а контролінг витрат розглядається не часто. Проте контролінг

витрат представляє собою нову філософію управління:

А) суперменеджмент, який забезпечує управління майбутнім;

Б) управління управлінням, який забезпечує зв'язок «об'єкт-суб'єкт управління»;

В) оптимізація співвідношення «витрати-результат» при досягненні мети діяльності підприємства;

Г) особлива функція управління, як рефлексія, що знаходиться на більш високому ієрархічному рівні функцій контролю [2,с.75].

Концептуально контролінг витрат знаходиться на стику системи управління та контролінгу, використовуючи однакові інструменти, інформаційну базу тощо, проте, представляє собою окрему систему, яка є інтегрованою у загальну систему контролінгу, що повинна забезпечити виконання наступних функцій: прогнозування та планування, облік, координація, аналіз, мотивація та консалтинг, контроль та моніторинг, інформаційне забезпечення.



Рис. 1 Система управління витратами підприємства залізничного транспорту на засадах контролінгу (запропоновано автором)

Контролінг витрат не потребує розробки нових методів, принципів та інструментів управління, використовуючи набутий інструментарій, проте передбачає їх застосування не ізольовано та періодично, а комплексно та регулярно. Основною перевагою контролінгу витрат є взаємне доповнення інструментів та методів управління, їх постійний вплив на підконтрольні об'єкти з метою не виправлення недоліків, а їх попередження.

Автор вбачає в тому що витрати мають високий ступінь значення в діяльності підприємств залізничного транспорту доцільність інтегрування концепції контролінгу в систему управління витратами підприємств залізничного транспорту.

Список використаних джерел

1. Бойко Є.І. Удосконалення системи управління витратами на підприємствах / Бойко Є.І. // Науковий вісник НЛТУ України. – Л.: 2008. – С. 139
2. Чувашлова М.В. Внедрение контроллинга в систему управления предприятием авиационной промышленности: монография / М.В. Чувашлова. – М.: Издательский дом Академии Естествознания, 2013. – 316 с.

УДК 330.341

РОЛЬ УПРАВЛІННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЮ ВЛАСНІСТЮ В ІННОВАЦІЙНОМУ РОЗВИТКУ

Синіговець О.М., к.е.н., доцент (НТУ«ХП»)

Інноваційна модель розвитку ґрунтується на ефективному використанні інтелектуального потенціалу, масштабному впровадженні результатів інтелектуальної праці, зростанні обсягів обороту інтелектуальної власності, цілеспрямованому та системному відтворенні наукомістких галузей.

Формування ринку інтелектуальної власності, впровадження ефективного механізму комерціалізації інтелектуальної власності і новітніх форм її використання (франчайзингу, лізингових договорів та інш.),

оцінки вартості нематеріальних активів та розвиток інноваційної системи є важливими передумовами інноваційного розвитку. За оцінками внесок доданої вартості утвореної від обігу інтелектуальної власності в ВВП США складає 12%, Німеччині – 7-8%, Швеції – 20%. Інтелектуальна власність є основним нематеріальним активом суб'єктів ринку, який включає патентні, авторські і суміжні права, комерційну таємницю. Інтелектуальна власність є основою створення доданої вартості, засобом капіталізації активів підприємств, інвестиційним ресурсом. Сутність відношень власності часто зводиться до монополії використання об'єктів інтелектуальної власності, виключні права на результати інтелектуальної діяльності можуть забезпечувати легальну монополію на різні об'єкти інтелектуальної власності. Антиконтурентні домовленості, обмеження вільної конкуренції визначають нові завади і стримуючі фактори інноваційному розвитку.

Провідною тенденцією на світовому ринку інтелектуальної власності стала оренда інтелектуальної власності. Підприємства інвестують у цю галузь, сприяючи зростанню ринку. Розвиток відбувається шляхом активної участі у міжнародному обміні результатами інтелектуальної діяльності, купівлі-продажу патентів і ліцензій, ноу-хау, інжинірингових послуг, участі спеціалістів у міжнародних науково-практичних конференціях, закордонних відрядженнях, організації міжнародних виставок, ярмарків тощо. Комерціалізація інтелектуальної власності визначається як важлива складова обігу інтелектуального капіталу. Купівля-продаж об'єктів інтелектуальної власності оформляється відповідним договором, який виступає інструментом узгодження інтересів суб'єктів господарювання.

Дієвий ринок об'єктів інтелектуальної власності здатний вивести результати творчої розумової праці у господарський обіг. Ринок інтелектуальної власності визначається, як система економічних відносин між різними суб'єктами господарювання з приводу організації, використання і купівлі-продажу об'єктів інтелектуальної власності і привласнення на цій основі частини необхідного і додаткового прибутку. Інтелектуальна власність у ринковій економіці використовується на основах її

комерціалізації, забезпечення отримання прибутку. Ринок інтелектуальної власності і пов'язаних з ним послуг поділяють за напрямками створення об'єктів інтелектуальної власності, правового супроводу використання об'єктів інтелектуальної власності на ринку, оцінки інтелектуальної власності, страхування інтелектуальної власності. Привабливість для власників прав об'єктів інтелектуальної власності і потенційних інвесторів визначає розвиненість усіх укрупнених сегментів ринку. Виходячи з виду майна основними сегментами світового ринку інтелектуальної власності можуть бути авторські права, комерційні таємниці, патенти, торговельні марки та упакування або зовнішній вигляд товару.

Формування ринку об'єктів інтелектуальної власності залежить від характеристик внутрішнього попиту, розвитку сфер пропозиції і надходжень, внутрішньої конкуренції, створених факторних умов.

Узгодження інтересів основних суб'єктів відносин інтелектуальної власності, відповідність попиту на об'єкти інтелектуальної власності і їх пропозиції забезпечується організацією мережі інноваційного посередництва за участі центру трансферу технологій. Якщо виходити із існуючої залежності розвитку ринку трансферу технологій і чисельності вчених, для вітчизняної економіки відзначається суттєве відставання в цій сфері діяльності. Управління процесом формування інтелектуальних знань повинно бути системним, інтенсивність процесу забезпечується мережею творчих груп, сітьових проектних підгруп, мережевою формою функціонування підприємства.

Ринок об'єктів інтелектуальної власності розглядається як сегмент ринку інновацій. За даними досліджень в Україні є прийнятними показники чисельності наукових співробітників, індексу розвитку людського потенціалу, рівня освіченості. Проте, частка України на ринку високотехнологічної продукції є незначною, представлена на світових ринках переважно у низько- та середньо-технологічних секторах із незначним рівнем доданої вартості, існує невідповідність реальних обсягів фінансування науково-технологічного комплексу, витрат недержавного сектору на наукові дослідження

та розробки, структури новітніх технологічних змін і структури інвестицій. На відміну в розвинених країнах 85—90 % приросту ВВП забезпечується за рахунок виробництва та експорту наукомісткої продукції.

Вітчизняна інноваційна система не відповідає сучасним вимогам, характеризується структурною деформованістю, інституційною неповнотою, неузгодженістю та незбалансованістю технологічних, економічних та соціальних аспектів, механізмів інноваційної діяльності. Напрямами стимулювання інноваційної діяльності на підприємствах є створення інноваційних товарів та процесів на підприємстві, розробка корпоративних стратегій високотехнологічного розвитку, розвиток співпраці підприємств у науково-технічній сфері, організація науково-технічного обміну, фінансування НДДКР та інноваційної діяльності. В сучасних умовах важливим є стимулювання створення та швидкого впровадження в господарський обіг нових об'єктів прав інтелектуальної власності, комерціалізації науково-технічних досягнень.

Інтелектуальна власність може проявитися значною перевагою для бізнес-організацій, інструментом для формування відмінного іміджу у свідомості потенційних клієнтів.

Права інтелектуальної власності допомагають продавати продукцію, створювати споживача, таким чином забезпечуючи збільшення прибутку. Права стають важливим активом в намаганні зберегти лідерство над конкурентами, підприємства більше витрачають на придбання таких прав. Конкурентоспроможність об'єктів інтелектуальної власності визначаються чинниками ступеня правового захисту, технічним рівнем, новизною, специфікою ринку, ціною, очікуваною напруженістю суперництва, ймовірністю розширення ринку.

Таким чином, потребують подальшого вирішення такі питання, як захист прав та економічних інтересів суб'єктів інноваційного процесу, створення соціально-економічних умов розвитку ринку інтелектуальної власності, забезпечення трансферу сучасних технологій, міжнародного обміну інформацією та знаннями. Розподіл та обмін

знаннями може бути індивідуальним, внутрішньо - та міжкорпоративним, внутрішньо - та міжрегіональним. Необхідно створити умови сприяння розвитку високоризикових наукових досліджень та комплексної дослідницької інфраструктури, умови продуктивного середовища, в якому інновації є цінними і сприяють творчості.

УДК 656.062+339.138

ЛОГИСТИКА И МАРКЕТИНГ: ПРОБЛЕМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

*Фроленкова Г.В., ст. преподаватель
(БелГУТ)*

Логистика связана со многими сферами экономики, но наиболее тесная связь наблюдается с маркетинговыми подразделениями предприятий.

В современных условиях предприятию уже нельзя обойтись только применением маркетинга. Выявленный маркетингом спрос должен своевременно удовлетворяться посредством быстрой и точной поставки, а это возможно лишь при налаженной системе логистики.

Одной из функций маркетинга является управление товародвижением, один из элементов комплекса маркетинга – распределение, создание каналов распределения товаров, которые обеспечивают их перемещение от места производства к месту потребления [1, с.283].

Маркетинг и логистика являются частями любой транспортной системы, целью которой является удовлетворение потребностей клиентов. Маркетинг выявляет, стимулирует и формирует возникший спрос, а логистика своевременно удовлетворяет его посредством быстрой и точной поставки груза (товара) потребителю, т.е. обеспечивает продвижение товарного потока к потребителю.

Таким образом, обе функции обеспечивают единый процесс и для достижения успеха. При оптимальном одновременном использовании маркетинга и логистики повышается эффективность всего предприятия.

Однако для этого они должны правильно взаимодействовать, а поскольку связи между маркетингом и логистикой настолько сильны и переплетены, что иногда бывает трудно разделить сферы интересов двух ключевых областей бизнеса, то во взаимодействии подразделений маркетинга и логистики предприятия могут возникать проблемы.

Взаимодействие транспортного маркетинга как концепции управления, ориентированной на рынок грузоотправителей, и логистики как концепции управления, ориентированной на поток, создает возможности для повышения материальной и информационной полезности и ценности продукта для потребителя.

Взаимодействие маркетинга и логистики целесообразно рассмотреть по следующим разделам:

Продукт (груз). Важной характеристикой сферы взаимного пересечения интересов маркетинга и логистики являются характеристики груза.

Характеристики груза непосредственно влияют на структуру логистических цепей и каналов в системе дистрибьюции, а также на уровень запасов, виды транспортных средств, способы транспортировки и т. д..

Место. Взаимодействие логистики и маркетинга по параметру «место» обычно представляет собой *проблему выбора точек сбыта* основного объема грузов.

Цена. Логистика, по отношению к фактору «цена», обычно оказывает прямое влияние на достижение организацией корпоративных или финансовых стратегических целей, задаваемых маркетингом. Ценовые решения требуют тщательного анализа факторов, относящихся к конкурентным грузам, социально-экономическим, демографическим и др. характеристикам грузополучателей и грузоотправителей на конкретном сегменте рынка.

В ряде случаев логистика может быть заинтересована в разных схемах ценообразования, если они отвечают требованиям управления запасами, изменения места складирования и времени доставки, диктуемых спросом и обеспечением соответствующего уровня качества сервиса.

Продвижение. Продвижение является одной из ключевых функций маркетинга, которой уделяется много внимания в любой организации. Важность продвижения подтверждается теми огромными суммами, которые затрачиваются во всем мире на рекламу, демонстрацию процесса оказания услуг, организацию.

Обычно специалисты по маркетингу подразделяют стратегии продвижения готовой продукции на две базовых категории: «тянущие» и «толкающие». Эти категории связаны с конкуренцией в логистических каналах распределения.

Организация взаимодействия

Чтобы избежать проблем, нужно выстроить *правильное взаимодействие между отделами логистики и маркетинга*. Для достижения нужного результата необходим целый комплекс мер, включающий разработку межфункциональных процедур, регулярные коммуникации, делегирование внешним отделам функций контроля и координации определенных процессов и, наконец, взаимное образование. Логистам и маркетологам будет легче найти общий язык, если они будут разбираться не только в своем предмете, но и в предмете своего визави.

Что лидерство в конкурентной борьбе приобретает сегодня тот, кто компетентен как в области маркетинга, так и в области логистики, кто владеет их методами, эффективно интегрирует и применяет их на практике при управлении деятельностью организации. Таким образом, в условиях взаимопонимания интересов маркетологов и логистов можно достичь максимального успеха в создании и продвижении нового товара, а также повышении конкурентоспособности производителя.

Переход к рыночным отношениям диктует необходимость ориентации на новые стандарты работы: качества (соответствие стандартам, надежность, долговечность, гарантии) и более высокий стандарт для потребителя. В связи с этим возник новый, более широкий, системный подход в определении логистики: кроме управления операциями товародвижения ее задачами являются также анализ рынков поставщиков и потребителей, координация спроса и предложения на рынках товаров и услуг, гармонизация, а также эффективное

взаимодействие потенциальных конкурентов [1, с. 285].

В современных условиях функционирования транспортных предприятий следует отметить особую роль взаимодействия маркетинга и логистики в осуществлении качественных и конкурентоспособной транспортной продукции.

Список использованных источников

1 Транспортный маркетинг: учеб. / В.Г. Галабурда, Г.В. Бубнова, Е.А. Иванова и др.; под ред. В.Г. Галабурды. – Изд. Перераб. и доп. – М. : ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011. – 452 с.

УДК 658.7

РОЛЬ ТЕХНОЛОГІЙ BLOCKCHAIN В РОЗВИТКУ СУДНОПЛАВСТВА

Хаймінова Ю.В., к.е.н., доцент (НУ «ОЮА»)

Пошук інноваційних рішень оптимізації транспортного процесу є актуальним та своєчасним, приймаючи до уваги виклики, з якими стикається морська галузь останніми роками. Впровадження новітніх технологій створює нові можливості для розвитку морських перевезень та зростання економічної ефективності роботи транспортних компаній. Проте, оцінка перспектив впровадження нових технологій, наприклад blockchain, в роботу бізнес-структур морської галузі потребує вирішення завдань та урахування загроз, що супроводжуються їх впровадженням.

Так в дослідженні UNCTAD зазначається, що blockchain-технології ще не набули широкого розповсюдження в морській індустрії. Деякі морські перевізники використовують в роботі сервіси, які забезпечують необхідні цифрові процеси та функції для бронювання, відстеження вантажу та документації, дозволяють клієнтам спілкуватися з перевізниками. Однак, паперові документи в процесі доставки вантажів все ще використовуються в організації транспортного

процесу. Це призводить до втрат часу та в цілому збільшує загальну вартість перевезення [1]. За оцінкою фахівців, саме використання blockchain – технології сприятиме розвитку морських перевезень та удосконаленню морської логістики [1, 2]. Порти Антверпен та Роттердам є початківцями впровадження blockchain – технології для оптимізації портової логістики. З 2016 р. в порту Роттердам проводяться випробування blockchain – технології, а з 2017 р. функціонує blockchain - лабораторія дослідницького напрямлення. Адміністрація порту Сінгапур та компанія Samsung Heavy Industries також досліджують використання blockchain в межах ланцюга постачання [2]. Тестове перевезення вантажу за допомогою розподіленого реєстру британської компанією Marine Transport International (MTI) показало, що обмін інформацією в режимі реального часу в закритій системі дозволило на 90 % скоротити витрати на бухгалтерську роботу та значно оптимізувати комунікації між учасниками процесу доставки контейнерів [3].

Впровадження пілотних проектів використання технології blockchain для організації логістичної мережі в морських портах довели, що постачальники, відправники вантажів, портові оператори, митні органи мають можливість отримувати всі дані про доставку в реальному часі через дієздатну blockchain - платформу.

Судноплавні компанії також зацікавлені використовувати переваги даної технології в своїй діяльності. Найбільший контейнерний перевізник Maersk Line спільно з IBM досліджує можливості використання blockchain в судноплаванні. У 2017 р. були здійснені перші тестові випробування нової технології, які показали працездатність та позитивний вплив на організацію інформаційного обміну між учасниками процесу транспортування. На початку 2018 р. Maersk спільно з IBM аносувала створення компанії, метою якої є розробка та впровадження за допомогою blockchain-технології глобальної торговельної платформи, яка пропонуватиме цифрові продукти та інтеграційні сервіси, що забезпечить прозорість інформації про рух товару по ланках логістичного ланцюжка, спростить документообіг та пов'язані з ним

процеси, які цей рух ускладнюють [4, 5]. С IBM в цій сфері співпрацює також японська судноплавна компанія Mitsui OSK Lines (MOL) [6].

Великий контейнерний перевізник Hyundai Merchant Marine (HMM) є учасником пілотного blockchain - проекту спільно з SDS (дочірня ІТ - компанія Samsung), IBM, митною службою та Міністерством океанів і рибальства Республіки Корея [5].

Адаптація blockchain – технології, таких як smart – контракти, може створити наступні переваги для судноплавної галузі: швидкий час обробки та оновлення інформації в режимі реального часу; висока точність внаслідок автоматизації виконання контрактів та процесів; повна прозорість інформації для учасників ринку, внаслідок того, що інформація зберігається в місці, до якого кожен може мати доступ, за умови, що він має необхідний ключ доступу; підвищена безпека внаслідок шифрування інформації та відсутності можливості у користувачів втручатись в систему та змінювати інформацію; економія витрат внаслідок того, що витрати, пов'язані з документацією та процедурними затримками, розбіжностями або помилками можуть бути мінімізовані.

Незважаючи на переваги такої технології для судноплавної галузі, існує кілька проблем, які можуть уповільнити темп впровадження даної технології в судноплавну галузь. По-перше, специфічність та унікальність договірних умов фрахтування судна, продажу та придбання товарів. По-друге, сторони, що беруть участь в транспортному процесі, мають власні контрактні умови, які зазвичай підлягають переговорам та ускладнює застосування в універсальній системі. Отже, технологія blockchain повинна бути налаштована на включення спеціальних умов. По-третє, blockchain не адаптована, або ще не дозволена всіма юрисдикціями. Для використання в глобальному процесі перевезення, де залучені різні уряди та агентства, потрібно створити загальну, універсальну платформу [4]. Крім того, деякі фахівці стримано висловлюються щодо перспективи широкого впровадження системи в судноплаводство, оскільки лише великі компанії можуть забезпечити необхідний рівень технологічного досвіду, який необхідний для його підтримки

blockchain. В процесі консолідації учасників ланцюга доставки може виявитись, що багато судноплавних компаній мають фрагментовані системи, багато з яких є застарілими та нездатними підтримувати складну систему blockchain. Також, витрати на впровадження blockchain можуть виявитись високими для невеликих компаній. Таким чином, технологія blockchain може виступати каталізатором більшої консолідації судноплавної галузі або створення дворівневої системи, в якій деякі лінії залишаться працювати поза віртуальним світом [2].

Таким чином, blockchain – технологія має перспективи використання в морському судноплаванні. Не дивлячись на зазначені недоліки, адаптація технології створить нові стимули розвитку світового судноплавання. До переваг використання технології blockchain в судноплаванні відносять швидкість обробки даних, оновлення даних в реальному часі, високий рівень точності та прозорості виконаних операцій. В підсумку, це дозволить поліпшити взаємодію між учасниками транспортного процесу, знизити витрати на транспортування вантажів, підвищити ефективність роботи перевізників та сприятиме розвитку світової торгівлі загалом.

Список використаних джерел

1. Review of maritime transport 2017 // Report by the UNCTAD secretariat [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://archive.unctad.org/templates/webflyer.asp>.
2. Savvides N. Blockchain: Is shipping prepared? // N. Savvides [Electronic resource] - Mode of access: <https://fairplay.ihs.com/technology/article/429790/1/blockchain-is-shipping-prepared>.
3. Петренко А. Логистика по блокчейну / А.Петренко [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.popular-logistics.com/single-post/2017/11/28>.
4. How can the shipping industry take advantage of the blockchain technology? [Electronic resource] - Mode of access: <https://opensea.pro/blog/blockchain-for-shipping-industry>
5. Maersk и IBM запустят совместную блокчейн-платформу // Порти України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ports.com.ua/news/maersk-i->

ibm-zapustyat-sovmestnuyu-blokcheyn-platformu.

6. Японская судоходная компания тестирует блокчейн для трансграничной торговли [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://coinews.io/ru/category/1-kripto/article/1463-yaponska-sudnoplavna-kompan%D1%96ya-testu%D1%94-blokcheyn-dlya-transkordonno%D1%97-torg%D1%96vl%D1%97>.

УДК 339.137.2(477)

УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ТА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПРОДУКЦІЇ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Чорнобровка І.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Посилення глобалізаційних та євроінтеграційних перетворень, загострення конкурентної боротьби на всіх рівнях господарювання, швидкий розвиток НТП вимагають від вітчизняних підприємств пошуку перспективних напрямків формування їх конкурентоспроможного потенціалу. Проблема підвищення конкурентоспроможності є вирішальною при забезпеченні виживання та прибутковості підприємства в ринкових умовах господарювання.

Найперспективнішим шляхом підвищення якості продукції та забезпечення належного рівня конкурентоспроможності є управління ними. Управління якістю та конкурентоспроможністю є одним із найважливіших напрямків загального управління підприємством, яке визначає політику, цілі та відповідальність у цих сферах. На підприємствах поряд з системою якості необхідно впроваджувати системи, які взаємодіють і доповнюють її, забезпечують якість і конкурентоспроможність при оптимальних витратах і, як наслідок, прибуток підприємству та конкурентоспроможну ціну якісних виробів.

конкурентоспроможність вітчизняної продукції на світових ринках залишається переважно на низькому рівні. Проблема

конкурентоспроможності є досить важливою як на загальнонаціональному рівні, так і на рівні окремо взятого господарюючого суб'єкта.

Входження України у світовий торговий простір і посилення конкуренції з боку зарубіжних виробників та імпортерів, нестабільна економічна та фінансово-кредитна політика держави, зміни в соціально-демографічному складі населення, поява та розвиток нових технологій, створення нових продуктів та скорочення життєвого циклу існуючих товарів – ці чинники несуть у собі як потенційні можливості, так і значні загрози для існування українських підприємств. За таких умов важливо вчасно помітити зміни, які впливають на діяльність підприємств, ідентифікувати тенденції їхнього розвитку, визначити та реалізувати відповідні заходи, спрямовані на ліквідацію або зменшення негативних наслідків та використання сприятливих нагод, тобто не пасивна реакція на зміни, а активна превентивна діяльність підприємства має бути основою пристосування до конкурентного середовища.

Непостійне внутрішнє та зовнішнє середовище господарювання ставить перед підприємствами завдання щодо швидкого пристосування до змін, своєчасність відповідної реакції буде визначатись ефективністю сформованої системи управління конкурентоспроможністю підприємства.

Забезпечення конкурентоспроможності повинна бути направлена на вирішення таких задач:

- дослідження потреб споживачів та їх розвиток;
- оцінку поведінки та можливостей;
- дослідження розвитку ринку;
- дослідження середовища;
- виготовлення товару високої якості.

Під управлінням конкурентоспроможністю продукції слід розуміти процес планування та забезпечення необхідного рівня підвищення конкурентоспроможності продукції за допомогою цілеспрямованого впливу на умови і чинники, що її формують. При цьому конкурентоспроможність продукції забезпечується в рамках функціонування певних процесів: дослідження, розробки, виготовлення і споживання. Управління конкурентоспроможністю повинно бути

рейтинговим, тобто таким, яке при прийнятті управлінських рішень щодо забезпечення конкурентоспроможності орієнтується на основний результат – рейтинг та порівнює його з необхідними витратами для досягнення ефективності.

Значене місце в системі забезпечення конкурентоспроможності продукції займає саме її якість. Варто зауважити, що на сучасних ринках прослідковується тенденція до зростання ролі нецінових показників забезпечення конкурентоспроможності продукції, серед яких особливе місце посідає якість продукції.

Високий рівень якості продукції – це конкурентна перевага вищого рівня, що забезпечує підприємству стійкість на ринку на довготривалий період. Підвищуючи якість продукції, товаровиробник випереджає найближчих конкурентів в довгостроковій перспективі, оскільки останнім знадобиться тривалий час і значні капіталовкладення в оновлення технологій і налагодження нового виробництва.

Показник якості поступово займає високу позицію серед факторів забезпечення конкурентоспроможності продукції. Якість визначається рівнем задоволення споживача або користувача, чим окреслюється соціально-економічна та суспільна значимість її підвищення.

Більш ефективні ринки висувають нові вимоги до якості продукції, що вимагають врахування змін і тенденцій у світовому економічному просторі. Швидкий розвиток НТП та зростання ролі знань вимагають втілення інноваційних рішень у виробничі, організаційні, управлінські та збутові процеси на підприємстві. Впровадження інновацій дозволяє підприємствам підвищити якість продукції, збільшити продуктивність праці, зменшити свої витрати, за рахунок чого підвищується їх конкурентоспроможність на ринках.

В забезпеченні якості продукції вагоме місце посідає її стандартизація та сертифікація, що є важливою складовою нормативного забезпечення управління якістю та конкурентоспроможністю продукції. В економічно розвинутих країнах підвищення рівня виробництва, поліпшення якості продукції та зростання рівня життя населення тісно пов'язані з широким використанням

стандартизації, що розглядається як один із методів ведення конкурентної боротьби.

Основними напрямками підвищення якості продукції вітчизняних підприємств та забезпечення її конкурентоспроможності за сучасних умов господарювання варто виділити:

1 проведення гнучкої та активної запобіжної політики реагування на зміни конкурентного середовища господарювання, що дозволяє вчасно та швидко розробити та реалізувати відповідні заходи, використати позитивні можливості на ринку для подальшого розвитку;

2 використання досягнень науки та техніки у виробничих, організаційних, збутових, управлінських та інших процесах на підприємстві, що дозволяє підвищити якість продукції, продуктивність праці та зменшити витрати підприємства на якісній основі;

3 постійний і систематичний аналіз ринку та потреб споживачів з метою своєчасного реагування на нові вимоги; задоволення нових потреб ринку;

4 формування та впровадження дієвої системи управління якістю та

конкурентоспроможністю продукції, важливими інструментами якої має стати відповідний рівень системи внутрішньо-технічного контролю на підприємстві;

5 використання дієвих інструментів стратегічного управління якістю продукції, що дозволяє сформувати конкурентні переваги підприємства на тривалу перспективу;

6 ефективне використання потенціалу працівників підприємства через формування ефективної системи стимулювання та підготовки персоналу, підвищення їх кваліфікації.

Вимогою сьогодення до формування ефективної системи управління якістю та конкурентоспроможністю є гнучкість та адаптивність, стратегічність та інноваційна спрямованість, комплексність та системність в прийнятті управлінських рішень. Врахування цих принципів дозволить підприємствам розвиватись та конкурувати на ринку за сучасних умов.

Секція
«ЕКОНОМІКА ПІДПРИЄМСТВА»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор І.А. Дмитрієв

УДК 330.34

**ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ
ПІДПРИЄМСТВ**

*Бєлоглазова К.О., студентка,
Бредіхін В.М., к.т.н., доцент,
Гелеверя Є.М., к.е.н., доцент (ХНУБА)*

Конкурентоспроможність з'являється в ринкових умовах, коли на ринок виходить кілька виробників аналогічного товару. Щоб залишатися на ринку конкурентоспроможним підприємством необхідно, щоб продукт задовольняв потреби покупця в даний момент і був привабливим у порівнянні з аналогічними виробами завдяки кращій якості.

В умовах жорсткої конкуренції між виробниками, головне завдання підприємства полягає в знаходженні свого місця на ринку. Для цього підприємство повинно враховувати всі особливості сучасного ринку. Ефективність підприємства, його конкурентоспроможність залежить від уміння ефективно використовувати трудовий і фінансовий потенціал, досягнення науково-технічного прогресу, культурні, політичні, технологічні та екологічні особливості ринку окремо взятої країни, що і визначає актуальність теми дослідження.

Проблема конкурентоспроможності з'являється в ринкових умовах, коли на ринок виходить кілька виробників аналогічного товару та підприємство повинно підвищити конкурентоспроможність свого товару, щоб закріпитися на ринку і отримати прибуток. В сучасних умовах питання про конкурентоспроможність підприємства стає актуальним.

Конкурентоспроможність

підприємства - це комплексна характеристика суб'єкта господарювання за певний період часу в умовах конкретного ринку, що відображає перевагу перед конкурентами по ряду показників.

На наш погляд, конкурентоспроможність підприємства - це здатність витримати конкуренцію в порівнянні з аналогічними об'єктами на даному ринку. Вона показує рівень розвитку даної фірми в порівнянні з рівнем розвитку конкурентних фірм за ступенем задоволення своїми товарами потреби людей і по ефективності виробничої діяльності.

Основними факторами підвищення конкурентоспроможності підприємства з урахуванням особливостей сучасного ринку є:

- впровадження досягнень науки і техніки;
- залучення висококваліфікованих фахівців;
- підвищення якості товару при зниженні витрат виробництва;
- розширення ринку збуту продукції всередині країни і за її межами.

З ростом науково-технічного прогресу зростають і змінюються потреби людей, сучасний споживач висуває нові і більш складні вимоги до товарів і послуг. У цих умовах завданням підприємства стає створення нових або відсутніх на ринку товарів і послуг.

Використовуючи науково-технічні досягнення в сукупності із сучасною інноваційною політикою, якісно нові ідеї, технології і винаходи виробник створює кращі за якістю товари та забезпечує конкурентоспроможність свого підприємства, його довгострокову ефективність. При впровадженні досягнень науки і техніки необхідні висококваліфіковані фахівці. Вони є одним з найважливіших економічних ресурсів

підприємства, що впливають на її дохід, конкурентоспроможність і розвиток.

На сьогоднішній день цей фактор є найслабшою ланкою в діяльності вітчизняних підприємств. Далеко не всі вітчизняні фірми, в тому числі великі, дбають про поліпшення умов роботи і мотивації своїх співробітників. Керівникам підприємств необхідно звернути увагу на мотивацію своїх співробітників, забезпечити відповідні умови роботи, відпочинку, високий рівень заробітної плати. Витрати на це окупляться один пропонує кращі якості, великим обсягом виробленої продукції, а також скороченням обслуговуючого персоналу. Програма навчання, яка діє в умовах сьогодення, готує фахівців так, що вони опановують різнобічні знання в сфері виробництва.

Так як конкурентоспроможність закладається ще на етапі проектування і виробництва, тому нею можна і потрібно управляти. У цьому полягає робота фахівців з маркетингу. Вони повинні знайти ті параметри якості, сервісу і ціни, які зроблять товар конкурентоспроможним і запрограмують його успіх на ринку. Виробництво будь-якої продукції починається з маркетингового аналізу.

Завдання маркетингового аналізу:

- вивчення платоспроможного попиту на продукцію;
- вивчення ринків збуту;
- обґрунтування асортименту продукції;
- обґрунтування відповідного обсягу продукції;
- оцінка ступеня ризику незатребуваності продукції;
- пошук резервів підвищення якості продукції; - оцінка ефективності виробництва.

Перед випуском товару потрібно вивчити потреби покупців, якісно поліпшити товар і виходити на ринок, а не виробляти непотрібний товар і зазнавати труднощів при його продажу. Фірма, що має перевагу в маркетингу, виробляє товари, більш орієнтовані на покупця. Це

означає, що деякі властивості товару цього виробника краще або унікальніше, ніж у конкурента. Товар є індикатором конкурентоспроможності підприємства. У конкурентній боротьбі береться до уваги функціональне призначення, надійність, довговічність, зручність використання, зовнішній вигляд, упаковка, гарантія обслуговування, те, що задовольнить покупця краще, ніж товар конкурента.

Продукт повинен задовольняти потреби покупця в даний момент і бути привабливим у порівнянні з аналогічними виробами завдяки кращій якості. Товар повинен мати вигідні відмінності від товару-конкурента за витратами на його виробництво. Якість має сприяти продукції бути проданою в максимально можливому обсязі і без збитків для виробника. Іншими словами, товар буде конкурентоспроможним, якщо він перевершує аналогічні товари за ціною і якістю без шкоди для виробника. Якщо підприємство прагне на міжнародний ринок, то його продукція повинна відповідати міжнародним стандартам якості і повинна мати сертифікат відповідності системи якості міжнародному стандарту.

Необхідний постійний пошук нових каналів збуту продукції, нових покупців, можливо з виходом на міжнародний ринок. Для цього необхідно вивчити переваги зарубіжних споживачів, їхні смаки і традиції, правила ведення бізнесу в тій країні, куди буде експортуватися товар, вивчити рівень конкурентоспроможності в своїй галузі, враховувати екологічні, юридичні, технологічні особливості країни. При пошуку ринків збуту необхідно звернути увагу на максимально можливе наближення виробника і покупця, що зменшить витрати на транспортування, а значить, і ціну товару.

Лише конкурентоспроможна організація здатна вижити в період становлення ринкових відносин в країні, зберегти свій товарообіг на постійному рівні або поступово нарощувати його.

Основним змістом розвитку економіки в країні має стати підвищення рівня конкурентоспроможності російської економіки, підприємств, фірм. Таким чином, підвищення конкурентоспроможності підприємства досягається шляхом орієнтації підприємства на споживача, поліпшення якості продукції, впровадження інноваційної політики, поліпшення умов роботи і ряду інших чинників. Своєчасне регулювання, підвищення конкурентоспроможності підприємства є запорукою його успішного функціонування, фінансової стійкості в майбутньому.

Список використаних джерел

1. Пакуліна А. А. Інвестиції як інструмент розвитку і управління регіональним і муніципальним соціальним комплексом / А. А. Пакуліна // Бізнес Інформ. – 2012. – № 11. – С. 58-62.

2. Маковоз О.С. Взаємозв'язок конкурентоспроможності та маркетингового потенціалу підприємства (DEPENDENCY OF COMPETITIVENESS MARKETING AND POTENTIAL ENTERPRISE) / О.С. Маковоз // Actual problems of globalization: Collection of scientific articles. - Midas S.A., Thessaloniki, Greece, 2016.- с. 64-67.

УДК 504:656.2

ЕКОНОМІКО-ЕКОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ РОЗВИТКУ

Блиндюк В.С., д.т.н., професор (УкрДУЗТ)

На сьогодні жодна галузь економіки не може існувати без транспортної системи, в якій велика частка припадає на залізничний транспорт, що включає низку організацій та підприємств загального користування. Основна його мета полягає у забезпеченні потреб

споживачів у міжнародних та внутрішніх перевезеннях.

Зрозуміло, що екологічні проблеми виникають в різних галузях економіки у зв'язку із функціонуванням різних видів транспорту, включаючи залізничний. Переважна частина залізничних ліній України споруджувалися більш ніж 30 років та, в основному, без дотримання елементів екологічних вимог, давно вичерпали свою пропускну здатність і мають потребу в модернізації. Господарство залізничного транспорту містить у собі магістральну мережу, тисячі вокзалів і вантажних дворів, велику кількість локомотивних і вагонних депо. Тому проблема впливу підприємств залізничного транспорту на навколишнє середовище дуже важлива.

Підприємства залізничного транспорту чинять негативний вплив на навколишнє природне середовище через значне споживання палива, спричинення шуму, вилучення сільськогосподарських угідь - є джерелом забруднення довкілля.

Якщо проаналізувати розподіл викидів забруднюючих речовин в атмосферу по господарствах залізничного транспорту України, то видно, що приблизно 90% валового обсягу забруднюючих речовин, що викидаються в атмосферу стаціонарними джерелами, припадає на частку котелень, близько 5% – на інші теплові агрегати (зварювальні пости, печі для сушіння і термообробки та ін.), які використовують тверде, рідке і газоподібне паливо. При цьому в атмосферу викидається близько 20 тисяч тонн на рік золи, оксидів азоту, сірки, вуглецю. Решта викидів (близько 5%) пов'язані з такими технологічними процесами, як фарбування, механічна обробка, зварювання металів, хімічистка, зарядка акумуляторів, випробування апаратури, нанесення гальванопокриття тощо (Плахотник та Лахнова, 2002).

До пересувних джерел забруднення залізничного транспорту відносять тепловози, дрезини, рефрижераторні та дизель-поїзди, пасажирські вагони з вугільним опаленням, машини та механізми. Режим роботи маневрових тепловозів менш стабільний, ніж поїзних, тому і виділення токсичних речовин у них у кілька разів більше. Рівень забруднення повітряного середовища станцій і прилеглих до них селітебних зон відпрацьованими газами маневрових тепловозів залежить від числа

одночасно зайнятих локомотивів.

Забруднення земель залізничних підприємств може відбуватися:

- речовинами, що містяться у викидах від технологічного обладнання;

- при витоку нафтопродуктів з цистерн на колію та між коліями при несправності котлів та зливних приладів, через нещільність закриття кришок;

- при потраплянні сипучих вантажів, які перевозяться з вагонів;

- при потраплянні мастил на колію під час перезаправлення букс;

- при вихлюпуванні мастил на колію через нещільність заднього і переднього затворів букс при зупинці і рушанні поїзда;

- при потраплянні нафтопродуктів на колію при заправці локомотивів паливом;

- при потраплянні нафтопродуктів, завислих речовин, забруднених розчинів лугів і миючих засобів на залізничну колію при митті рухомого складу;

- при потраплянні палив, масел, мастил на складах;

- при потраплянні сланцевого і кам'яновугільного масел, котрі містять феноли, на шпалопросочувальних заводах;

- при потраплянні шламів нафти при вивантаженні з очисних споруд;

- при складуванні відходів на відкритих майданчиках;

- вантажами та продуктами їх взаємодії при аварійних ситуаціях під час транспортування.

Підприємства залізничного транспорту – великі споживачі води. Вода бере участь практично у всіх виробничих процесах. Вона використовується при промиванні вузлів та деталей, рухомого складу ПЗТ, при заправленні вагонів, охолодженні компресорів і для інших виробничо-господарських цілей. Частина споживаної води витрачається безповоротно (заправка пасажирських вагонів, отримання пару, приготування льоду). Тільки третина загального обсягу споживання води на залізничному транспорті оборотно та повторно використовується.

У 60-80 роки минулого століття за рік вводилось в експлуатацію 500-600 км нових електрифікованих ліній. Нею зазначено, що «за роки незалежності України за кошти залізниць України проведено електрифікацію більше 1700 км експлуатаційної довжини залізничних

ліній, полігон електрифікації збільшено на 21%.

Проблема несприятливої дії електромагнітних полів (ЕМП) на працівників, населення та екологічні системи нині особливо актуальна. Це пов'язано з тим, що антропогенні електромагнітні випромінювання (ЕМВ) в десятки тисяч разів перевищують природний електромагнітний фон. Зокрема, за останні 50 років потужність ЕМВ від експлуатованих у промисловості й на транспорті джерел зростає більше ніж у 50000 разів. Це зумовило необхідність розроблення гігієнічних регламентів, а також ефективних заходів захисту працівників і населення.

Рівень ЕМВ у населених пунктах значно перевищує радіо фон Землі, а часто й установлені гігієнічні регламенти для населення. Електромагнітне забруднення навколишнього середовища звичайно позначається і на здоров'ї людини.

Основними джерелами антропогенного ЕМВ, що забруднює довкілля, є:

- промислові установки НВЧ-енергетики в ремонтних цехах стаціонарних об'єктів на транспорті;

- лінії високовольтної електропередачі з трансформаторними підстанціями;

- радіопередавальні і радіолокаційні системи (радіозв'язок, телебачення, радіолокація, радіорелейний і космічний зв'язок, радіонавігація, системи мобільного стільникового і транкінгового зв'язку та ін.);

- сучасна обчислювальна і комп'ютерна техніка;

- численні джерела низькочастотних випромінювань малої інтенсивності (радіо-, теле- й аудіоапаратура, абонентні тюнери станцій мереж кабельного і супутникового телебачення, телефонний і факсимільний зв'язок, внутрішня проводка електро- і телефонної мережі) промислових будівель.

Це особливо актуальна проблема для підприємств транспортної сфери як однієї з наукоємних промислових галузей, що інтенсивно технологічно розвивається. На її об'єктах вплив електромагнітних полів постійний, його зазнають 1,5-2 млн. працівників галузі, а вплив на пасажирів і населення, по суті, призводить до того, що електромагнітні поля транспорту впливають на кожну людину. Тому проблема з відомчої

переростає в глобальну і вимагає інтеграційного міжвідомчого підходу.

Одним із основних джерел, поряд з викидами забруднюючих речовин в атмосферу, є шумовий вплив від руху пасажирських та вантажних поїздів по залізниці. Шум від руху пасажирських та вантажних поїздів підвищує нервову напругу, знижує продуктивність праці, викликає захворювання, заважає відпочинку, знижує ефективність зору. На рівень шуму впливають інтенсивність руху поїздів, відсутність поблизу дороги поверхонь, які відбивають звукову хвилю (будівлі).

Відомо, що процеси шуму та вібрацій є невід'ємною складовою діяльності та функціонування ПЗТ, які чинять вплив не тільки на будівельні конструкції, а й на людину. Виділимо два основні види вібрацій, які виникають при русі поїзда:

- від руху локомотивів, які розповсюджуються через повітря;
- від прямої взаємодії рейок з колесами.

Швидкість руху потягів різної тяги, конструкція залізничного полотна, а також тип ґрунту істотно впливають на показники, що визначають інтенсивність вібрацій на споруди та людей, що розташовані вздовж проходження колій.

Зважаючи на те, що з кожним роком відбувається підвищення вантажності і швидкості залізничного транспорту, ці показники збільшуються, що в кінцевому випадку призводить до росту інтенсивності шумової «агресії» у всьому світі і негативно впливає на стан здоров'я та самопочуття мешканців планети. І, як свідчать проведені фахівцями у галузі залізничного транспорту дослідження, зменшення шумового впливу від рухомого складу у сучасних умовах є складним завданням, вирішення якого пов'язане з необхідністю проведення комплексу технічних заходів щодо удосконалення конструкції колій, локомотивів, вагонів тощо.

Реалізація заходів із метою зниження негативного впливу підприємств залізничного транспорту на навколишнє середовище, з налагодженням ефективної природоохоронної діяльності на інших видах транспорту, може значно поліпшити екологічну ситуацію в Україні.

Сьогодні усвідомлення необхідності сприяння й підтримки навколишнього

середовища знаходить висвітлення практично у всіх областях діяльності. Активні зв'язки між науковим співтовариством і приватним сектором дають нові знання й конкретні заходи для екологічних проблем. Охорона навколишнього середовища повинна входити складовою частиною в будь-яку діяльність в області економічного й соціального розвитку. Розвиток неможливий без охорони навколишнього середовища.

Екологічні проблеми спричиняють погіршення якості навколишнього середовища, зумовлюючи появу нових хвороб в популяціях. Тому використання в діяльності ПЗТ концепції сталого розвитку визначає нові горизонти екоцентричного підходу розвитку людства. Міжнародні та національні нормативно-правові акти виступають основою регулювання відносин між людиною та біосферою.

В умовах зростання загальної стурбованості екологічними проблемами суспільства в контексті сталого розвитку все більше організацій виявляє зацікавленість у виконанні та демонструванні належних екологічних характеристик відповідно до своїх екологічних цілей та екологічної політики загалом.

Сьогодні важливо усвідомлювати нерозривний зв'язок природи, суспільства та транспорту, що має взаємний характер. Загроза екологічної катастрофи, яка виникла в результаті негативних наслідків необдуманого використання в процесі практичної соціальної діяльності природних ресурсів і споживацького відношення до навколишнього середовища, зумовила необхідність негайного пошуку шляхів і способів зміни суспільної свідомості на основі принципово нових світоглядних орієнтирів і цінностей.

Підсумовуючи вищенаведене, можна зробити висновок, що охорона навколишнього природного середовища та забезпечення екологічної безпеки на залізничному транспорті є важливою складовою як національної безпеки держави, як транспортної галузі, так і підприємств залізничного транспорту. Роль цього чинника щоденно збільшується в контексті зростання вимог суспільства до рівня життя і здоров'я людей.

УДК 69.003:658.012

ПРИНЦИПИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОРГАНІЗОВАНОСТІ СИСТЕМ

*Боровик Ю.Т., к.е.н., доцент,
Слагін Ю.В., к.е.н., доцент,
Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Принципи – це логічно впорядкована система ідей, основних положень, які за допомогою критеріїв вибору, які в них містяться, адекватно виражають закономірності в тій чи іншій мірі представлені нормативно.

Відносно принципу як наукової категорії важливо зауважити наступне:

- принципи є узагальнення емпіричних фактів і знань, отриманих у будь-якій сфері людської діяльності. Але після того, як принцип сформульован, він стає початковим моментом для здійснення діяльності;

- у характеристиці власно поняття принципу виділяються дві основні ознаки: наявність у формулюванні критерію вибору та наявність елементу нормативності;

- система принципів як й усяке розвинуте наукове знання повинна будуватися на основі аксіоматичного методу (несуперечливості, повноти, незалежності та вирішуваності).

Ці міркування можна розглядати як методологічну базу для виявлення принципів забезпечення організованості систем.

Відомий вчений О.А. Гусаков, розглядаючи методологічні основи системотехніки, називає, як такі, наступні загальні принципи: функціонально-системний, ймовірно-стастичний, імітаційний, інтерактивно-графічний, інженерно-економічний. Деталізуючи названі принципи, автор наголошує на необхідності прийняття результатів функціонувати системи (цільової функції) в якості системоутворюючого фактору, побудови системи з елементів, які сприяють (взаємодіють) досягненню результату і розташовуються в ієрархії системи відповідно до ієрархії результатів, що відкриває спосіб і механізм з'єднання ієрархічних рівнів. Вчений підкреслює важливість врахування ймовірного характеру цільової функції складної системи і її параметрів, обов'язковості оцінки ефективності

функціонування системи з використанням обґрунтованих критеріїв [1].

Можливо упорядкувати сукупність принципів забезпечення організованості, виходячи з властивостей самої організованості виробничих систем. Тому можна виділити групу загальних принципів, які відносяться до існування та зміни організованості виробничих систем у цілому, та другу групу, спеціальних принципів, які відображають окремо устрій систем і їхнє функціонування [2, 3].

Загальні принципи включають: принцип цілеспрямованості організації системи, принцип збалансованості цілей виробничої системи з потребою у них і з ресурсами системи, принцип пріоритету людського фактору, принцип функціонального резервування, принцип уніфікації та стандартизації елементів, зв'язків і процесів системи, принцип забезпечення зворотних зв'язків у системі.

Принцип цілеспрямованості організації системи полягає в тому, що організація повинна бути орієнтована на досягнення цільової функції системи, кінцевого результату. Кількість і якість елементів системи, співвідношення між ними, число та характер їхніх зв'язків повинні бути підлеглі досягненню мети системи як у статичі (устрою), так і у динаміці (функціонування).

Принцип збалансованості цілей виробничої системи з потребою у них і з ресурсами системи – елементи високоорганізованої системи повинні не тільки мати функціональну сумісність, т. т. здатністю разом реалізовувати загальну функцію системи та досягати її мети. Вказана мета повинна відповідати у кількісному і якісному відношенні потребі у ній зовнішнього середовища, бути збалансованою з потребою і, водночас, бути досяжною для системи за її можливостями, т. т. збалансованою з ресурсами, потенціалом системи.

Принцип пріоритету людського фактору в організації системи – охоплює формування виробничих колективів з урахуванням професійної, психофізіологічної, соціально-психологічної, цільової сумісності працівників; підвищення якості підготовки робочих і спеціалістів; визначення раціональної чисельності та спеціалізації виробничих і управлінських підрозділів; розширення прав трудящих в управлінні

виробництвом; забезпечення необхідного рівня стимулювання та охорони праці й т. п.

Принцип функціонального резервування, який виражає більш загальний принцип динамічності та має на увазі досягнення достатньої адаптуємості системи до змін зовнішніх умов й тим самим, її стійкості. Він реалізується через поліфункціональність елементів, гнучкість зв'язків між ними, наявність у рамках формальної організації неформальних відносин у раціональному (оптимальному) сполученні з формальним і ін.

Принцип уніфікації та стандартизації елементів, зв'язків і процесів системи – їх нормованої одноманітності. Це ніяк ні означає абсолютної одноманітності, однаковості в устрої та функціонуванні виробничих систем, а має на увазі тільки раціональний ступень одноманітності.

Принцип забезпечення зворотних зв'язків у системі – підтримка на необхідному рівні зв'язків між суб'єктом управління та управляємою підсистемою, так і субординаційні (вертикальні) та координаційні (горизонтальні) зв'язки між самими елементами управляючої та управляємої підсистем.

Спеціальні принципи забезпечення організованості стосуються до устрою та функціонування системи, причому перші частково поділені щодо суб'єкта та об'єкту управління.

Спеціальні принципи устрою системи включають: принцип ієрархічності побудови системи з включенням зовнішнього доповнення в контур регулювання, принцип забезпечення необхідної різноманітності, принцип функціональної вибіркової, принцип пропорційності, принцип наростання функціональності елементів і системи в цілому.

Три принципи забезпечення організованості устрою системи рівно відносяться до суб'єкта й об'єкту управління, а два інших – тільки до суб'єкта. Суть цих двох принципів – ієрархічності побудови системи з включенням зовнішнього доповнення в контур регулювання і забезпечення необхідної різноманітності.

Принцип функціональної вибіркової має на увазі, що в систему при її створенні, устрої (або перебудові) повинні включатися лише ті елементи, які мають функції, які сприяють при їх реалізації здійсненню

основної функції та самої мети системи.

Принцип пропорційності враховує необхідність кількісної співвідносності елементів системи і їх властивостей для забезпечення доцільного функціонування системи.

Принцип наростання функціональності елементів і системи в цілому при її устрої полягає в тому, що підсистеми та виробнича система утворюються з однотипних, однорідних за функціями, спеціалізованих елементів і, таким чином, самі спеціалізуються, при цьому вказане утворення супроводжується значним наростанням потужності, потенціалу, тобто концентрацією.

Спеціальні принципи функціонування системи включають: принцип урахування провідної ланки, принцип плановірності й взаємної узгодженості процесів функціонування системи, принцип наростання функціональності процесів, принцип доцільності витрат в системі та економічної ефективності процесів функціонування

Принцип урахування провідної ланки – означає, що процес функціонування повинен будуватися, навколо, на базі провідної ланки системи, з найбільшою увагою до неї, до забезпечення її функціонування.

Принцип плановірності й взаємної узгодженості процесів функціонування системи відбиває необхідність підтримки в динаміці пропорційності та збалансованості в системі, а на цій основі, її стійкості.

Принцип наростання функціональності процесів має на увазі, що прояв елементами своєї функціональності протягом деякого періоду характеризується наростаючим темпом в міру їх адаптації до умов, налаштування на мету функціонування, стабілізації режиму і т. п.

Принцип доцільності витрат в системі та економічної ефективності процесів функціонування означає, що в ідеалі витрати ресурсів в системі повинні направлятися тільки на досягнення мети (результату) і що кінцевим показником, що зображає їх доцільність, є співвідношення досягнутого результату і витрат, тобто економічна ефективність. На основі цього показника повинен робитися остаточний вибір варіанта організації виробничої системи.

Викладені принципи відповідають вимогам системності та можуть, прийняті за

основу для розробки методологічних питань підвищення організованості виробничих систем в будівництві.

Список використаних джерел

1. Гусаков А. А. Системотехника строительства. / А. А. Гусаков. – М.:Стройиздат, 1983; 2-е изд. 1985, 3-е изд. 1993, 4-е изд. 2004. — 368 с.
2. Немчин А. М.: Методологические основы и методы формирования функционирования производственных систем в строительстве (организационный аспект) автореферат дис. ... доктора экономических наук 08.00.24 / Ленингр. инж.-экон. ин-т им. П. Тольятти Ленинград, 1989 – 36 с.
3. Бадилина Л. П. Организованность производственных систем и эффективность строительства / Л. П. Бадилина, А. М. Немчин. – Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1991. – 150 с.

УДК 658

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА

Войтов І.М., ст. викладач (УкрДУЗТ)

Питання економічної безпеки підприємства є актуальним вже протягом тривалого часу, протягом якого дано безліч трактувань поняття «економічна безпека», але, разом з тим, як і раніше не відображені практичні способи її забезпечення. Можливо, що дана проблема пов'язана з відсутністю чіткого уявлення про те, що саме потрібно забезпечити, оскільки підприємство (організація) - це самий загальний об'єкт безпеки.

В даному випадку найбільш прийнятним є системний підхід, який передбачає розгляд підприємства як системи. Разом з тим, системний підхід містить два напрямки: перший передбачає розгляд підприємства як системи його елементів в статичній (стан); друге - ґрунтується на дослідженні підприємства як динамічної структури у вигляді системи процесів «вхід-процес-вихід». На основі цього, об'єктами

економічної безпеки підприємства повинні виступати його співробітники; засоби праці; вся його діяльність, що передбачає бізнес-процеси по отриманню ресурсів, їх перетворення і реалізації. Головним критерієм безпеки господарської діяльності, заснованої на системному підході, виступає забезпеченість підприємства ресурсами, що дозволяють йому функціонувати. Тому заходи і способи забезпечення економічної безпеки є дії, які спрямовані на життєзабезпечення підприємства. Об'єкт економічної безпеки безпосередньо визначає способи її забезпечення і дозволяє виділити серед них ті, які орієнтовані на забезпечення схоронності (запобігання втрат ресурсів), підвищення ефективності діяльності або збільшення вхідних потоків ресурсів. Безліч форм, способів і заходів по забезпеченню безпеки призводить до необхідності докладання зусиль не тільки в сфері фінансів і менеджменту, а й у сфері маркетингу, психології, фізичної охорони, права, соціології або технологій (техніки).

Всі кошти забезпечення економічної безпеки підприємства утворюють кілька основних груп, заснованих на формах реалізації безпеки: організаційно-правові; економічні; інженерно-технічні; інформаційно-технологічні; морально-психологічні; спеціальні.

Перерахований нами ряд способів забезпечення економічної безпеки підприємства є відкритим, тобто у міру розвитку економіки, НТП будуть з'являтися нові загрози і, відповідно, нові способи забезпечення економічної безпеки, але, разом з тим, базові принципи її забезпечення залишаться колишніми.

При забезпеченні економічної безпеки не слід концентрувати увагу тільки на якомусь одному напрямку і способі. Так, приділяючи увагу тільки охорону і контролю ресурсів, можуть бути втрачені можливості отримання ресурсів із зовнішнього середовища або можливості підвищення ефективності всієї діяльності. Тому перед кожним окремим підприємством стоїть завдання вибору оптимальних способів забезпечення своєї безпеки, виходячи з конкретних умов внутрішнього і зовнішнього середовища.

Однак, як і будь-яка інша сфера, економічна безпека має ряд проблем та

ризиків. До основних проблем економічної безпеки вітчизняних підприємств відносять наступні. По-перше, ринкова економіка, побудована на конкуренції – це досить динамічна система, яка є ризиковою. По-друге, в Україні ще досі відсутні стійкі норми права захисту інтересів підприємців. По-третє, так як український ринок ще знаходиться на стадії становлення, існує багато механізмів, які ще цілком не опрацьовані.

До проблем, що постають перед підприємствами на шляху до досягнення прийнятної рівня економічної безпеки науковці відносять такі:

- переважність використання реактивного підходу (очікування негативного впливу загрози і вже подальші заходи щодо ліквідації наслідків замість передчасного аналізу можливих шляхів уникнення цього впливу);

- необхідність підвищення якості збору інформації не лише про конкурентів, але й про стан власної діяльності, що включає першочерговість визначення цілей і стратегії підприємства;

- недостатнє застосування аналізу витрат підприємства на економічну безпеку;

- нехтування наявними можливостями підприємства і спрямування всієї системи економічної безпеки на роботу із загрозами.

Негативний вплив на економічну безпеку може мати об'єктивний і суб'єктивний характер. Об'єктивний виникає не з волі конкретного підприємства або його персоналу, а суб'єктивний саме внаслідок неефективної роботи підприємства в цілому або ж його персоналу (передусім керівників і менеджерів).

Джерелами негативного впливу на економічну безпеку підприємства можуть бути: свідомі чи несвідомі дії окремих осіб і суб'єктів господарювання (органів державної влади або підприємств-конкурентів); збіг об'єктивних обставин (форс-мажорні обставини, інновації тощо).

Варто зазначити, що існує ряд причин від яких залежить економічна безпека підприємства. Зокрема, від кризових явищ в економіці, надзвичайних подій, стихійних лих, непередбачених змін кон'юнктури ринку, соціальної напруженості, управлінської некомпетентності, а також невиконання партнерами, постачальниками, замовниками та клієнтами своїх обов'язків по оплаті

контрактів, постачанні продукції або зміни умов договору.

Таким чином, на економічну безпеку впливають різні фактори, які можуть бути об'єктивними і суб'єктивними, економічними та позаекономічними, внутрішніми та зовнішніми.

До інших зовнішніх загроз можна віднести наступні:

- рівень інфляції;
- брак коштів для інвестування підприємства;
- законодавча нестабільність;
- корупція;
- несприятливі макроекономічні умови (криза, війна, загальноекономічна ситуація в країні).

Внутрішні загрози — це загрози, які залежать від діяльності власне підприємства. До них відносяться:

- дії чи бездіяльність працівників, які суперечать інтересам комерційної діяльності підприємства;
- низький рівень кваліфікації персоналу;
- слабе маркетингове опрацювання ринку;
- порушення правил використання технічних засобів;
- підрив ділового іміджу підприємства;
- неконкурентна цінова політика;
- невизначеність цілей та стратегій.

Всі ці загрози створюють проблеми для економічної безпеки підприємства і порушують його функціонування на ринку. Тому управлінському персоналу необхідно постійно здійснювати пошук нових шляхів забезпечення безпеки для підприємства.

Отже, дослідження економічної безпеки є досить важливим, оскільки без неї неможливе нормальне функціонування підприємства в цілому. Однак, як і будь-яка інша сфера, вона має ряд проблем та ризиків, вирішення яких значно покращить ситуацію на підприємстві. Завдяки прийманню правильних стратегій і рішень можливе зменшення впливу як зовнішніх, так і внутрішніх загроз на підприємство, що в свою чергу забезпечить зміцнення рівня економічної безпеки як у цілому, так і в розрізі окремих складових техніко-технологічної, фінансової та кадрової.

УДК 339.137.2

ПОВЕДІНКОВИЙ АСПЕКТ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ СУЧАСНОГО ПІДПРИЄМСТВА

*Воловельська І.В., к.е.н., доцент,
Маслова В.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Досягнення основної мети підприємства - отримання достатнього рівня прибутку - сьогодні можливо лише в умовах забезпечення високого рівня конкурентоспроможності, що відображає більш повне задоволення попиту на ринку в порівнянні з конкурентами. Важливим аспектом у вирішенні даного завдання виступає дослідження поведінки споживачів, виявлення чинників, які його формують, а також розробка методів і способів впливу на нього [1].

Поведінка споживачів являє собою діяльність, спрямовану безпосередньо на отримання, споживання і розпорядження продуктами і послугами, яку супроводжує процес прийняття рішень, необхідний на кожному з етапів цієї діяльності. Поведінка споживача - це когнітивна, емоційна і фізична активність, що проявляється людьми при виборі, оплаті, використанні товарів і послуг та припинення такої при задоволенні людських потреб і бажань [2].

При цьому поведінку споживача слід розглядати в двох площинах: задоволення потреб і виконання бажань.

Потреба - це те, що необхідно людині для існування і оптимального функціонування. Потреби забезпечують людині базову мотивацію, яка в даний час загальної орієнтації на споживача (коли фізичні властивості товару розглядаються в більшій мірі з точки зору психічного задоволення), часто змушує людину приймати бажання за потребу.

Щоб сформувані нові потреби, необхідно створити у людини прагнення до нових цілей, сформувані бажання як потребу. При цьому необхідно забезпечити мінімізацію зусиль з її досягнення - якщо нова мета надто обтяжлива, то втрачається бажання та інтерес до її досягнення.

Для формування нових потреб застосовуються такі прийоми і засоби [3]:

- вказати людині на нову мету, використовуючи бажання людини бути таким же, як хтось. Наприклад, щоб стати красивою, як телезірка, необхідно виконати наступні дії: купити продукти для дієти або купити фарбу для волосся, або вивчити певні слова;

- визначити для групи мету, використовуючи мотив слідування дисциплінарним нормам. Наприклад, всі роблять щось, а я перебуваю в групі і роблю те ж саме, тому що я, як всі. Наприклад, всі купують ялинку на новий рік ...;

- змінити ієрархію мотивів (людина перестає прагнути до того, що було найбільш важливим раніше і починає хотіти щось нове, на що раніше не звертав увагу). Це необхідно для зміни поведінки людини. Іноді для цього актуалізуються мотиви нижчої сфери (прагнення вижити, прагнення смачно поїсти, прагнення до необґрунтованого комфорту і ін.). Такий прийом використовується в політиці: щоб знизити активність людей, їм створюють складні умови для виживання і прожитку, що ми і спостерігаємо в Україні сьогодні;

- змінити систему цінностей людини (створити новий погляд на звичні речі). Для цього створюються нові установки, старі руйнуються.

Як найяскравіший приклад психологічного впливу можна назвати рекламу. Вплив реклами на споживача покликаний створювати у нього соціально-психологічну установку і змінювати поведінку.

Зазвичай виділяють такі основні рівні психологічного впливу [1]:

- когнітивний (передача інформації, повідомлення, сукупності даних про товар, чинників, що характеризують його якість і ін.);

- афективний (формування ставлення, тобто перетворення масиву переданої інформації в систему установок, мотивів і принципів одержувача інформації. Інструментами формування ставлення є часте повторення одних і тих же аргументів, приведення логічних доказів сказаного, формування сприятливих асоціацій і т.д.);

- сугестивний - навіювання передбачає використання як усвідомлених психологічних елементів, так і елементів несвідомого. Це пов'язано з тим, що певна частина інформації про товар може засвоюватися споживачем, минаючи сферу «п'яти почуттів». Результатом навіювання

повинна стати переконливістю без обґрунтування і логічних доказів;

- конативний (визначення поведінки).

Мета - направити покупця до покупки за рахунок підказування йому очікуваних від нього дій.

Значення комплексного аналізу поведінки споживачів полягає в тому, що з його допомогою стає можливим визначення особливостей споживчого вибору і ступеня необхідного впливу на нього виробником, так як наявність позитивних установок у споживача допоможе підприємству утриматися на ринку і забезпечити досягнення конкурентних переваг і конкурентоспроможності в цілому.

Список використаних джерел

1 Воловельская, И.В. Инвестиционный аспект стратегического управления финансовым потенциалом предприятия [Текст] / И.В.Воловельская, В.А.Маслова. // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДУЗТ. – 2018. - №61. – С. 117-123.

2 Статт, Д. Психология потребителя [Текст]. – СПб.: Питер, 2003. - 446 с.

3 Панченко, С.В. Управление бизнесом [Текст]: підручник / Дикань, В.Л., Панченко С.В., Маслова В.О., Воловельська І.В.- Х.: УкрДАЗТ, 2017. – 315 с.

УДК 331.101.3:656.2(477)

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РАЦІОНАЛЬНОГО ВИКОРИСТАННЯ ТРУДОВИХ РЕСУРСІВ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Заєць Г.П., аспірант (УкрДУЗТ)

Фінансово-економічна криза вимагає від підприємств залізничного транспорту прийняття жорстких заходів щодо економії всіх видів витрат. Для цього в усіх структурних підрозділах були проведені роботи з пошуку внутрішніх резервів для приведення контингенту відповідно до обсягів виконаних робіт: переведення на жорсткий контроль малопродуктивних виробничих ділянок, ліквідація незавантажених робочих

місць, суміщення професій для скорочення контингенту, розширення зони обслуговування та ін.

Удосконалення техніки, підвищення рівня механізації та автоматизації капіталомістких виробничих процесів залізничного транспорту забезпечує зниження трудових витрат на обслуговування, експлуатацію та ремонт моторного складу та інфраструктури. В зв'язку з цим виникла необхідність переглянути діючу нормативну базу. Було перероблено близько 200 технологічних інструкцій та положень. Реалізація переглянутих нормативних документів дозволила забезпечити зниження потреб у чисельності працівників по всіх господарствах при безумовному дотриманні безпеки руху поїздів [4].

Протягом 2017 р. проведена активна робота з оптимізації робочого часу працівників. В результаті години понаднормової роботи по мережі залізниць знизилась порівняно з 2016 роком в 3,2 рази. Використання режиму неповного робочого часу та відпусток без збереження заробітної плати найбільшого показника досягло в 1 кварталі 2017 р. Починаючи з вересня 2017 р. диференційовано, з урахуванням росту обсягів перевезень і доходності, здійснювався перехід структурних підрозділів на роботу в умовах повного робочого часу. В результаті, в грудні застосування режимів неповного робочого часу до початку 2018 року скоротилося в 2,5 рази. В середньому за 2017 р. зниження норми робочого часу застосовується відносно 275 тис. робітників залізничного транспорту, що складає 76% від чисельності працівників [5].

Прийняті в 2017 році антикризові заходи з проведенням великої роз'яснювальної роботи в колективах дозволили забезпечити виконання встановлених параметрів бюджету по фонду оплати праці, чисельності та продуктивності праці та збереження соціальної стабільності в ПАТ «Укрзалізниця»[1].

У цілях об'єднання інтересів компанії та працівників, формування єдиного загально-корпоративного підходу до стимулювання в компанії розроблена нова система матеріальної мотивації праці, яка дозволить:

– в найбільш великій кількості залучати персонал у вирішення

корпоративних задач для досягнення поставлених цілей;

– підвищити матеріальну зацікавленість працівників у ефективному виконанні як індивідуальних, так і загально корпоративних задач;

– встановити єдині принципи в області матеріального стимулювання всіх працівників компанії, порядку розробки та затвердження в філіях ПАТ "Укрзалізниця" положень про виплату працівникам з урахуванням трьох рівневого підходу[4];

– гарантувати виплату частки премії працівнику за виконання його індивідуальних показників при погіршенні загальних виробничо-економічних результатів роботи структурного підрозділу, філій.

Отже беручи до уваги, що витрати на оплату праці та більшість податків з неї складають значну частку у витратах підприємств залізничної галузі, з метою оптимізації забезпечення галузі трудовими ресурсами і підвищення рівня фінансово-господарської діяльності на залізничному транспорті необхідно при плануванні показників праці враховувати співвідношення між продуктивністю праці і середньомісячною заробітною платою, що забезпечить випередження зростання продуктивності праці порівняно із зростанням заробітної плати як на залізницях, так і в інших підприємствах галузі, які приймають участь у формуванні доходів.

Забезпечення раціонального використання трудових ресурсів в практиці економічного аналізу має також стати досконалим засобом пошуку і прийняття оптимальних управлінських рішень, спрямованих на підвищення рентабельності виробництва, його організаційно-технічної перебудови, успішне і мотивоване маневрування робочою силою та підвищення конкурентоспроможності.

Список використаних джерел

1. Дикань В.Л. Дослідження міжнародних стандартів управління ризиками [Текст] / В.Л. Дикань, І.М. Посохов. – Бізнес-інформ. – № 1. – 2014. – С. 314-318.

2. Василенко В. О. Виробничий (операційний) менеджмент : навч. Посіб. / за ред. В. О. Василенка. – К. : ЦУЛ, 2013. – 532 с.

3. Гудкова В. П. Діагностика конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту / В. П. Гудкова, С. М. Одарченко // 36. наук. пр. ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 21–22. – Частина 1. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 133–138.

4. Ейтутіс Г. Д. Реструктуризація залізниць на основі галузеворегіональної моделі реформування / Г. Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2011. – № 2. – С. 41–45.

5. Зведений звіт про основні фінансові показники підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України за 12 місяців 2017 у порівнянні з 2016 роком [Електронний ресурс]. – 2017 – Режим доступу до ресурсу:https://docs.google.com/viewer?embedded=true&url=https://mtu.gov.ua/files/%D0%97%D0%B2%D1%96%D1%82_9_%D0%BC%D1%96%D1%81_2016.xlsm.

УДК 332.1

СПЕЦИФІКА ФІНАНСУВАННЯ ПРОЕКТІВ ПУБЛІЧНО- ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ТРАНСПОРТІ

*Кірдіна О.Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)
Пакуліна А.А., к.е.н., доцент (ХНУБА),
Пакуліна Г.С., магістрант (УкрДУЗТ)*

Рішення про реалізацію будь-якого інвестиційного проекту на транспорті по тій чи іншій схемі – особливо в рамках публічно-приватного партнерства (ППП) – завжди передбачає отримання відповіді на питання, чи є запропонований спосіб найбільш ефективним методом використання конкретного ресурсу, зокрема грошей. Традиційно в світовій практиці для відповіді на це питання проводять розгляд запропонованого методу реалізації проекту за чотирма основними критеріями: доцільності реалізації та економічної обґрунтованості проекту в аспекті соціально-економічної ситуації в країні і наявності планів щодо розвитку промислової або громадської інфраструктури конкретного сектора економіки; життєздатності в аспекті

можливості залучення приватних інвестицій і забезпечення прибутковості; наявності бюджетної фінансової вигоди (Vfm), що підтверджує отримання кращого якісного результату при найменшому вкладенні коштів; фіскальної реалізованості в умовах скорочення витрат держави і дії інших бюджетних обмежень.

ППП не дає можливості будувати без грошей. Також як і будь-які інвестиційні проекти з державною участю PPP потребує поступального розвитку економіки країни, рівноваги і стабільності на товарних, сировинних та фінансових ринках, відсутність бюджетних проблем і порівняно низьких процентних ставок за кредитами, доступності капіталу на фінансових ринках [1, с. 35]. У зв'язку з тим, що довгострокові бюджетні зобов'язання держави прирівнюються до позик, виникає необхідність у довгостроковому та якісному плануванні бюджетних надходжень, що дозволяє забезпечити виконання цих зобов'язань. В іншому випадку ніяка бюджетна система не витримає аналогічних обсягів позикового фінансування з терміном реалізації 50 років, оскільки відповідно до угоди з приватним партнером – державі доведеться відшкодовувати на тлі економічного спаду, стагнації і істотного зростання вартості грошових запозичень..

У цьому зв'язку розглянемо джерела та діючі обмеження щодо фінансування проектів PPP.

Основними формами державного фінансування проектів PPP на транспорті є:

– довгострокові цільові програми – національні, регіональні і муніципальні. Вони, зокрема, можуть передбачати надання субсидій бюджетам нижчого рівня публічної влади. Кошти, передбачені відповідною довгостроковою цільовою програмою, витрачаються публічно-правовими утвореннями за допомогою укладання і виконання державних (муніципальних) контрактів при закупівлі товарів, робіт, послуг для задоволення публічних потреб або укладення угод про PPP. Щодо кожної такої програми щороку проводиться оцінка ефективності її реалізації та витрачання фінансових коштів, за результатами якої може бути прийняте рішення про скорочення (починаючи з чергового фінансового року)

коштів на реалізацію програми або про дострокове припинення її реалізації;

– державні та муніципальні (бюджетні) гарантії. Наявність у проектах PPP на транспорті бюджетних гарантій суттєво підвищує привабливість для приватних інвесторів;

– прямі бюджетні інвестиції – частина коштів бюджету відповідного рівня, що направляються для реалізації проекту PPP на транспорті. Виділення прямих бюджетних інвестицій фактично означає безпосереднє входження держави в статутний капітал спеціальної проектною компанії – SPV і прийнятті нею відповідної частини ризиків, передусім будівельних і експлуатаційних.

В якості джерел позабюджетного фінансування, слід відзначити наступні:

– власні кошти приватних партнерів і залучених в проект інвесторів;

– фонди прямих інвестицій;

– міжнародні фінансові інституції;

– державні корпорації та інститути розвитку;

– комерційні і некомерційні кредитні установи (передусім банки).

З великої міжнародної практики PPP випливає, що при реалізації великих інфраструктурних проектів, розрахованих на тривалий термін окупності, як правило, практично завжди виникає проблема недостатності виділеного під проект фінансування (як державного, так і приватного) у зв'язку з їх неминучою обмеженістю. Для виходу з таких ситуацій партнери змушені залучати до фінансування проекту борговий капітал.

Прийнято вважати, що на практиці існує три традиційні, а тому найбільш поширені форми фінансування інфраструктурних проектів PPP на транспорті:

– державне фінансування, при якому держава залучає в проект PPP позикові кошти через кредитування приватного партнера шляхом надання йому різного роду грантів, субсидій або гарантій за борговими зобов'язаннями. Як правило, держава в особі виконавчих органів публічної влади має можливість отримувати кредити на фінансовому ринку за більш низькою процентною ставкою, ніж приватні партнери. Однак держава завжди обмежена у вільних

коштах, з одного боку, фінансовими можливостями бюджетної системи – максимальний обсяг запозичення державою на ринку капіталу обмежується законом про бюджет на поточний рік, а з іншого боку тим, що у держави завжди є цілий ряд соціальних програм і суспільно значущих проектів, що конкурують між собою за отримання цих обмежених фінансових ресурсів;

– корпоративне фінансування, при якому приватний партнер залучає в проект ППП позикові кошти, використовуючи свій «goodwill» – репутаційний потенціал, хорошу кредитну історію і наявний у його розпорядженні бізнес. Безумовно, приватний партнер має значно більше можливостей залучити кредитне фінансування від більш широкого спектру приватних інвесторів, проте обсяг необхідних інвестицій у проект і недостатність його прибутковості в майбутньому можуть не виправдати надій інвесторів за рівнем доходів від вкладання своїх грошей в проект, що веде до підвищення вартості такого фінансування, а тому не завжди може бути доступно для приватного партнера;

– проектне фінансування, при якому позикове фінансування проектів ППП здійснюється під гарантії очікуваного прибутку від експлуатації створюваного об'єкта угоди без права або з обмеженим правом регресу, тобто зворотної вимоги кредитора про відшкодування наданих позичальнику коштів. Основне повернення вкладених у проект коштів (власних і позикових) відбувається за рахунок грошових потоків, що безпосередньо генеруються проектом. Банківські та інші кредити надаються безпосередньо створюваною спеціальною проектною компанією – SPV. При цьому фінансуючі особи для погашення кредитів розраховують на грошові потоки проекту, а в якості забезпечення боргу виступають поточні активи SPV-компанії і майбутні доходи від реалізації проекту. Таким чином, борг SPV-компанії не відображається в балансі акціонерів SPV-компанії, ні в балансі приватного партнера, ні в балансі публічного партнера.

Структура проектного фінансування складається з власного капіталу проекту ППП на транспорті, наданого приватним і державним партнерами, а також інвесторами

проекту і позикового капіталу, наданого однією або кількома групами осіб. Оскільки проектне фінансування передбачає залучення до нього на основі укладених договорів великої кількості осіб, кожна з яких приймає на себе лише невелику частину загального ризику незавершення проекту, в результаті чого ризику дробляться на значно дрібніші, тим самим стаючи прийнятними для всіх учасників проекту ППП на транспорті.

Перевагами проектного фінансування є [2, с. 363]:

– обмеження відповідальності сторін угоди засновників SPV-компанії, що надають акціонерний капітал. Фінансуючі особи проекту зацікавлені в його успішній реалізації, оскільки для повернення виданих ними кредитів вони змушені покладатися тільки на фінансове забезпечення самого проекту і його здатність генерувати грошовий потік, достатній для покриття боргових зобов'язань;

– високий обсяг залучення боргового капіталу (позикового фінансування), досягає 90 відсотків вартості проекту ППП. При цьому вартість боргового капіталу об'єктивно відображає обсяг ризиків проекту;

– можливість установи кількох SPV-компаній під реалізацію лота проектів ППП і винесення їх ризиків за основний баланс юридичних осіб, що беруть участь у проекті, – приватної компанії, виконавчого органу публічної влади або фінансуючої особи;

– скорочення «агентських» і «транзакційних» витрат, що відображають наявні суперечності між різними групами учасників «всередині» заснованої ними SPV-компанії в ході реалізації проекту.

Очевидно, що проектне фінансування є найбільш гнучкою, раціональною і перспективною формою довгострокового фінансування проектів ППП на транспорті [3, с. 78], що дозволяє досягти кумулятивного економічного ефекту за рахунок використання обмежених бюджетних ресурсів, приватної фінансової ініціативи та інвестицій, а також максимально використовувати переваги від залучення до виконання публічних повноважень держави компетенцій приватних компаній при створенні, реконструкції та експлуатації об'єктів виробничої та громадської інфраструктури на транспорті.

Список використаних джерел:

1. Практическое руководство по вопросам эффективного управления в сфере государственно-частного партнерства / ЕЭК ООН. – Нью-Йорк, Женева: Издание ООН, 2008. – 114 с.

2. Пакуліна А. А. Можливі джерела та обмеження фінансування проектів публічно-приватного партнерства / А.А. Пакуліна, Г.С. Пакуліна, А.В. Пугачова // Матеріали Х Ювілейної Міжнародної науково-практичної конференції «Європейський вектор модернізації економіки: креативність, прозорість та сталий розвиток». Тези доповідей. Частина 3. – Харків: ХНУБА, 2018. – С. 360–363.

3. Пакуліна Г. С. Алгоритм розробки інноваційної стратегії розвитку залізничного транспорту та його соціальної інфраструктури / Г. С. Пакуліна, А. А. Пакуліна // Матеріали II міжнародної науково-практичної конференції «Міжнародне співробітництво для локального розвитку» (26 жовтня 2016 р., м. Краматорськ, Україна). В 2 ч. Ч. 2. – Вінниця: ТОВ «Нілан-ЛТД», 2016. – С. 75–79.

УДК 334.723

ДЖЕРЕЛА ФІНАНСУВАННЯ СОЦІАЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Колмакова О.М., к.е.н., доцент,
Смачило В.В., к.е.н., доцент,
Халіна В.Ю., к.е.н. (ХНУБА)*

Соціальне підприємництво першочергово спрямоване на вирішення соціальних проблем певної групи, громади, регіону, держави, а вже потім – на отримання економічного ефекту від господарювання або здійснення діяльності на основі принципу беззбитковості, самокупності. Можна вважати, що вказаний тип підприємств частково перебирає на себе роль держави і тому є необхідним елементом в державних механізмах розвитку [1]. Вважаємо, що соціальні підприємства (у формі юридичної особи) створюються соціально вразливими верствами населення для вирішення соціальних проблем за рахунок прибутку, який вони отримують від підприємницької

діяльності [2].

Згідно класифікації Western NIS Enterprise Fund (WNISEF) [3], до «соціального підприємства» можна віднести таке, де не менше 50% працевлаштованих осіб відносяться до соціально вразливих верств населення, постраждалих від збройних конфліктів, тощо; частина чистого прибутку спрямовується на вирішення соціальних проблем суспільства (потреби дитячих будинків, допомога постраждалим від збройних конфліктів, тощо.).

Розглянемо можливі джерела фінансування суб'єктів соціального підприємництва. Існує декілька підходів до класифікації джерел фінансування суб'єктів соціального підприємництва. Так, в роботі [4] умовно їх розділено на безповоротні та ті, що необхідно буде повернути (рис. 1).

До першої групи вказаним автором віднесено: краудфандингові платформи; соціальні інвестиції від громадян або юридичних осіб з метою створення певного соціального блага; маркетингові кампанії, метою яких є реалізація продукції задля створення повноцінного соціального підприємства; гранти. Друга включає: кошти від інвесторів; кредити.

В роботі [5] їх поділено на дві великі групи: доходи від комерційної та доходи від некомерційної діяльності (рис. 2).

Очевидно, що наведені класифікації здійснено за різними принципами і в багатьох випадках джерела фінансування різних класифікацій перетинаються. В той же час, на наш погляд, слід додати такі класифікаційні ознаки як: резидентство донора та організаційно-правова форма донора. Це обумовлено тим, що країна походження фінансових ресурсів, як і організаційно-правова форма донора викличуть специфіку у внутрішньому обліку, банківському обслуговуванні, оподаткуванні. Це необхідно враховувати в господарській діяльності підприємства, щоб зменшити ризиковість отримання коштів. Ще одною умовою класифікації може стати залежність від вимог донора. Донор, надаючи кошти для розвитку чи започаткування соціального підприємництва, може обмежити або змінити початкову соціальну місію чи соціальну цінність підприємства, що не може бути прийнятним для суб'єкта соціального

підприємництва. цей аспект також треба враховувати під час вибору джерел фінансування соціального бізнесу.

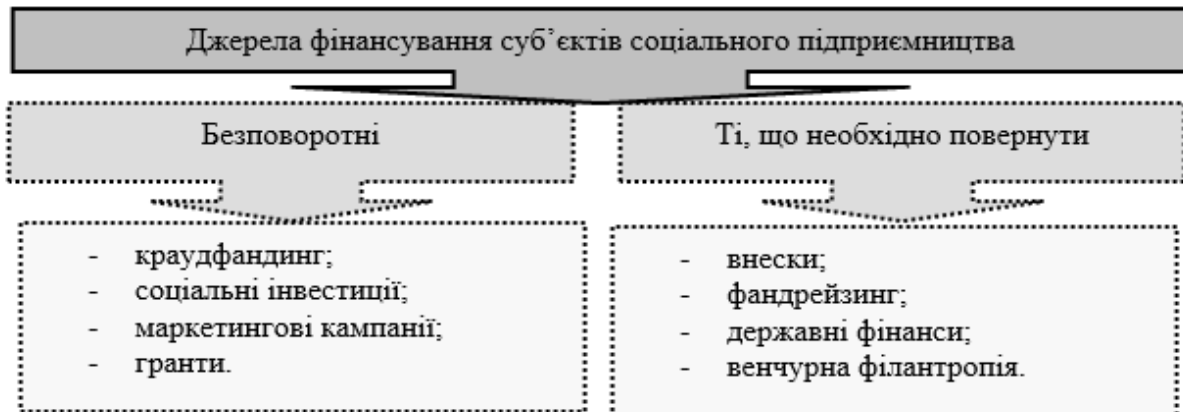


Рис. 1 - Джерела фінансування суб'єктів соціального підприємництва (розроблено авторами на основі [4])

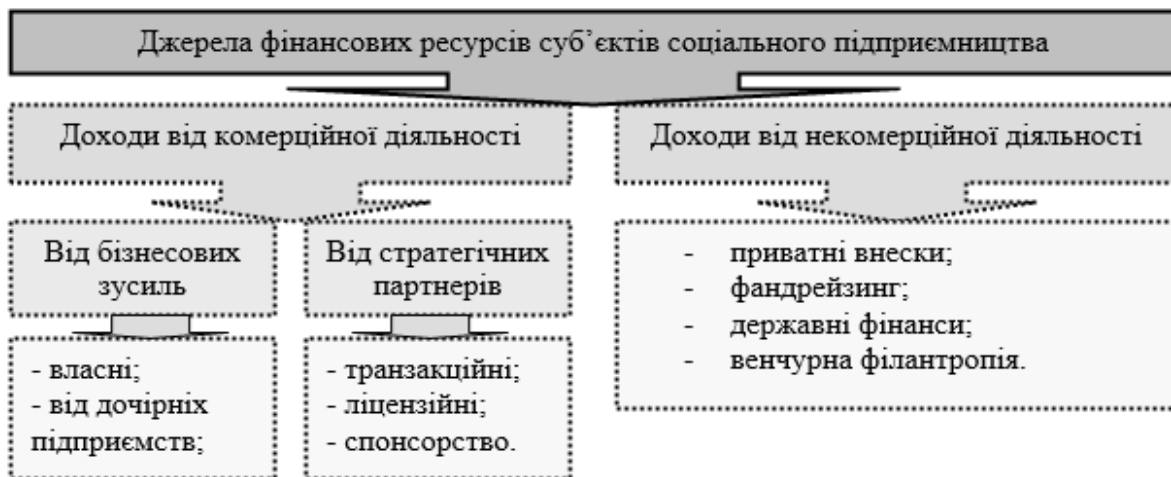


Рис. 2 - Джерела фінансових ресурсів суб'єктів соціального підприємництва (розроблено авторами на основі [5])

Крім того, доцільно класифікувати джерела фінансування за терміновістю: на довгострокові та короткострокові; єдиноразові та ті, що мають постійний характер. Ці класифікаційні ознаки дозволять визначитися із фінансовими джерелами відносно оптимального їх залучення у відповідності з соціальною метою. Так звані «короткі» та «довгі» гроші необхідно поєднувати, але деякі проекти, що реалізуються можуть бути успішні лише за умови використання певного джерела (єдино разового) або, навпаки (постійно діючого).

Соціальне підприємництво являє собою

унікальну, інноваційну, гібридну форму бізнесу, який покликаний, насамперед, вирішувати гострі соціальні проблеми, тобто виконувати часткові функції держави, з досягненням соціального та економічного ефектів та ефекту масштабованості. Розвиток соціального підприємництва важливий для України на сучасному етапі, оскільки в країні накопичилася велика кількість соціальних питань, які потребують нагального вирішення і пов'язанні як із внутрішніми, так із зовнішніми факторами впливу;

Джерела фінансування соціального бізнесу більш диверсифіковані, аніж

звичайного. Авторами проаналізовано існуючі класифікації джерел фінансування та запропоновано власні: резидентство донора та його організаційно-правова форма; залежність від вимог донора; терміновість.

Список використаних джерел

1. Смачило В.В., Халіна В.Ю., Кильницька Є.В. Development of the social entrepreneurship in Ukraine as an innovative form of the business // Маркетинг і менеджмент інновацій, 2018. - №1. - Режим доступу: http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mmi2018_1_235_246.pdf

2. Смачило В.В., Халіна В.Ю. Соціальне підприємництво як інтегративний інструмент сталого розвитку України: європейський досвід Інфраструктура ринку електронний фаховий науково-практичний журнал №6. – 2017р.

3. Офіційний сайт WNISEF [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.wnisef.org/ua/>

4. Соціальне підприємництво. Бізнес-модель. Реєстрація. Оподаткування. / Долуда Л., Назарук В., Кірсанова Ю. – Київ, ТОВ «Агентство «Україна», 2017. – 92 с.

5. Соціальне підприємництво: від ідеї до суспільних змін. Посібник / Свинчук А.А., Корнецький А.О., Гончарова М.А., Назарук В.Я., Гусак Н.С., Туманова А.А. – К: ТОВ «ПІДПРИЄМСТВО «ВІ ЕН ЕЙ», 2017 – 188 с.

УДК 658:27:656

УПРАВЛІНСЬКИЙ ПІДХІД ДО ФОРМУВАННЯ СКЛАДУ ОСНОВНИХ ФОНДІВ ГАЛУЗЕВИХ ПІДПРИЄМСТВ

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

В умовах реформування підприємств галузі особливої актуальності набувають вирішення питань раціонального управління основними виробничими фондами на основі встановлення кількісних і якісних пропорцій у їх формуванні.

Кількісна сторона передбачає відповідність вартості основних фондів підприємств обсягам виробництва продукції,

якісна – складу основних фондів за їх структурою, технічним параметрам, віку, характеру технологічного процесу виробництва основних видів продукції. Крім того слід враховувати, що ефективність функціонування основних виробничих фондів підприємств залізничного транспорту, може бути досягнута при дотриманні наступних умов.

По-перше, вказані пропорції необхідно доповнити відповідністю основних елементів виробничих фондів за їх техніко-експлуатаційними якостями вимогам сучасного рівня технічного прогресу в галузі.

По-друге, вартість основних виробничих фондів не повинна перевищувати середньої величини, яка характерна для даного рівня економічного розвитку. тобто заздалегідь сплановані між їх групами і всередині їх.

Обсяг і структура основних виробничих фондів підприємств залізничного транспорту в натурі та по вартості в будь-якому випадку повинні бути достатні для виконання основних видів робіт в заданому обсязі, тобто заздалегідь сплановані.

Таким чином, процес формування основних виробничих фондів підприємства, при якому складаються необхідні умови ефективного їх використання, можна охарактеризувати як необхідність дотримання наступних основних пропорцій та умов:

- кількісне та якісне співвідношення між основними виробничими фондами та продукцією, що випускається;

- відповідність технічних параметрів і вартості всіх елементів фондів вимогам технічного прогресу і рівню економічного розвитку;

- прогресивні співвідношення між елементами основних фондів за їх призначенням, функціональній ролі, технологічній структурі та ін.

Для планування величини основних виробничих фондів необхідно обрати такий показник, який враховував би зазначені пропорції й співвідношення. Цей показник повинен стати невід'ємною частиною всієї системи планово-аналітичної роботи на підприємствах галузі.

Така в загальному вигляді теоретична основа для розробки і впровадження в практику планування підприємств залізниць

показників формування основних виробничих фондів.

В практиці економічних розрахунків в різних галузях накопичено певний досвід визначення потрібної величини основних фондів та капітальних вкладень за допомогою показника питомої фондомісткості продукції (робіт). Цей показник в достатній мірі відображає вимоги, що пред'являються до показників формування основних виробничих фондів. Крім того, статистична звітність дозволяє встановити вартість основних фондів за їх структурою, а бухгалтерська звітність – за їх призначенням, функціональній ролі та ін. у діючих цінах, які відображають сучасний рівень економічного розвитку та технічного прогресу.

Отже, показник питомої фондомісткості продукції може бути використаний в практичній економічній діяльності галузевих підприємств для обґрунтування величини основних виробничих фондів і взаємної ув'язки системи «фонди – продукція».

Оскільки в економічних розрахунках, аналізі та обліку використовуються різні методи розрахунку вартості основних фондів та обсягів продукції, показник фондомісткості продукції може мати кілька різновидів. Так, основні виробничі фонди можуть оцінюватись за первісною або залишковою вартістю, продукція виробництва – за валовою, товарною, реалізованою, чистою продукцією, а також – у натуральному виразі. При цьому оцінка основних фондів і продукція можуть оцінюватись у діючих і зіставних цінах.

За методами розрахунку показник фондомісткості продукції може бути представлений середньою та приростною величинами. Середній показник визначається відношенням вартості основних виробничих фондів підприємства в конкретному періоді до кількості продукції, виробленої за цей час. Приростний показник фондомісткості продукції - це відношення приросту вартості основних фондів в досліджуваному періоді до приросту випуску продукції за даний період часу. Однак при визначенні цього показника виникають деякі складності. Це пов'язано перш за все з тим, що важко встановити частку приросту випуску продукції, що пов'язана з відповідним приростом основних виробничих фондів. Часто приріст продукції

пояснюється не тільки зростанням фондоозброєності виробництва. Так, наприклад, причинами зростання обсягів виробництва можуть бути покращення використання виробничих потужностей, удосконалення основних технологічних операцій та процесів, впровадження різного роду організаційно-технологічних заходів. Іноді випуск продукції може бути збільшений і без зростання вартості основних виробничих фондів.

Для того, щоб приріст продукції повністю відповідав приросту вартості основних виробничих фондів, потрібні незмінність у конкретному часі організаційно-технічного рівня виробництва, ступеня використання виробничого апарату, якості продукції на підприємстві. Однак ці умови стабільності суперечать вимогам підвищення ефективності виробництва та технічного прогресу.

Приростну фондомісткість продукції можна встановити непрямым шляхом, при цьому вона носить приватний характер і відображає фондомісткість тільки за новими фондами та тільки приросту випуску продукції. Тому для достовірної оцінки фондомісткості виготовлення продукції на підприємстві в конкретному періоді часу необхідно обрати середню (середньорічну), а не приростну величину.

У зв'язку з тим, що в практичній господарській діяльності підприємств залізничного транспорту, нема досвіду використання показника питомої фондомісткості продукції при плануванні їх фондоозброєності, потрібно було дослідити існуючі методи розрахунку цього показника та практику впровадження його на підприємствах інших галузей.

Проведений аналіз методів розрахунку показника питомої фондомісткості продукції, що пропонуються, показав, що їх можна поділити на дві групи; укрупнені та детальні.

Укрупнені методи передбачають розподіляти вартість основних виробничих фондів за видами продукції пропорційно показникам собівартості кожного виду продукції, трудомісткості, сумі амортизації та ін. Такий розподіл виконується без урахування зв'язків всередині підприємства, що обумовлені розподілом праці при випуску продукції. Взагалі метод є недостатньо

точним, дуже приблизним.

Детальні (диференційовані) методи являють собою послідовний розподіл видів або елементів основних виробничих фондів у відповідності до міри їх участі в створенні кожного виду продукції. Цей метод забезпечує достатньо високий рівень точності розрахунків.

В основу методики розрахунку фактичних показників питомої фондомісткості продукції на галузевих підприємствах слід покласти принцип тісного взаємозв'язку всіх функціональних їх підрозділів у відповідності до специфіки виробництва та його технології на кожному підприємстві, де вирішуються задачі раціонального управління складом основних виробничих фондів та підвищення ефективності їх використання.

УДК 334.716:656.2

УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ПРОДУКЦІЇ ВІТЧИЗНЯНИХ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Кузуб А.В., аспірант (УкрДУЗТ)

Вітчизняні промислові підприємства залізничного транспорту являються провідними в промисловості України. Поступове входження українських підприємств в міжнародний економічний простір вимагає впровадження сучасних стандартів якості, головною метою яких є забезпечення та постійне підвищення вимог до якості продукції.

На жаль, більшість вітчизняних підприємств на даний момент не мають можливостей впровадження систем управління якістю та обмежуються контролем якості продукції, яку вони виробляють. Пояснюється це перш за все відсутністю фінансових ресурсів. Адже, підприємства не мають коштів навіть на оновлення матеріально-технічної бази, не говорячи уже про фінансування інновацій в області управління.

Виділимо основні проблеми, які стосуються управління якістю вітчизняних промислових підприємств залізничного транспорту:

1) відсутні системний та процесний підходи до управління якістю;

2) відсутня політика підприємства у сфері управління якістю;

3) недосконало спланований виробничий процес (деякі процеси на виробництві недостатньо ефективні);

4) низький рівень автоматизації та комп'ютеризації виробничого процесу, фізично і морально застарілі основні фонди;

5) відсутня відповідна система контролю за якістю виробленої продукції та її відповідністю стандартам;

6) відсутня взаємозалежність підрозділів підприємства для забезпечення оптимального результату виробничої діяльності;

7) нестача кваліфікованих спеціалістів у сфері управління якістю продукції на підприємствах;

8) низький рівень залучення працівників підприємств до вирішення проблем якості;

9) недостатня мотивація працівників підприємств щодо виробництва якісної продукції;

10) корумпованість державних служб, що контролюють діяльність підприємств;

11) відсутність повної та чіткої відповідальності керівництва підприємства за належне виконання норм та стандартів при виробництві продукції.

Слід акцентувати увагу на тому, що активний розвиток процесів глобалізації вимагає зміни систем управління якістю, які існують на вітчизняних промислових підприємств залізничного транспорту. Одним з прогресивних напрямів таких змін є впровадження інтегрованих систем управління якістю, які відповідають вимогам міжнародних стандартів системи управління якістю.

Інтегровану систему управління якістю продукції слід розглядати як сукупність основних підрозділів, які взаємодіють та впливають на загальну ефективність системи і спрямовані на підвищення якості продукції (рис. 1) [4,5].



Рис. 1. Інтегрована система управління якістю продукції вітчизняних промислових підприємств залізничного транспорту

Інтегрована система управління якістю продукції представляє собою соціально-економічну систему, яка об'єднує в собі взаємопов'язані підрозділи управління якістю, підґрунтям якої виступають принципи управління якістю продукції, які є базовими згідно міжнародних стандартів ISO 9000.

Інтегрована система управління якістю продукції має низку внутрішніх (фінансові ресурси, матеріальні ресурси, трудовий потенціал) і зовнішніх (законодавча база України, глобалізація економіки, технологічний та інноваційний розвиток економіки, специфіка підприємств) обмежень, тісно пов'язана з іншими підрозділами загальної системи управління підприємством – цільовою, функціональною, організаційною, мотиваційною, соціальною, економічною, науково-технічною і технологічною. Запропонована інтегрована система управління якістю продукції являється інструментом для підвищення системи якості продукції.

Ускладнюється ситуація негативним впливом економічної кризи, яка не дозволяє вітчизняним підприємствам приділяти належну увагу питанням удосконалення якості продукції, використання нових підходів до технології управління якістю, методам її оцінки тощо. Тому доцільним було б встановити поетапну стратегію управлінської перебудови підприємства, за якої поступово впроваджуються різні міжнародні стандарти

системи якості.

Зокрема, першим етапом є побудова, впровадження і сертифікація системи якості продукції ISO серії 9000 як основної організаційно-методичної бази для побудови інтегрованих систем управління якістю продукції. На другому етапі мають бути впроваджені системи менеджменту (ISO 14000) і системи професійної безпеки (OHSAS 18001), на третьому – системи соціальної відповідальності (SA 8000) [4].

Побудована таким чином інтегрована система управління якістю продукції стане ефективною структурою підприємства і включатиме дієві технічні й управлінські методи для забезпечення найвищих результатів праці, найбільш ефективних способів взаємодії людей та техніки, підвищення якості продукції і виробничого процесу.

Список використаних джерел

1. Білецький Е.В. Управління якістю продукції та послуг / Е.В. Білецький, Д.А. Янушкевич, З.Р. Шайхлісламов. / Харків. торгов.-економ. інститут КНТЕУ – Х.: ХТЕІ, 2015. – 222 с.
2. Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоустойчивости предприятия: монография / В.Л. Дикань. – Харьков: «Основа», 1995. – 160 с.
3. Каличева Н.С. Напрями забезпечення ефективного розвитку

промислових підприємств в сучасних умовах / Н.Є. Каличева, Бохан С.Є. // Науковий огляд. Науковий журнал. – Київ, ТОВ «Меганом», 2017. – Вип. 5 (37). -С. 5-15

4. Системи управління якістю за ISO 9001 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.certsystems.kiev.ua/uk/iso-9001/sistemi-upravlinnya-yakisty-za-iso-9001.html>

5. Стандарти Міжнародної організації зі стандартизації – ISO: до-відник: в 3 т. / В.Л. Іванов (ред.), В.А. Павлюкова (уклад.). – Л.: Леонорм, 1998. – 259 с. – (Нормативна база підприємства). – Т. 1. – 259 с.

УДК 656.211.5

ОСОБЛИВОСТІ ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПОСЛУГ

*Машошина Т.В., к.е.н., доцент,
Воронцова А.О, студентка (УкрДУЗТ),
Власенко Т.Ю., викл. I катег., (ЛФ ХАДК)*

Трьохсекторний підхід до розуміння економіки включає в себе видобувальний (розробка природних ресурсів); промисловий (перетворення результатів видобувального) сектори та сектор послуг. При активному розвитку науково-технічного прогресу сфера послуг набирає темпів розвитку стаючи ключовим сектором економіки.

Виконуючи функцію стихійного регулятора ринок здійснює перелив ресурсів з однієї ланки економіки до іншої. Таке спостерігається і по відношенню сектора послуг, особливо це стосується трудових

ресурсів. Перелив спостерігається до тих видів діяльності надання послуг, які відносно нові та стрімко розвиваються.

Послуги охоплюючи всі види діяльності, не завершуються виробництвом продукта, але сприяють процесу виробництва, покращуючи продуктивність.

Послуга за своїм визначенням є вид діяльності у процесі якого не створюється новий матеріально-речовинний продукт, але змінюється якість уже наявного, створеного продукту. Іншими словами – це благо, що надається не в матеріальній формі, а у формі діяльності, тобто саме надання послуг створює бажаний результат. При визначенні ефективності слід враховувати особливі рис послуг на відміну від інших благ.

З літературних економічних джерел відомо, що до відмінних характеристик послуг належать: невідчутність, невіддільність, нерозривність виробництва й споживання, непостійність якості, мінливість, недовговічність, нездатність послуг до зберігання, відсутність володіння, взаємозамінність послуг товарами, що мають матеріальну форму. Ще однією відмінністю послуги можна вважати відсутність посередника в загальноприйнятому ланцюзі виробництва – споживання. Класифікація послуг має значну кількість ознак.

Серед різноманіття принципів до класифікації нематеріальних послуг відома класифікація К. Лавлока згідно якої доцільно розглядати на кого (на що) спрямована послуга і чи є вона відчутною.

Дана класифікація має загальний характер і здатна та повинна розвиватись. Вона дає розуміння особливості той чи іншої послуги, її наповненості та структури.

Таблиця 3

Класифікація нематеріальних послуг згідно К. Лавлока [1]

Основні класи послуг	Сфери послуг
Відчутні дії, спрямовані на тіло людини	Охорона здоров'я, пасажирський транспорт, салони краси й перукарні, спортивні заклади, ресторани й кафе
Відчутні дії, спрямовані на товари й інші фізичні об'єкти	Вантажний транспорт, ремонт і зміст устаткування, охорона, підтримка чистоти й порядку, пральні, хімчистки, ветеринарні послуги
Невловимі дії, спрямовані на свідомість людини	Утворення, радіо й телевізійне віщання, інформаційні послуги, театри, музеї.
Невловимі дії з невловимими активами	Банки, юридичні й консалтингові послуги, страхування, операції із цінними паперами.

Процес виробництва послуг завжди виконується на таких же самих засадах та при таких же самих виробничих факторах, які притаманні іншим сферам економіки, а саме: персоналу, засобів праці та предметів праці.

Використовуючи наявні засоби виробництва, персонал та керівництво підприємства пропонує суспільству види послуг. Тобто, спостерігається класичне протиставлення: затрати живої, уречевленої праці та результати надання послуг. Тобто загальний підхід до визначення ефективності такий як і для інших благ.

Але виходячи із особливості природи послуги доволі складно оцінити її ефективність, тому що кількісні показники до кінця не відбивають дійсну картину.

В економічній теорії та практиці до поняття та визначення ефективності має багато підходів. Основними підходами вважаються: витратно-ресурсний та підхід орієнтований на досягнення мети.

З другої половини минулого століття наукові дослідження щодо ефективності отримали новий характер – змішаний або комбінований. Категорія ефективності досліджується з декілька боків: економічного, управлінського, маркетингового. У межах кожного підходу поняття ефективності має свої характерні показники.

З економічного боку ефективність виражається максимумом можливих благ від мінімуму витрат наявних ресурсів. Визначається на основі безперервного співвідношення вигоди (блага) і витрати для раціонального поведіння.

Окрім згаданих вище витратно-ресурсного підходу та підходу орієнтованого на досягнення мети при визначенні ефективності застосовують наступні групи підходів, які дозволяють визначити ефективність якості блага, що пропонується споживачу:

- підвищення ефективності послуг шляхом раціонального використання ресурсів і найбільш повного задоволення споживачів якістю послуг. При цьому підходи відбувається забезпечення повного задоволення потреб споживачів при високій якості і культури обслуговування за рахунок зменшення витрат коштів і праці та раціонального використання ресурсів. Тому

важлива роль належить соціальним наслідкам, таким чином йдеться про соціально-економічну ефективність діяльності сфери послуг.

Ефективність послуг розглядається з позиції задоволеності суб'єктів ринку, тобто як ступінь задоволеності споживачів ними. У сфері послуг ефективність полягає в визначенні ступеню задоволеності суб'єктів ринку. Кожний із суб'єктів ринку висуває свої вимоги до ефективності різних видів послуг. Споживач під основним показником ефективності наданих (спожитих) послуг розуміє їх якість. Виробники під критерієм ефективності розуміють техніко-економічні показники. Таким чином, управління ефективністю послуг полягає в узгодженні думок різних сторін та досягненні між ними оптимального співвідношення.

Зважаючи на розглянуті особливості категорії «послуга» можна резюмувати наступне:

- ефективність надання послуг — це складне поняття яке не достатньо оцінювати методами, які притаманні іншим сферам економіки;

- дослідження ефективності в секторі послуг відрізняються особливістю в підході. Важко оцінити ефективність окремих видів послуг в умовах їхнього різноманіття. Показники, що є вирішальними для одного виду послуг, можуть зовсім не відображати ефективність інших.

Для цілей створення загальної методики оцінки ефективності послуг необхідно класифікувати їх по характерному показнику. Одним з вирішальних показників виступає якість.

Враховуючи, що на сьогоднішній день існують комплекси послуг слід розрізняти рівні визначення ефективності послуг:

- ефективність окремої послуги або комплексу послуг;

- ефективність підприємства, що надає послуги.

Список використаних джерел

1 Лавлок К. Маркетинг услуг: персонал, технология, стратегия, 4-е изд.: Пер. с англ. – М.: ИД «Вильямс», 2005. – 1008 с.

УДК 330.341.1:656.2

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ
БЕЗПЕКИ ВАГОННОЇ ДІЛЬНИЦІ
НА ОСНОВІ ІННОВАЦІЙНОГО
РОЗВИТКУ**

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,
Корчинська Н.В., слухач магістратури,
Черненко С.В., слухач магістратури
(УкрДУЗТ)*

Останніми роками зростає увага вчених та практиків до забезпечення економічної безпеки підприємств, зокрема підприємств транспорту. Зростає кількість публікацій з цієї проблеми, необхідно відмітити роботи Г. Ейтутіса, Р.А. Кожевнікова, З.П. Межох, Н.П. Терьошиної, Д.І. Ковальова, В.Л. Диканя, І.Л. Плетникової (Назаренко), Т.О. Тимофєєвої, О.І. Платонова, Т.Г. Сухорукової та інших учених [1 – 3 та ін.].

Разом з тим актуалізується проблема інноваційного розвитку залізничного транспорту, адже за відсутності його чітко сформульованої інноваційної стратегії, навіть при наявності деякого оновлення рухомого складу, технологічне відставання ПАТ «Українська залізниця» від європейської транспортної системи може стати дедалі більшим. Проблема інноваційного розвитку залізничного транспорту присвячена значна кількість наукових праць, зокрема В.Л. Диканя, В.О. Зубенко, О.Г. Кірдіної, І.Л. Назаренко, Ю.М. Уткіної [4, 5 та ін.], Є.М. Сича та В.П. Ільчука [6] та інших учених.

Деякі науковці (Л.О. Волощук [7], С.М. Шкарлет [8], та інші) вже почали розглядати забезпечення економічної безпеки підприємства та його інноваційний розвиток у взаємозв'язку. Як відмічає Л.О. Волощук, зв'язок між економічною безпекою та інноваційним розвитком підприємства має дуальний характер, де обидва явища виступають у якості мети підприємства та засобу її досягнення. Економічна безпека, з одного боку, є необхідною передумовою та певним віддзеркаленням потенціалу розвитку, адже процеси її забезпечення спрямовані на забезпечення процесів розвитку. З іншого боку, процес розвитку підприємства має бути спрямованим, зокрема, й на формування та функціонування систем забезпечення його економічної безпеки [7, с. 221].

Враховуючи вищезазначене, метою даної публікації є окреслення напрямків забезпечення економічної безпеки вагонної дільниці на основі інноваційного розвитку.

На нашу думку, економічна безпека вагонної дільниці – це стан захищеності її діяльності від негативного впливу внутрішніх та зовнішніх загроз; стан, при якому забезпечується стабільне функціонування і прогресивний розвиток вагонної дільниці, досягається шляхом максимального ефективного використання наявних ресурсів і швидкої адаптації до умов середовища, що змінюється [9].

Нами у [10] сформульовано визначення інноваційного розвитку вагонної дільниці: це цілеспрямований систематичний процес позитивних змін якісного стану всіх її підсистем через впровадження інновацій (розроблених як зовнішніми, так і власними силами) в діяльність вагонної дільниці з метою досягнення як цілей інноваційної діяльності, так і стратегічних цілей розвитку систем вищого рівня - вагонного господарства та ПАТ «Українська залізниця».

Пропонуємо наступну послідовність етапів забезпечення економічної безпеки вагонної дільниці на основі інноваційного розвитку.

1. Оцінка рівня економічної безпеки вагонної дільниці за методикою, що базується на [2], на основі вибору локальних показників економічної безпеки.

2. Якщо рівень економічної безпеки високий – розроблення заходів по його підтриманню, якщо ні – аналіз причин негативних відхилень.

3. Оцінка рівня інноваційної активності вагонної дільниці та її інноваційного потенціалу.

4. Розроблення заходів активізації інноваційної діяльності вагонної дільниці, спрямованих на покращення локальних показників економічної безпеки та, у підсумку, інтегрального показника рівня економічної безпеки вагонної дільниці.

До заходів з активізації інноваційної діяльності вагонної дільниці, можуть відноситися наступні.

1. Впровадження нових технологій ремонту пасажирських вагонів та відповідної техніки, з автоматизацією та вивільненням

контингенту (з подальшим працевлаштуванням на інших ділянках).

2. Впровадження раціоналізаторських пропозицій з підвищення ефективності технічного обслуговування та екіпірування пасажирських вагонів, а також діяльності із виробничого екологічного контролю, моніторингу навколишнього природного середовища.

3. Впровадження нових послуг у поїздах, окрім вже існуючих (забезпечення вагонів поїздів водою, паливом, постільною білизною та чайною продукцією), особливо у міжнародному сполученні.

На жаль, на впровадження всіх вищеперерахованих заходів одночасно у вагонній дільниці не вистачить інвестицій.

На рівні ПАТ «Українська залізниця» необхідно розробити взаємоузгоджені стратегії забезпечення економічної безпеки та інноваційного розвитку залізничного транспорту в цілому, з деталізацією по господарствах, які слугуватимуть базисом для розроблення деталізованих програм забезпечення економічної безпеки виробничих структурних підрозділів регіональних філій. Тільки таким чином, розробляючи заходи «згори» та «знизу», можливе забезпечення економічної безпеки на всіх рівнях залізничного транспорту, зокрема у вагонних дільницях.

Список використаних джерел

1 Кожевников Р.А. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта [Текст]: учебник для вузов ж.-д. транспорта / Р.А. Кожевников, З.П. Межох, Н.П. Терешина и др. – М.: Маршрут, 2005. – 326 с.

2 Ковальов Д.І. Кількісна оцінка рівня економічної безпеки підприємства / [Текст] / Д.І. Ковальов, І.Л. Плетникова // Економіка України. – 2001. - №4. - С. 35 – 40.

3 Дикань В.Л. Комплексна методика визначення рівня економічної безпеки, оцінки ризиків та ймовірності банкрутства підприємства [Текст]: монографія / В.Л. Дикань, І.Л. Назаренко. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 142 с.

4 Економіка і організація інноваційної діяльності на залізничному транспорті [Текст]: навчальний посібник. / В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна, І.Л. Назаренко, Ю.М. Уткіна / Під ред. В.Л. Диканя. - Харків: УкрДАЗТ,

2014. – 225 с.

5 Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту [Текст]: монографія. / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

6 Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту [Текст] / Є.М. Сич, В.П. Ільчук. - К.: Логос, 2002. – 256 с.

7 Волощук Л.О. Економічна безпека та інноваційний розвиток промислового підприємства: сутність та взаємозв'язок як об'єктів управління / Л. О. Волощук // Економіка: реалії часу. - 2014. - №6. - С. 217-223.

8 Шкарлет С.М. Формування економічної безпеки підприємств засобами активізації їх інноваційного розвитку [Текст]: дисертація д-ра екон. наук. / С.М. Шкарлет // 08.00.04 — 2008. – 388 с.

9. Назаренко І.Л. Забезпечення економічної безпеки вагонної дільниці в умовах фінансово-економічної кризи [Текст] / І.Л. Назаренко, Ю.Г. Гавриленко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - №60. - 2017. – С. 94 – 101.

10 Назаренко І.Л. Інноваційний розвиток вагонної дільниці [Текст] / І.Л. Назаренко, Н.В. Корчинська // Вісник економіки транспорту і промисловості. - №61. - 2018. – С. 160 – 166.

УДК 618:002

РИЗИКИ ЛОГІСТИЧНО-ПОСТАЧАЛЬНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ У БІЗНЕС-ПРОЦЕСАХ

Науменко М.О., д. філ. екон. напр., професор (НАНГУ)

Сучасні підприємства навіть за умови віднесення до другорядних проблем логістично-постачальницької діяльності все ж відчують негативні чи позитивні наслідки управління такою діяльністю на своїх фінансових результатах [1]. З іншого боку, справедливим буде твердження і про те, що загрози діяльності суб'єкта господарювання певним чином впливають і на загрози його

логістично-постачальницької підсистеми, як і навпаки. Відтак, вищенаведене актуалізує необхідність ідентифікування та адміністрування усього спектру загроз логістично-постачальницької діяльності.

Логістично-постачальницька діяльність підприємств перебуває під впливом різних загроз цієї діяльності, які певним чином впливають на величину і динаміку логістично-постачальницьких витрат. Своєю чергою, рівень і динаміка цих витрат багато в чому визначає ефективність виробничо-господарської діяльності суб'єктів підприємництва загалом.

Не вдаючись до критичного аналізування типології загроз в економічній науці загалом, враховуючи результати досліджень Л. А. Могиліної [2], можна зробити висновок, що загрози логістично-постачальницької діяльності підприємств можуть бути зовнішніми і внутрішніми за джерелом виникнення; загрози прямого збитку чи упущеної вигоди за характером можливого збитку; прогнозовані чи непрогнозовані за можливістю прогнозування; з високим, середнім чи низьким рівнями ймовірності настання; допустимим, критичним чи катастрофічним розміром збитку за аналогічною типологічною ознакою. Окрім того, варто виокремлювати допустимі чи недопустимі загрози за допустимістю.

Специфіка вітчизняного бізнесу призводить до того, що суб'єкти підприємницької діяльності функціонують під впливом чималої кількості загроз логістично-постачальницької діяльності. Відтак, управлінські рішення у цій сфері ухвалюються в умовах невизначеності та підвищеного рівня ризику. Як наслідок, керівники суб'єктів господарювання повинні чітко усвідомлювати кожну з таких загроз і грамотно ними управляти у конкретному просторово-часовому середовищі. Доречно згадати і про те, що форми прояву загроз логістично-постачальницької діяльності можуть бути різноманітними. Окрім того, існує чимало факторів, які активізують дію таких загроз або нівелюють їхній негативний вплив.

Не вдаючись до обґрунтування доцільності трактування сутності поняття «загроза» з тої чи іншої позиції, варто зауважити, що практично в кожному з наведених трактувань більшою чи меншою

вірою розглядається небезпека отримання економічної шкоди у формі збитків, небезпек, недосягнення цілей, нереалізації стратегії тощо. Відтак, будь-яка небезпека у логістично-постачальницькій діяльності підприємства у формі реальних втрат може через певний період трансформуватись в загрозу такої діяльності за умови неухвалення відповідних управлінських рішень.

Незалежно від виду загроз логістично-постачальницької діяльності підприємств, справедливим є твердження про необхідність всестороннього їхнього дослідження й адміністрування. Враховуючи результати досліджень П. А. Жило та Д. А. Щербакової [3], варто зауважити, що кожен суб'єкт господарювання повинен прогнозувати найбільш вагомі загрози логістично-постачальницької діяльності і за результатами цього виробляти відповідну реакцію. Тим більше, слід враховувати і те, що кількість таких загроз, по-перше, зростає, по-друге, загрози мають динамічний характер, а по-третє, вони характеризуються складною внутрішньою структурою, коли виникнення однієї такої загрози автоматично приводить до появи низки інших. Діагностування загроз логістично-постачальницької діяльності дає змогу підприємствам у багатьох випадках виявляти негативні тенденції та усувати небажані наслідки у зазначеній сфері вже на етапі зародження проблеми.

Список використаних джерел

1. Каличева Н.Є. Логістичні підходи, як основа раціональної організації виробничого процесу на підприємстві/ Н.Є. Каличева, В.О. Маслової // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2014. - № 47. - С. 83 - 86.
2. Могиліна Л. А. Система загроз фінансовій безпеці сучасних підприємств / Л. А. Могиліна // Економіка. Управління. Інновації. – 2014. – Випуск № 1 (11). – С. 720 – 732.
3. Жило П. А. Характеристика ключевих угроз экономической безопасности предприятия / П. А. Жило, Д. А. Щербакова // Социально-экономические явления и процессы. – 2013. – № 5. – С. 89 – 92.

УДК 656.07:656.2

**СУЧАСНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ
УПРАВЛІНСЬКОГО ПІДХОДУ ДЛЯ
ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ
ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

*Островерх Г.Є., аспірант,
Хоменко К.В., студент (УкрДУЗТ)*

Залізнична галузь в останні роки на тлі реформаційних змін втратила конкурентні позиції на транспортному ринку. Нестача фінансових ресурсів для забезпечення інноваційно-технологічного розвитку, низька інвестиційна привабливість, висока ступінь зносу основних фондів, низький рівень транспортно-логістичного обслуговування та підвищення тарифів на залізничні перевезення зумовили значне незадоволення споживачів послуг залізничного транспорту, і, відповідно, зниження попиту на користування ними. Саме тому, актуальним завданням є забезпечення управління економічним розвитком підприємств залізничного транспорту на основі

використання інноваційних підходів до управління.

Враховуючи, що керівництво підприємств залізничного транспорту потребують формування методичного базису для прийняття управлінських рішень, насамперед, у виборі стратегічних напрямків розвитку залізничної галузі, постає питання необхідності розробки теоретико-методологічних засад до управління сталим розвитком підприємств залізничного транспорту.

Під терміном "управлінський підхід" можна розуміти нову систему організації і управління, або нову управлінську технологію для забезпечення організаційно-методичного розвитку. У багатьох випадках нововведення в управлінні створюється завдяки реформуванню існуючих систем, технологій, процесів (перепроєктування, реінжиніринг).

Враховання можливих управлінських нововведень за всіма класифікаційними групами є не доцільним. Оскільки завдання полягає в тому, щоб показати різноманітність типів управлінських рішень, які впливають на характер виконання підприємствами залізничного транспорту своєї інноваційної функції.

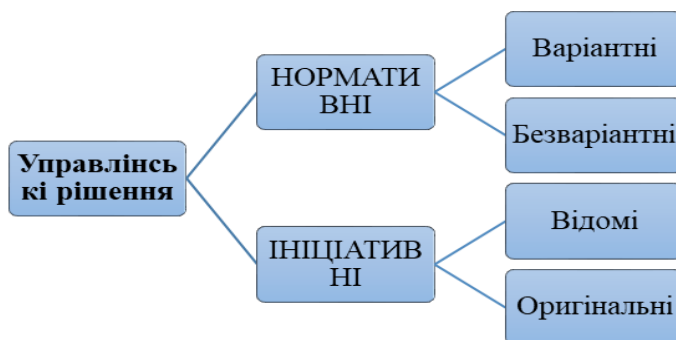


Рис. 1- Управлінські рішення [авторська розробка]

Для прийняття рішення щодо формування системи управлінських інновацій, необхідно приймати до уваги не тільки особливості організаційної структури підприємства та ієрархічної підпорядкованості персоналу, але й спроможності підприємств застосовувати на практиці управлінські інноваційні рішення з метою адаптації до складних ринкових умов функціонування.

Якість управлінського впливу на систему пов'язана з умінням визначити дієвий підхід до вирішення поточних та стратегічних

завдань, який дозволить отримати максимальний ефект та поставлених досягнутих управлінських цілей.

Координуючи, інтегруючи і спрямовуючи діяльність усієї системи управління підприємством залізничного транспорту на досягнення поставлених цілей, управлінський підхід є своєрідним механізмом саморегулювання на підприємстві, який забезпечує ефективний зворотній зв'язок у контурах управління. Очевидно, що важливими результатами застосування на практиці

управлінських рішень на підприємстві є скорочення часу реакції економічного механізму на зміни зовнішнього та внутрішнього середовища, а також зменшення управлінського ризику.

Список використаних джерел

1 Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств: Підручник / Дикань В. Л., Боровик Ю.Т., Полякова О.М., Уткіна Ю.М.- Харків: УкрДАЗТ. 2012- 415 с.

2 Компанієць В.В. Система якості управління (менеджменту) на залізничному транспорті: концептуальні підходи та методика оцінки «людської складової» / В.В. Компанієць // Залізничний транспорт України. – 2009. - №3. – 42-47.

3 Дикань, В. Л. Стратегічне управління: навч. посіб./ Дикань В.Л., Зубенко В.О., Маковоз О.В., Токмакова І.В., Шраменко О.В.–К:«Центр учбової літератури, 2013 -272 с.

4 Майкл Хаммер. Реінжиниринг корпорації: Манифест революції в бізнесі / Майкл Хаммер, Джеймс Чампи. пер. с англ. Ю.Е. Корнилович — М.: Манн, Иванов и Фербер, 2006. — 287 с.

5 Попов В.М. Глобальный бизнес и информационные технологии. Современная практика и рекомендации / В. М. Попов, Р. А. Маршавин, С. И. Ляпунов. - М.: Финансы и статистика, 2001.—272 Экономика и управление № 1 - 2012г. Научные сообщения 121 с.

УДК 338.47:656.2

ФОРМУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ АДАПТАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ ДО ДИНАМІКИ РИНКОВОГО СЕРЕДОВИЩА

Петухова Т.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В теперішній час більшість господарюючих суб'єктів ще слабо враховують ринкову кон'юнктуру, несвоєчасно перебудовують свою діяльність з урахуванням динаміки запитів покупців,

мають низьку ділову активність та інвестиційну привабливість. Проблематика діяльності господарюючих суб'єктів в ринковій економіці досліджувалась в роботах класиків економічної теорії А. Сміта, А. Маршалла, Дж.Кейнса, Й. Шумпетера, М.Кондратьєва та інших. Різним аспектам економічної діяльності підприємств в ринкових умовах присвячені наукові праці багатьох науковців: І. Ансоффа, І. Боумана, Е.Дж. Делана, Д.С. Ліндсея, Р. Рітермана, Р. Піндайка, С. Седерберга, Дж. Форрестера, П. Хейне, В. Хойера, А. Хоскінга, Г. Шмалензи, К. Еклунда, Л. Яккока та інших. Однак, багато питань механізму адаптації підприємств залізничного комплексу до нестабільної ринкової середовищі досліджені ще недостатньо. Ще не обгрунтовані критерії, основні показники та способи покращення адаптації до динамічних ринкових умов.

Перш за все, необхідно розкрити зміст економічного механізму адаптації господарюючого суб'єкта в ринковому середовищі, що включає суспільно нормальний рівень забезпечення ресурсами, фондо-, енерго- і праце- забезпеченості; наявність сприятливих макро-, мезо- і мікроекономічних умов господарювання (перш за все, встановлення обгрунтованих тарифів на послуги природних монополій, зменшення податкового навантаження, здешевлення кредитів, розвиток конкуренції); державну підтримку; правове забезпечення; захист прав інтелектуальної власності тощо. Для цього необхідно виділити і охарактеризувати основні умови і фактори формування економічного механізму адаптації господарюючого суб'єкта в ринковій економіці: його інвестиційний потенціал, економічну спроможність, фінансова стійкість і платоспроможність, рентабельність, частку ринку, освоєння проектної потужності, обсяг і співвідношення внутрішніх і зовнішніх джерел інвестицій, ефективність використання інвестицій, якість менеджменту і маркетингу.

Під адаптацією господарюючих суб'єктів до ринкового середовища слід розуміти процес пристосування їх параметрів до невизначених умов навколишнього середовища, що забезпечує підвищення ефективності їх функціонування протягом усього життєвого циклу.

Як стверджують багато дослідників,

основним фактором адаптації господарюючого суб'єкту до ринкового середовища та підвищення його інвестиційної привабливості є зростання його ділової активності, включаючи виробничу, соціальну, інноваційну, інвестиційну, ринкову та екологічну активність.

Одним з напрямків, що підвищують адаптацію в ринковому середовищі і інвестиційна привабливість учасників, мобілізуючих інвестиційні ресурси підприємств різних галузей, виробничої і соціальної інфраструктури, банків, інвестиційних і страхових компаній та ін., є інтегрування інвестиційних об'єднань, роль яких у створення синергічного ефекту від їх утворення та діяльності.

Встановлення та характеристика діалектичному взаємозв'язку і взаємозалежності між економічними спроможностями і інвестиційною привабливістю, викликає потребу в розробці методологічних підходів до оцінки інвестиційного потенціалу підприємств залізничного комплексу як їх здатності залучити і ефективно використовувати інвестиційні ресурси з різних внутрішніх і зовнішніх джерел.

УДК 320.3

КОМПЛЕКСНИЙ ПІДХІД ДО ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ОРГАНІЗАЦІЇ

*Товма Л.Ф., к.т.н., доцент, капітан
(НАНГУ)*

Економічна безпека є індикатором раціональної побудови та розвитку стратегічного потенціалу організації, оскільки характеризує нормальний стан функціонування всіх структурних елементів організації та протікання господарських процесів у відповідності з визначеними параметрами. Рівень економічної безпеки організації відображає якість організації економічної діяльності суб'єкта господарювання.

В свою чергу в основі економічної діяльності організації лежить

виробництво певної продукції (послуги) та сукупність пов'язаних із цим організаційних процесів. До останніх належать, зокрема: ресурсне забезпечення виробництва, інформаційне забезпечення управління, інноваційно-інвестиційне забезпечення, інтелектуально-кадрове забезпечення, організація логістичних процесів, комплекс маркетингу, контроль за дотриманням соціально-економічних та екологічних нормативів господарської діяльності та ін. Таким чином, сукупність вище названих елементів є факторами економічної безпеки організації, а отже саме аналіз їх комплексу дозволить здійснити максимально повну, об'єктивну та репрезентативну оцінку рівня економічної безпеки організації.

Такий підхід передбачає критичний погляд на методики оцінки економічної безпеки організації, які базуються на аналізі окремих факторів впливу. Так, інтегральний показник рівня економічної безпеки, запропонований С. Міщенко [2] включає виключно часткові фінансові показники, що зміщує увагу з формування економічної безпеки у стратегічній перспективі на аналіз її поточного стану.

Ряд авторів, зокрема [1], зводять оцінку економічної безпеки організації до інвестиційного аналізу, що, аналогічно до попереднього підходу, акцентує увагу на фінансовому забезпеченні підприємства, не враховуючи ряд інших чинників його розвитку.

На увагу заслуговують рекомендації, запропоновані в [4], як такі, що включають до інтегрального показника економічної безпеки широкий спектр компонентів, враховуючи також вплив ринкового середовища організації в контексті соціально-економічних та політико-правових змін, на відміну від [3], де оцінка економічної безпеки зосереджена на аналізі факторів лише внутрішнього середовища організації.

Комплексна оцінка економічної безпеки організації має охоплювати всі складові економічної діяльності суб'єкта господарювання та передбачати визначення інтегральних критеріїв їх розвитку на основі системи часткових показників – індикаторів розвитку. Аналіз останніх має здійснюватися шляхом співставлення фактичних значень із нормативними з подальшою експертною

оцінкою відхилень. Це, в свою чергу, дозволить виявити вузькі місця сформованого потенціалу організації та визначити резерви для підвищення рівня економічної безпеки організації в перспективі.

Список використаних джерел

1. Козаченко Г. В. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення: монографія / Г. В. Козаченко В. П. Пономарьов, О. М. Ляшенко. – К.: Лібра, 2003. – 280 с.

2. Мищенко С. Н. Система обеспечения экономической безопасности организации: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 «экономика и управление народным хозяйством» / Сергей Николаевич Мищенко; [Донской гос. техн.ун-т]. – Ростов н/Д: [б. и.], 2004. – 197 с.

3. Халіна В. Ю. Методичний підхід щодо оцінки рівня економічної безпеки підприємства [Електронний ресурс] / В. Ю. Халіна: – Режим доступу: http://chtei-knteu.cv.ua/herald/content/download/archive/2014/v1/NV-2014-V1_22.pdf.

4. Черняк Г. М. Оцінювання рівня економічної безпеки енергетичних підприємств в умовах євроінтеграції / Г. М. Черняк // Економічний вісник НТУУ «КПІ». – 2015. – С. 159 – 166.

УДК 339.137.2(477)

АКТУАЛЬНІСТЬ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТЕХНІКО-ТЕХНОЛОГІЧНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ЖОРСТКОЇ КОНКУРЕНЦІЇ

Уткіна Ю.М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Жорстка конкурентна боротьба на ринку вимагає від підприємств підвищення ефективності діяльності, поліпшення споживчих якостей продукції та послуг, розширення асортименту, активізації діяльності підприємництва в цілому. Тому найважливішим завданням функціонування сучасного підприємства є підвищення ефективності його діяльності за рахунок вдалого використання його внутрішніх та зовнішніх резервів на інноваційних засадах.

Оцінювання економічної ефективності діяльності підприємства є одним із факторів його подальшого розвитку. Необхідно підкреслити, що це складне явище не може бути визначене за допомогою одного показника та потребує комплексного підходу. За реалій сучасності, науковці при аналізі ефективності діяльності підприємства перш за все концентрують увагу на його здатності генерувати фінансовий результат при затратах певного обсягу фінансових та нефінансових ресурсів на інноваційних засадах.

Прискорення морального зносу технологічного обладнання промислових підприємств під впливом науково-технічного прогресу призвело до того, що обладнання застаріває швидше, ніж зношується в процесі використання. У зв'язку з цим урахування темпів та рівня морального зносу в усіх його проявах стає дедалі важливішим. Дуже важливо своєчасно виявляти ту межу, за якою подальше використання обладнання стає економічно недоцільним. Великі промислові підприємства України орієнтовані на виробництво великих обсягів продукції, які набагато перевищують місткість її внутрішнього ринку. Отже, потрібно якомога скоріше виходити на зовнішні ринки. Але це потребує переходу до нового рівня якості продукції, зміни її асортименту та номенклатури, стандартів і вимог до виробництва. Необхідно також проводити відновлення продукції, технології та технологічного обладнання у великому масштабі, у стислі строки, та ще й з дефіцитом коштів на її фінансування. Це вимагає виявлення найбільш важливих об'єктів відновлення, та координування процесу фінансування. В таких умовах особливого значення набуває визначення строків корисного використання технологічного обладнання з урахуванням морального та фізичного зносу, як і передбачено стандартами бухгалтерського обліку. Строк корисного використання кожного окремого об'єкта може бути не тільки основою для визначення норм амортизації обладнання, як термін відшкодування зносу, але й важливим показником планування процесу його відновлення.

На сучасному етапі трансформації суспільного виробництва об'єктивно існують певні тенденції поступального розвитку ТТБ

підприємств виробничій сфері. Визначальними з них є:

- підвищення наукоємності засобів праці, рівня фундаментальності втілюваних у них знань;

- зростання масштабів і розширення спектра застосування сучасного мікроелектронного устаткування;

- перетворення засобів праці на технічну цілісність більш високого порядку;

- трансформація техніко-технологічних засобів у все більш універсальні системи;

- поглиблення інтеграції окремих елементів ТТБ та організаційно-управлінських компонентів виробництва;

- підвищення ступеня автоматизації техніки й технічних систем, поступовий перехід до гнучкої автоматизації виробництва, зумовленої його кількісним урізноманітненням і зменшенням серійності.

Процес економічного управління технічним розвитком підприємства зазвичай включає такі основні етапи:

- встановлення цілей – визначення, ранжирування, виокремлення пріоритетів;

- підготовчий – аналіз виробничих умов, підготовка прогнозної інформації;

- варіантний вибір рішень – розробка, вибір критерію та оцінка ефективності можливих варіантів;

- програмування (планування) робіт – узгодження вибраних і прийнятих рішень, їхнє інтегрування в єдиний комплекс заходів у межах програми технічного розвитку підприємства на найближчу та віддалену перспективу;

- супроводження реалізації програми – контроль за виконанням передбачених програмою заходів, проведення необхідного коригування програми.

Технічний розвиток підприємства великою мірою залежить від маркетингової і виробничої стратегії, які визначають планові заходи щодо устаткування і технології, необхідні для випуску певного продукту. Вдосконалення техніко-технологічної бази підприємства слід планувати та орієнтувати передусім на ті заходи, що забезпечать реалізацію обраної ним стратегії діяльності. Для вітчизняних підприємств, що мають обмежені фінансові можливості, такі заходи переважно орієнтовані на підтримання

існуючого технічного рівня шляхом його капітального ремонту та модернізації.

УДК 338.242.42

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗРОБКИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ РОЗВИТКУ МАЛОГО ТА СЕРЕДНЬОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА

Фролова Н.Л., здобувач (УкрДУЗТ)

Економічна ситуація в Україні останніх років характеризується поширенням стагнаційних та депресивних процесів, що охопили всі без виключення галузі національної економіки. Відбувається поступова трансформація країни у сировинну, низькотехнологічну та безініціативну державу, політика якої формується на основі врахування особистісних інтересів окремих бізнес-груп та зовнішніх вимог, зокрема пов'язаних з фінансовою залежністю країни від міжнародних організацій. У результаті реалізації неефективної державної економічної політики спостерігається втрата вітчизняного промислово-виробничого потенціалу, посилення залежності від кон'юнктури світового ринку, дефіцит зовнішньоторговельного балансу, підвищення рівня тіньової економіки, погіршення ділової активності, зниження інвестиційної привабливості країни, відтік інтелектуального потенціалу, загострення кризи суспільної довіри до політичної еліти та державної влади, масове зuboжіння населення та зниження його реальної купівельної спроможності. Подолання зазначених економічних деформацій потребує корінних системних змін у політичній та економічній системі країни і розробки виваженої державної політики сталого економічного розвитку.

Не викликає сумніву той факт, що для досягнення зазначеної мети вагомим значення набуває формування сприятливого середовища для розвитку суб'єктів малого та середнього підприємництва, що здійснюють наповнення доходної частини державного бюджету, забезпечення зайнятості та підвищення доходності населення,

задоволення потреб суспільства у товарах та послугах, покращення міжнародного іміджу держави на глобальному ринку. Проте, випереджаючий розвиток суб'єктів підприємницького сектору провідних країн світу, загострення глобальної конкуренції, недосконалість національного законодавства у сфері господарської діяльності, посилення адміністративного та регулятивного тиску держави на діяльність суб'єктів підприємництва, ускладнення податкової системи та посилення податкового навантаження, погіршення фінансового становища вітчизняних підприємств та ускладнення доступу до інвестиційних джерел значно обмежують перспективи повноцінної реалізації їх потенціалу і перешкоджають виходу на міжнародний ринок. Тому наразі виникає необхідність розробки ефективної державної політики у сфері регулювання і підтримки розвитку суб'єктів малого та середнього підприємництва.

Результативність формування і реалізації державної регуляторної політики у сфері розвитку малого та середнього бізнесу у значній мірі залежить від якості розроблених і прийнятих законодавчих та нормативно-правових актів, що визначають засади державного регулювання і підтримки суб'єктів підприємницького сектору. Однак, більшість законодавчих та нормативно-правових положень мають дещо декларативний характер, оскільки дають лише загальне уявлення про державну політику у сфері розвитку малих та середніх підприємств і не містять уточнення конкретних заходів щодо державної підтримки та стимулювання їх зростання. Зокрема, національним законодавством визначено теоретичні основи розробки державної регуляторної політики у сфері підприємницької діяльності, що потребують перегляду та подальшого удосконалення відповідно до міжнародних стандартів розвитку суб'єктів малого та середнього підприємництва.

Відповідно до чинного законодавства України, поняття державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності визначено як напрям державної політики, спрямований на вдосконалення правового регулювання господарських відносин, а також адміністративних відносин між регуляторними органами або іншими органами державної

влади та суб'єктами господарювання, недопущення прийняття економічно недоцільних та неефективних регуляторних актів, зменшення втручання держави у діяльність суб'єктів господарювання та усунення перешкод для розвитку господарської діяльності, що здійснюється в межах, у порядку та у спосіб, що встановлені Конституцією та законами України [1].

Наукова література характеризується різноманітним підходом до визначення сутності поняття державної регуляторної політики у сфері економічної діяльності, зокрема підприємництва. Так, О. Шевердіною [2] запропоновано розглядати державну регуляторну політику у сфері господарської діяльності як напрям державної економічної політики, з метою забезпечення ефективного впливу держави на економічні й соціальні процеси та оптимізації адміністративно-правового регулювання економічних відносин, спрямований на вдосконалення правового регулювання господарських відносин між органами державної влади й іншими суб'єктами регуляторного впливу та суб'єктами господарювання, недопущення прийняття економічно недоцільних і неефективних регуляторних актів, оптимізацію меж втручання держави в діяльність суб'єктів господарювання.

І. Колупаєвою [3] розкрито визначення державної регуляторної політики як напряму державної політики, що передбачає синтез правового та економічного регулювання відносин між суб'єктами підприємницької діяльності, а також адміністративних та економічних відносин між регуляторними органами та іншими органами влади й суб'єктами підприємництва, недопущення прийняття економічно недоцільних та неефективних регуляторних актів, зменшення втручання держави у діяльність суб'єктів господарювання та використання податкових важелів як основного інструменту державного регулювання, який спрямований на стимулювання легальної господарської діяльності суб'єктів господарювання та дегінізації бізнесу.

Приймаючи до уваги розглянуті наукові підходи до трактування сутності поняття державної регуляторної політики у сфері підприємницької діяльності доцільно надати авторське визначення економічної

категорії «державна регуляторна політика у сфері малого та середнього підприємництва» як напряму державної регуляторної політики, що базується на застосуванні системного підходу до формування комплексу дієвих механізмів, методів та інструментів регулятивного, координуючого, підтримуючого та стимулюючого впливу держави на суб'єкти малого та середнього підприємництва з метою забезпечення їх сталого соціально-економічного розвитку. Відповідно до наведеного авторського визначення, варто окреслити основні спрямування державної регуляторної політики у сфері розвитку малого та середнього підприємництва, систематизувавши їх за векторами регулятивного та координуючого і підтримуючого та стимулюючого впливу держави на діяльність малих та середніх підприємств.

Так, за вектором регулятивного та координуючого впливу держави на процеси розвитку суб'єктів малого та середнього бізнесу виділено наступні спрямування: удосконалення законодавчого та нормативно-правового базису функціонування підприємств; зменшення адміністративного та регулятивного навантаження на суб'єкти малого і середнього підприємництва; забезпечення мінімізації бюрократичного тягаря; удосконалення інформаційних систем взаємодії учасників бізнес-середовища та органів державної влади; популяризація підприємництва та залучення населення до підприємницької діяльності, у тому числі створення стимулів для легалізації фізичних осіб підприємців, за рахунок спрощення процедури придбання патенту, удосконалення порядку набуття і припинення підприємницької діяльності, а також оптимізації розміру і порядку сплати податків та страхових внесків єдиним фіксованим платежем; координація та підтримка вітчизняних експортоорієнтованих підприємств тощо.

Відповідно, за вектором підтримуючого та стимулюючого впливу держави на процеси розвитку суб'єктів малого і середнього підприємництва розкрито такі спрямування: впровадження пільгових умов доступу до держзамовлення суб'єктами малого та середнього підприємництва; активізація міжгалузевих співробітництва

підприємств на державному та міждержавному рівнях; стимулювання процесів формування та інтернаціоналізації кластерних об'єднань за участю суб'єктів малого та середнього бізнесу; надання державної підтримки підприємствам у процесі створення нових галузей; розбудова державної фінансової інфраструктури підтримки розвитку суб'єктів малого та середнього бізнесу і розширення доступу до джерел фінансування за рахунок впровадження кредитної гарантійної програми та програми пільгового кредитування; створення пільгових умов для залучення вітчизняних та іноземних інвесторів до процесів інвестиційного забезпечення розвитку малого і середнього бізнесу; активізація інноваційного та інтелектуального потенціалу за рахунок державної підтримки функціонування наукового-дослідних університетів та організацій, забезпечення співпраці університетських і галузевих науково-дослідних структур, розширення можливостей міжнародної співпраці науково-дослідних та освітніх установ; розширення можливостей для отримання освіти у сфері підприємництва за рахунок формування державного замовлення у вищих навчальних закладах та організації бізнес-тренінгів на їх основі, організації міжнародного обміну досвідом у сфері підприємницької діяльності; створення центрів розвитку та підтримки бізнесу, призначених для проведення тренінгів та консультацій на безоплатній основі для представників малого та середнього бізнесу, а також фізичних осіб, які планують займатися підприємницькою діяльністю; створення умов для формування цифрового суспільства та впровадження цифрових технологій розвитку підприємництва за рахунок реалізації спеціальних програм з урахуванням світового досвіду ініціації цифрового зростання тощо.

Таким чином, сформований теоретичний базис, що передбачає виділення сукупності спрямувань регулятивного, координуючого, підтримуючого і стимулюючого впливу держави на діяльність малих та середніх підприємств, може стати основою для розробки дієвого механізму реалізації державної регуляторної політики у сфері розвитку вітчизняного малого та середнього підприємництва.

Список використаних джерел

1 Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності: Закон України від 11.09.2003 р. № 1160-IV. Із змінами та доповненнями, внесеними Законом України від 22.09.2016 р. № 1540-VIII. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1160-15> (дата звернення 10.04.2018).

2 ШEVERDINA O. V. Державне регулювання у сфері господарської діяльності: правовий аналіз і тенденції // Юридичний науковий електронний журнал. 2016. № 6. URL: http://lsej.org.ua/6_2016/29.pdf (дата звернення 12.04.2018).

3 КОЛУПАЄВА І. В. Державна регуляторна політика: сутність та принципи формування // Проблеми економіки. 2013. № 4. С. 99-107.

УДК 658

**ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНІ
КРИТЕРІЇ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СИСТЕМ
УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ
БЕЗПЕКОЮ ПІДПРИЄМСТВА**

*Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент, професор
(ІПБК для СБ України ННУ ім. Я. Мудрого),
докторант (УкрДУЗТ)*

Від якості інформації та інформаційно-аналітичної звітності залежить якість управління економічною безпекою підприємства. Найбільш значуща властивість інформації – це здатність висвітлити поточний стан підприємства та викликати зміни до більш ефективної роботи. Неодмінною умовою виживання в умовах ринку й збереження конкурентоспроможності підприємства є адаптація до мінливих потреб ринку та забезпечення економічної безпеки підприємства. Практична цінність інформаційних ресурсів прямо пропорційна тій ролі, яку вона відіграє в прийнятті управлінських рішень.

Інформаційно-аналітичне забезпечення системи управління економічною безпекою підприємства повинне включати такі підсистеми як: системи інформації, системи показників, індикаторів та

методів оцінки та аналізу економічної безпеки підприємства.

Цінність інформації може бути визначена тим, як суб'єкт зможе розпоряджатися нею для досягнення поставлених цілей. Інформація, покликана забезпечити прийняття рішень, вносити істотний вклад у прийняття управлінського рішення. Вона стає фактором виробництва й подібно праці, матеріалам і грошовим активам підприємства дозволяє створювати додану вартість, тому інформація є критерієм забезпечення економічної безпеки підприємства.

Найбільш поширеними властивостями інформації є: повнота, вірогідність, цінність, актуальність і ясність. До збору, накопичення й систематизації інформації необхідно висувати певні вимоги: інформація повинна бути повною й своєчасною, достовірною, корисною й зручною для сприйняття й подальшого використання. Аналітичну обробку інформації дуже важливо здійснювати на основі системного підходу, що дозволяє розкрити комплексність досліджуваного об'єкта, багатогранність зв'язків і звести їх у єдину цілісну систему для характеристики обраного підприємства. Під системою в цьому випадку слід розуміти набір елементів і інформаційні зв'язки, що виникають між ними і які забезпечують оптимальне безпечне управління економікою підприємств.

Масиви інформації для дослідження економічної безпеки підприємства повинні опиратися на такі принципи:

1) системності – встановлення порядку функціонування всієї системи аналітичної інформації в цілому і її динамічних тенденцій як в середині підприємства так і за його межами;

2) принцип вирішення поставлених та нових завдань, що дозволяє виявляти й вирішувати нові завдання, які ставляться перед підприємством у зв'язку з ускладненням зовнішнього середовища;

3) принцип розвитку – розроблений комплекс вирішення аналітичних завдань повинен створюватися з урахуванням можливості поповнення й постійної актуалізації без порушення його функціонування;

4) принцип сумісності – при

створенні системи повинні бути реалізовані інформаційні інтерфейси, завдяки яким вона може взаємодіяти з іншими системами відповідно до встановлених правил;

5) принцип стандартизації – при створенні аналітичних комплексів повинні бути раціонально застосовані типові уніфіковані й стандартизовані елементи, проектні рішення, пакети прикладних програм;

6) уніфікованості – аналітики повинні прагнути до того, щоб проектні рішення, які ними пропонуються, підходили до якомога ширшого кола завдань, які вирішуються;

7) принцип ефективності – полягає у досягненні раціонального співвідношення між витратами й цільовими ефектами;

8) принцип єдиної інформаційної бази – інформація вводиться один раз в систему і може бути використана багаторазово різними відділами та надана до .

Отже у процесі аналізу виявляються переваги й недоліки інформації, повнота її використання для аналізу й управління економічною безпекою. Процес підготовки матеріалу до аналізу економічної безпеки підприємства включає також приведення показників у порівнянний вид і спрощення цифрового матеріалу. Однорідність і порівнянність даних – обов'язкова умова одержання правильних результатів при проведенні економічного аналізу. Ризики підприємства оцінюються на основі статистичного методу, який передбачає співставлення збитків підприємства з рівнями його ризику. Максимальний недопустимий рівень ризику з'являється тоді, коли підприємство ризикує власними засобами, тобто всім своїм майном. Варто зазначити, що під час оцінки рівня економічної безпеки підприємства доцільно застосовувати як класичні, так і сучасні методи – евристичного та ситуаційного, компаративного політичного і економічного аналізу, логіко-структурного моделювання, стратегічного аналізу і прогнозування. Проте ці методи є швидше доповненням до базових.

УДК 628.15

ЕФЕКТИВНІ ЧИННИКИ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВО- ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ПІДПРИЄМСТВ В УКРАЇНІ

Черкашина М.В., к.е.н., доцент (НАНГУ)

Сучасний ринковий стан розвитку національної економіки в цілому і умови функціонування українських підприємств пов'язані із наявністю різного роду внутрішніх і зовнішніх ризиків, а тому обумовлюють необхідність забезпечення їх економічного захисту[1].

У зв'язку із цим актуалізуються публікації, які піднімають питання безпеки підприємництва. В Україні і за рубежом цією проблемою з різних точок зору та позицій займалися чимало дослідників, серед яких особливу увагу привертають роботи таких вчених, як: К. С. Горячева, М. Ю. Дмитрієва, М. М. Єрмошенко, Я. А. Жаліло, Н. П. Капустін, В. І. Мунтіян, О. Ф. Новикова, Є. А. Олейніков, Г. А. Пастернак-Таранушенко, М. Б. Тумар та інші.

Науковцями, зокрема, зосереджується певна увага взаємозв'язку понять економічної безпеки і антикризового управління як необхідного складника її (безпеки) забезпечення. Однак, на жаль, в цьому науковому напрямку і досі налічується багато невіршених питань; а деякі з тих, що вже були розглянуті науковцями, залишаються незавершеними. Взагалі поняття безпеки та антикризового управління тлумачаться неоднозначно і інколи взагалі не виокремлюються.

Треба підкреслити, що антикризове управління стає необхідним, коли підприємство вже опинилося у стані фінансової небезпеки, бо об'єктом такого управління визнається саме криза як така та її передумови. Головне ж полягає в тому, щоб не допустити розвитку криз і завчасно їх передбачати та попереджувати. З цих позицій проблема забезпечення безпеки підприємств є в хронологічному сенсі першочерговою відносно до антикризового управління і повинна розглядатися спеціалістами як обов'язковий елемент загального механізму управління підприємствами, тоді як

антикризове управління стає необхідним при виникненні чи розвитку кризових явищ [2].

Отже, забезпечення безпеки підприємств передує етапам антикризового управління; і, якщо перше буде успішним і позитивно результативним, то друге може й не знадобитися.

Крім того, на жаль, недостатньо наукової уваги приділяється й конкретизації практичних процедур й методів забезпечення безпеки підприємств. У даному сенсі йдеться про необхідність акцентування уваги на плануванні як функції менеджменту забезпечення безпеки підприємств.

Але, при цьому варто зауважити, що: по-перше, в контексті забезпечення безпеки підприємств значущість планування їх діяльності підвищується у зв'язку із збільшенням різного роду ризиків і загроз; по-друге, швидкоплинність середовища функціонування сучасних підприємств вимагає принципово нових і ефективних планових процедур [3]. Мова йде про перехід у сфері менеджменту від планування до бюджетування, що стає об'єктивно необхідним за умови прискорення процесів змін як у зовнішньому, так і у внутрішньому середовищі підприємств.

Досить нове і модне у сучасній науці слово «бюджетування» стало вже відомим і у вітчизняній економічній науці; але, на жаль, наука ще явно не достатньо до потреб практики приділяє йому увагу, а на практиці саме процедури нового підходу до планування (бюджетування) не отримали майже ніякого поширення. Треба, звісно, погодитися із тим, що, хоча на деяких великих, прогресивно працюючих (а таких, на жаль, небагато) вітчизняних підприємствах і запроваджуються елементи бюджетування, але для малих і середніх українських підприємств впровадження бюджетування є взагалі проблематичним і навіть не можливим.

Ще раз підкреслимо, що швидка змінність середовища функціонування підприємств вимагає зменшення (скорочення) планових періодів і тому переносить акценти у плануванні їх діяльності саме на оперативне планування. Як вказує, наприклад, В. М. Шелудько, бюджетування – це необхідна складова фінансового планування, оскільки основою будь-якого оперативного чи поточного фінансового плану є система

відповідних бюджетів [3].

Тому сучасний менеджмент у сфері забезпечення економічної безпеки підприємств має базуватися на бюджетуванні як основної складової специфічного менеджменту забезпечення їх захисту.

Бюджетування забезпечить підприємствам досить серйозні переваги, і, перш за все, – забезпечення їх надійного захисту від наявних чи можливих ризиків та небезпек.

Для забезпечення безпечних умов діяльності і впровадження на українських підприємствах системи ефективного бюджетного управління необхідно:

- у першу чергу запровадити на вітчизняних підприємствах управлінський облік, якого досі на багатьох з них не застосовують;

- розробити ієрархічно структуровану систему цілей, завдань та взаємозв'язків між структурними підрозділами підприємства як у короткостроковому періоді, так і в довгостроковому, що має убезпечити підприємство від негативного впливу ризиків та загроз;

- в розгалуженій системі бюджетів підприємства в процесі їх реалізації розробити та запровадити процедури моніторингу будь-яких відхилень від планових завдань означених бюджетів та визначитися у необхідних параметрах, які розраховуються для аналізу відхилень від плану у цій системі бюджетів;

- на базі аналізу фактичних відхилень параметрів від планових завдань, зафіксованих завдяки інформаційній базі управлінського обліку, своєчасно приймати управлінські рішення щодо регулювання цих відхилень, а також за необхідності – коригування й деяких планових значень параметрів бюджетів.

Процедури бюджетування являють собою досить складне явище і вимагають від менеджерів значних зусиль як у складанні бюджетів, так і у їх виконанні; більше того, швидко змінювані умови, в яких здійснюється діяльність підприємств, призводить до того, що виконання бюджетів можна розглядати як низку хронологічно пов'язаних (наступних один за одним) оперативних планів, тобто бюджетів.

Впровадження бюджетування на

сьогодні є ефективним чинником забезпечення їх безпеки і в цілому їх надійного захисту, а також підвищить результативність їх діяльності.

Список використаних джерел

1. Каличева Н.Є. Проблеми та перспективи розвитку економіки України в сучасній світовій економічній системі / Н.Є. Каличева// Наука й економіка: науково-теоретичний журнал Хмельницького економічного університету. – Хмельницький: ПВНЗ «Хмельницький економічний університет», 2015. – Вип. 4 (40). - С. 117 – 120.
2. Горячева К. С . Механізм управління фінансовою безпекою підприємства: дис. ... кандидата екон. наук : 08.06.01 / Кіра Сергіївна Горячева. – Київ, 2006. – 174 с.
3. Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства: навч. посібник / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. - Х.: УкрДАЗТ. -2011. – 266с
4. Шелудько В. М. Фінансовий менеджмент : підручник/ В. М. Шелудько. – К. : Знання, 2013. – 375 с.

УДК 658.14

ФІНАНСОВА ЗВІТНІСТЬ ЯК ДЖЕРЕЛО ІНФОРМАЦІЇ ДЛЯ АНАЛІЗУ ВИТРАТ ПІДПРИЄМСТВ

Чухлата Ж.Г., ст. викладач (НАНГУ)

Сучасні ринкові умови конкурентного внутрішнього та зовнішнього середовища вимагають від менеджерів підприємств розробки та реалізації стратегічних рішень щодо забезпечення конкурентоздатності, одним з факторів якої є оптимізація витрат підприємства. Для цього потрібно проводити комплексну оцінку результатів діяльності, у т.ч. порівняльного аналізу структури, динаміки, ефективності витрат за даними інших учасників ринку, основним інформаційним джерелом яких є фінансова та статистична звітність. Тому питання доступності та повноти необхідних даних про витрати суб'єктів господарювання є завжди

актуальними.

З метою надання зовнішнім користувачам «повної, правдивої та неупередженої інформації про фінансовий стан, результати діяльності» [1] підприємства оприлюднюють фінансову звітність, згідно чинному законодавству, в офіційних друкованих виданнях, на офіційних веб-сайтах в мережі Інтернет, на єдиному державному веб-порталі відкритих даних та ін.

Дані про витрати суб'єктів господарювання надаються у наступних формах фінансової звітності: звіт про фінансові результати (звіт про сукупний дохід) (форма №-2, № 2-к, № 2-м, № 2-мс), звіт про рух грошових коштів (форма №-3, №-3к), примітки до річної фінансової звітності (форма №-5), додаток до приміток до річної фінансової звітності (форма №-6).

Перелік підприємств, які зобов'язані її оприлюднювати, визначається ст. 14 Закону України «Про бухгалтерський облік і фінансову звітність» [1].

З метою «підвищення рівня прозорості та співставності показників фінансової звітності вітчизняних компаній» [2] 05.10.2017 р. Верховна Рада України в рамках Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом затвердила зміни до вказаного закону, згідно яким визначаються додаткові вимоги до юридичних осіб, повинних публічно надавати звітну інформацію. Здебільшого це відноситься до великих та середніх підприємств.

Підприємства, які не підпадають під дію ст. 14 закону № 996, зазвичай не оприлюднюють свої звітні дані. Тому інші юридичні та фізичні особи можуть отримати копії фінансової звітності за запитом, згідно Закону України «Про доступ до публічної інформації» [3], ознайомитись зі звітністю за місцезнаходженням вказаних підприємств [4] або скористатися платними послугами інформаційних агентств.

У вільному безкоштовному доступі звітну інформацію про витрати можна отримати також у формі статистичних даних.

Для задоволення інформаційних потреб зовнішніх користувачів статистична економічна інформація оприлюднюється на офіційних веб-сайтах Державної служби статистики України (Держстат) та її

територіальних органів або надається за інформаційним запитом (за переліком, що визначається розпорядником інформації).

В рамках стратегії розвитку державної статистики на період до 2017 р. [5] зазнав змін інструментарій державного статистичного спостереження, що

проявилось у розробці нових показників та відмови від деяких, раніш використовуваних.

Дані про витрати з економічної статистики діяльності підприємств України класифікуються за наступними напрямками:

1. На державному рівні: у цілому по Україні, за видами промислової діяльності, за видами економічної діяльності, за розмірами підприємств.

2. На регіональному рівні: у цілому за регіоном, за видами економічної діяльності, за розмірами підприємств.

Державна служба статистики України та її територіальні органи [6, 7] у відкритому доступі надають наступні дані про витрати підприємств: собівартість реалізації, операційні витрати, усього витрати, рентабельність операційної діяльності та усієї діяльності. Однак перелік статистичних показників витрат на рівні країни та областей, за різними класифікаційними групами відрізняється, що знижує їх зіставність, рівень практичного використання фахівцями суб'єктів господарювання, відповідно, зменшує корисність для економічного аналізу, планування витрат підприємств.

Таким чином, дослідження сучасних джерел звітної інформації про витрати підприємств свідчить про:

– обмеженість звітних даних у відкритому доступі;

– можливість отримання даних фінансової звітності за запитом до відповідного розпорядника або за місцезнаходження підприємства, однак це потребує додаткового часу;

– безкоштовність послуг з надання публічної інформації розпорядниками за запитом, якщо обсяг документів не перевищує 10 сторінок;

– відсутність порівнянності у показниках витрат та їх ефективності, що надаються у відкритому доступі Держстатом та облстатом.

Список використаних джерел

1. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні : Закон України від 16.07.1999 р. №996-XIV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/996-14>.

2. Єдиний веб-портал органів виконавчої влади України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=250325295.

3. Про доступ до публічної інформації : Закон України від 13.01.2011 р. 2939-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2939-17>.

4. Офіційний веб-портал Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=62044.

5. Стратегія розвитку державної статистики на період до 2017 року : розпорядження Кабінету міністрів України від 20.03.2013 р. № 145 – р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/145-2013-%D1%80>.

6. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.

7. Офіційний сайт Головного управління статистики у Луганській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.lg.ukrstat.gov.ua/index.htm>.

Секція

«ЗАГАЛЬНОЕКОНОМІЧНІ ПИТАННЯ»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор О.Г. Дейнека

УДК 355(100)

**ЕКСПОРТНІ ПЕРСПЕКТИВИ
ОБОРОННО-ПРОМИСЛОВОГО
КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ У
КОНТЕКСТІ ГЛОБАЛЬНОГО РИНКУ
ОЗБРОЄНЬ**

Аванесова Н.Е., д.е.н., професор (ХНУБА)

Стрімка зміна геополітичної ситуації в світі на початку ХХІ ст., поява нових центрів сили, кожний з яких має власні економічні, політичні та інші інтереси, призводить до зростання напруження у відносинах між країнами, загострення військових конфліктів та появи нових. На сьогодні все більше відслідковується тенденція до нарощування військової потужності в багатьох країнах світу, постійне підвищення військового потенціалу країн-лідерів у виробництві зброї та збільшення імпорту зброї серед країн-споживачів. Україна, маючи потужну військово-промислову базу також знаходиться у цьому векторі, та незважаючи на внутрішні потреби в озброєнні, все ще залишається в лідерах серед країн-експортерів зброї в світі.

Оборонно-промисловий комплекс щорічно забезпечує експортні надходження від продажу продукції в США – 10,0-12,0 млрд. дол. США, в Російській Федерації – 6,0 млрд. дол. США, в Франції – 2,0-3,0 млрд. дол. США, у Великобританії – 4,0–5,0 млрд. дол. США, у Німеччині – 0-4,0 млрд. дол. США, в Україні – 0,5-1,2 млрд. дол. США.

За даними досліджень міжнародної організації «Стокгольмський інститут дослідження проблем миру» (SIPRI) у 2016 році витрати на озброєння у світі склали 1,75 трлн. дол. США. Слід зазначити, що в розвинених країнах витрати на озброєння постійно зменшуються, в той час як у більшості країн, що розвиваються, вони збільшуються, що і дає загальне світове зростання. На кінець 2016 року лідерами в отриманні озброєнь серед регіонів були Азія і Океанія (47% світового імпорту) та Близький

Схід (19%). Імпорт озброєнь європейськими країнами зменшився на 25% та склав 21%.

Є країни, які паралельно акцентують увагу і на імпорті і на експорті зброї (США, Південна Корея), що пояснюється розвитком міжнародної кооперації при виробництві цієї продукції. Особливо зростання експорту зброї за останнє десятиріччя помітне у Китаї, Україні, Іспанії та Ізраїлі.

Найбільші імпортери (Індія, Саудівська Аравія) постійно нарощують закупівлю озброєнь, в той час як інші (наприклад, Китай) навпаки – зменшують, інтенсивно розвиваючи цю галузь у себе. Згідно оцінок експортерів, у 2009-2015 роках продажем озброєнь займалися 55 країн, а їх послугами скористались 152 держави. Найбільшу потребу в нарощуванні озброєнь, за оцінками Інституту, все ще мають держави Азійсько-Тихоокеанського регіону – вони займають 47% світового імпорту зброї. Другий за обсягами збуту для експортерів є Близький Схід, куди була поставлена п'ята частина (19%) проданої в світі зброї. Третє місце на ринку імпорту зброї належить європейським країнам (15%), які за цей період значно скоротили свою частку. Експорт зброї в Україні у 2016 році зріс майже до 1,5 млрд. дол.

Порівняння міжнародного ринку зброї у 2005-2009 та 2010-2016 років показує, що сумарний обсяг угод постійно зростає. Незважаючи на коливання, які спостерігались протягом цього періоду, за останні п'ять років продажі озброєння збільшилися на 16%. При цьому, зростання ринку у 2016 році (порівняно із попереднім 2015-м) має мені масштаби, ніж у випадку із п'ятирічними періодами. Перше місце за продажами озброєння та техніки за останні 5 років зберігали США. На американську оборону промисловість у 2010-2016 роках припадало 31% від загального обсягу військових поставчань. При цьому за останні роки експорт американської зброї зріс на 23% порівняно із попереднім п'ятирічним періодом. На думку експертів, США традиційно використовують військово-технічне співробітництво як інструмент зовнішньої політики та засобу забезпечення міжнародної

безпеки, окрім цього експорт допомагає зберегти оборону промисловість в умовах скорочення власних замовлень.

На другому місці в переліку найбільших експортерів залишається Росія, яка займає 27% ринку. За останні 5 років російський експорт зріс на 37%. Третім за обсягами продажів на сьогодні є Китай. Обсяги продажів китайської зброї за 5 років зросли на 143%, що, однак, поки що не дає можливості наздогнати лідерів.

З'явилися нові тенденції щодо країн-імпортерів озброєння. Продовжують озброюватись країни Ради співробітництва держав Перської затоки. Сумарні закупівлі шести країн цієї організації за останні 5 років зросли на 71%. Окрім того, на ці держави припадає 54% закупівель, здійснених усіма країнами Близького Сходу. Особливо стрімко зростає військовий імпорту у Саудівську Аравію. Він збільшився майже в чотири рази, завдяки чому Саудівська Аравія посіла друге місце в світовому рейтингу імпортерів зброї. Причиною цього вважається необхідність переозброєння армії через швидке моральне старіння військової техніки, а також новими військовими загрозами в регіоні.

Серед 10 країн-лідерів в закупівлі зброї половина розміщена в Азії. Індія займає перше місце, маючи 15% загальносвітового обсягу закупівель. Китай має 5%, Пакистан 4%, Південна Корея та Сінгапур – по 3%.

У 2016 році Україна зайняла десяте місце в списку найбільших експортерів озброєнь та військової техніки в світі. Військовий експорт країни склав 589 млн. дол. Перше місце в цьому рейтингу зайняла Росія з 8,3 млрд. дол., друге – США із 6,2 млрд. дол., третє – Китай із 1,8 млрд. дол.

Експорт озброєння з України у 2009-2016 роках зріс приблизно на 72%. Таким чином, частка України на світовому ринку постачальників зброї зросла до 3% у 2009-2016 роках порівняно із 2% у 2004-2008 роками та країна змістилась на 8-ій сходинці глобального списку. Ключові споживачі зброї українського виробництва – Китай, куди відправляється п'ята частина (21%) експорту зброї, Пакистан (8%) та Росія (7%). У період з 2010 по 2016 роки частка України на глобальному ринку озброєнь також склала 3%. Україна піднялась у 2016 році на одну сходинку, зайнявши 9 місце у світовому рейтингу експортерів зброї.

Основними складовими українського

експорту були двигуни АІ-222, які активно постачались до Китаю та ряд інших держав. Окрім того, Україна продавала газові турбіни для військових кораблів Китаю та Індії, фрегати – екваторіальній Гвінеї, ракети для винищувачів МІГ-29 – Чаду, літаки – Хорватії та Мозамбіку. Також Україна продавала броньовані ремонтно-евакуаційні машини, які використовуються для вивозу з поля бою пошкоджених танків та БТР, Азербайджану; бронемашини та танки – Таїланду та Нігерії; протитанкові ракетні установки – Казахстану та неназваній країні у Східній чи Північній Африці.

Зміна протягом останніх років геостратегічного простору та наявність у більшості країн регіону власних програм переозброєння зумовлює необхідність для України мати адекватну зброю стримування. На сьогодні основні статті закупівлі озброєння та військової техніки країн, що оточують Україну, спрямовані на посилення стратегічного компонента та збільшення загальних військових потужностей з акцентом на ударні та розвідувальні комплекси; розвиток мобільності та сумісності озброєння та військової техніки, націленої на забезпечення взаємодії з партнерами військової коаліції; розвиток окремих видів озброєння та військової техніки в межах військової спеціалізації. Переважна більшість цих країн провела диверсифікацію джерел постачання озброєння та військової техніки.

УДК 338.48

МИРОВОЙ ОПЫТ СТИМУЛИРОВАНИЯ ЭКСПОРТА И ЕГО ПРИМЕНЕНИЕ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

*Барановская Т.А., ст. преподаватель,
Черных Я.А., студент (БелГУТ)*

Степень интеграции Республики Беларусь в мировую торговлю за счет экспорта товаров и услуг определяет эффективность функционирования экономики страны, поэтому приоритетным вектором ее внешнеэкономической деятельности является проведение разнонаправленной экспортной

политики и поиск новых рынков сбыта. Встав на путь развития производства, ориентированного на экспорт, Республика Беларусь нуждается в изучении мирового опыта и выборе наиболее эффективных и подходящих форм и методов стимулирования экспорта.

В Республике Беларусь система поддержки экспорта состоит из таких элементов, как оказание финансовой поддержки посредством экспортного кредитования и страхования экспортных рисков, предоставление ряда льгот по налогу на добавленную стоимость и по ввозной таможенной пошлине, информационно-маркетинговое обеспечение экспорта. Страхование экспортных рисков производится с поддержкой государства Белорусским республиканским предприятием экспортно-импортного страхования «Белэксимгарант». Основную информационную поддержку экспортеров в Республике Беларусь оказывает Национальный центр маркетинга и конъюнктуры цен. В то же время на экспорт в Республике Беларусь оказывают влияние ряд сдерживающих факторов, таких как трудное финансовое положение предприятий, вследствие чего возникает недостаток средств на модернизацию производственных мощностей и осуществление инвестиций в экспортоориентированные проекты; недостаток опыта и знаний в сфере экспорта у белорусских предприятий; постоянное увеличение конкуренции на зарубежных рынках; поступление иностранного капитала в Республику Беларусь в большинстве случаев в виде кредитов в связи с низким международным рейтингом надежности страны для инвестиций.

Международный опыт показывает, что имеющиеся системы поддержки экспорта нацелены не на предоставление субсидий и финансирование, а на поддержку экспортеров путем страхования рисков, предоставления гарантий и выдачи кредитов. Предприятиям-экспортерам для успешного функционирования в условиях высокой конкуренции также важна поддержка государства посредством эффективного покрытия рисков и финансовой помощи. Поэтому развитые страны формируют экспортные кредитные агентства в целях использования государственного страхования и кредитования экспорта, которые кроме оказания поддержки экспортеров, являются

также инструментом проведения государственных политик: торговой, финансовой, промышленной.

Особо интересен опыт стимулирования экспорта КНР, чей подход к стимулированию экспорта заключается в функционировании отдельных экспортных кредитных агентств. Основными видами деятельности экспортно-импортного банка Китая являются предоставление кредитов иностранным покупателям экспортных технологий, продукции и услуг; предоставление льготных кредитов правительства и др. Китайская корпорация страхования экспорта и кредитов (SINOSURE), источник капитала которой сформирован за счет государственного бюджета, предоставляет услуги по страхованию экспортных кредитов, обеспечению гарантий и др. В ходе подготовки и после вступления КНР в ВТО государство активизировало ориентацию транснациональных корпораций на сертификацию их систем контроля качества, управление и организации производства на соответствие международным стандартам DIN, ISO, CE, предоставляя передовым отечественным компаниям кредитную, налоговую и другую поддержку [1].

Можно отметить, что в настоящее время в Республике Беларусь отсутствует подход к формированию интегрированного экспортного кредитного агентства. Если рассматривать сложившуюся ситуацию с позиции отдельного экспортного кредитного агентства, то в Беларуси функционирует лишь одна его составляющая – осуществление страхования экспортных рисков при поддержке государства предприятием «Белэксимгарант», перечень услуг которого значительно меньше по сравнению с тем, что оказывают экспортные кредитные агентства в других странах. Система финансовой поддержки экспорта в Республике Беларусь, в частности отсутствие специализированного экспортно-импортного банка, ограничивает возможность экспортоориентированных предприятий получить необходимые денежные средства, что также не содействует продвижению национальной продукции на зарубежные рынки.

Изученный международный опыт показал, что более эффективными услугами, с точки зрения поддержки экспорта, является развитие технической поддержки и потенциала

предприятий-экспортеров, особенно в области соблюдения нормативных требований, вопросов финансирования торговли, логистики, таможенных процедур [2]. Национальному центру маркетинга и конъюнктуры цен, который фактически выполняет в Беларуси функции агентства по продвижению экспорта, целесообразно в целях повышения эффективности работы уделить особое внимание данным вопросам.

Мировой уровень ведения внешнеторговой деятельности требует создания системы мер защиты экономических интересов белорусских экспортеров, активного содействия продвижению на зарубежные рынки конкурентоспособной белорусской продукции. Это невозможно без соблюдения высоких экологических стандартов экспортоориентированными производствами. Существующая система поддержки экспорта в Республике Беларусь почти не распространяется на малый и средний бизнес, для которого получение кредитов сопровождается сбором множества документов, а, следовательно, большими издержками, что оказывает сдерживающее влияние на развития их экспортного потенциала. В связи с этим большинство экспортных кредитных агентств за рубежом применяют для них особые схемы предоставления финансовых услуг и кредитования, включающие в себя предоставление гарантий, экспортное страхование, упрощение подачи заявок и др.

Таким образом, действующая в Республике Беларусь система поддержки экспорта недостаточно эффективна и не способна в полной мере содействовать деятельности экспортоориентированных предприятий. Основными направлениями ее улучшения может стать создание полноценного раздельного экспортного кредитного агентства, включающего в свой состав государственные организации, обеспечивающие предоставление экспортных кредитов, страхование; расширение перечня предоставляемых услуг по страхованию экспорта «Белэксимгарантом»; образование в пределах раздельного экспортного кредитного агентства специализированного государственного экспортно-импортного банка Республики Беларусь; создание в его составе специальных отделов для работы с предприятиями малого и среднего бизнеса.

Список использованных источников

- 1 Присоединение Китая к Всемирной торговой организации: условия и последствия [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://mgimo.ru/files2/y01_2012/218647/ad-16.pdf. – Дата доступа : 28.03.2018.
- 2 Система стимулирования и поддержки экспорта в Беларуси в контексте международного опыта [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.research.by/webroot/delivery/files/wp2012r02.pdf>. – Дата доступа : 29.03.2018.

УДК 336.71

ДОСЛІДЖЕННЯ СТАНУ БАНКІВСЬКОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

*Бормотова М.В., к.е.н., доцент,
Боярська А.В., студентка (УкрДУЗТ)*

У сучасних умовах для стабілізації фінансово-економічної ситуації в країні необхідна ефективно функціонуюча, надійна та розвинена банківська система. Стабільне функціонування банківської системи є важливою умовою стійкого економічного розвитку в довгостроковій перспективі. З метою забезпечення ефективного функціонування банківської системи України необхідно дослідити особливості сучасного стану та визначити перспективи її розвитку. Необхідним є об'єктивний аналіз тенденцій розвитку банківської системи України.

Ключові показники діяльності банківської системи України за офіційними даними Національного банку України наведені в таблиці 1. За даними таблиці можна зробити наступні висновки: кількість банків за період з 2013 по 2017 роки значно зменшилася. Це було викликано тим, що сучасна системна криза в Україні, різке погіршення фінансово-економічних, соціально-політичних умов розвитку створюють безпрецедентні загрози для функціонування банківської системи. Головними проблемами банківської системи України упродовж останніх років є згортання кредитування, суттєве погіршення якості кредитних портфелів, скорочення власного капіталу та збиткова діяльність. Скорочення

економічної активності, торговельні дисбаланси спричинили девальвацію та прискорення інфляції в Україні до 43% річних. Ці події призвели до погіршення якості кредитних портфелів банківської системи, що зумовило необхідність очищення банківської системи, що почалося у 2014 році [2].

На протязі 2013-2017 років в банківській системі спостерігалася нестабільна тенденція чистого фінансового результату, який у 2014 році збільшився на 614,1%, а вже у 2015 році показує від'ємне значення.

Загальний обсяг чистих активів банківської системи України у 2014 році збільшився на 15,7 % (до 1 104,5 млрд. грн.), а у 2015 році зменшився на 5,4%. Упродовж наступних років ситуація налагоджується і показник має тенденцію до збільшення.

Регульовний капітал до 2016 року зберігав тенденцію до збільшення, але у 2017 році ситуація значно погіршилася і показник зменшився на 20,1%.

Таким чином, результати аналізу вказують, що у банківській системі України останніми роками простежуються кількісні та якісні тенденції, які відображають як позитивні, так і негативні характеристики розвитку діяльності банківських установ.

Протягом останніх років ситуація

банківського сектору України залишається кризовою. Значне банкрутство банків відобразилося на їх фінансових результатах, а також на зниженні довіри до банківської системи. Діяльність банків України залишається збитковою і низькорентабельною. У 2010-2011, 2014-2017 роках банківські установи отримали значні збитки. Основні цілі розвитку банківської системи України – підвищення ролі в економіці, забезпечення надійності, фінансової стійкості, стабільності, ефективності функціонування та конкурентоспроможності, нині ще не досягнуто. Причини, які викликали вищезазначені негативні наслідки діяльності банківської системи України, можна поділити на зовнішні і внутрішні [3].

До зовнішніх причин можемо віднести:

- загострення кризи реальної економіки й передусім у сфері виробництва;
- недосконалість політики Національного банку України щодо банківських установ, зокрема недоліки ефективного банківського нагляду;
- недостатня капіталізація банківських установ; – низький рівень кредитоспроможності позичальників банків;

Таблиця 1

Ключові показники діяльності банківської системи України

Показник	01.01.2013	01.01.2014	01.01.2015	01.01.2016	01.11.2017	Зміна, %			
						2014/2013	2015/2014	2016/2015	2017/2016
Кількість діючих банків	176	173	122	96	88	98,3	70,5	78,7	91,7
У т.ч. з іноземним капіталом	55	49	40	38	38	89,1	81,6	95	100
Регулятивний капітал млн.грн	174 643	156 385	133 203	138 526	110 793	89,5	85,2	103,9	79,9
Чисті активи (з урахуванням резервів), млн грн	1104 467	1278 086	1208890	1737272	1753481	115,7	94,6	143,7	100,9
Зобов'язання, млн. грн.	942 420	1185 455	1079928	1132 515	1106922	125,8	91,1	104,9	97,7
Чистий фінансовий результат, млн. грн.	1 558	9 568	-5228	3 429	2 154	614,1	- 54,6	- 65,6	62,8

– втрата довіри до банківських установ.

Внутрішні причини – це перш за все:

– відсутність виробленої стратегії і тактики роботи банків в умовах фінансово-економічної кризи;

– низька якість кредитного портфеля банківських установ.

Недостатня оперативність та ефективність контролю з боку банківського нагляду Національного банку України за діяльністю банківських установ не дозволили вчасно виявити і допомогти банкам-банкрутам.

У процесі подальшого поглиблення банківської реформи з метою всебічного зміцнення та очищення банківської системи, забезпечення на ділі її ефективної підтримки з боку держави необхідно розглядати питання не лише зменшення кількості банків, але й якісного розвитку банківської системи України. Для забезпечення стабільного функціонування та розвитку банківської системи, покриття ризиків у діяльності банків, зокрема кредитного, підвищення конкурентоспроможності, рівень капіталізації банків залишається недостатнім. Одним із способів підвищення рівня капіталізації банків є подальші процеси їх реорганізації шляхом злиття і поглинання [4].

Список використаних джерел

1 Офіційний сайт Національного банку України - www.bank.gov.ua

2 Дзюблюк, О. В. Іноземний капітал у банківській системі України [Текст] / О. В. Дзюблюк, О. Владимир // Вісник Національного банку України. – 2014. – №5. С. 26-33.

3 Проблеми реформування банківської системи України в контексті європейської інтеграції: інформаційно-аналітичні матеріали. Вип. 8 [Текст] / В. І. Міщенко, А. В. Шаповалов, В. В. Крилова, В. В. Ващенко, Н. В. Грищук та інші. – К.: Національний банк України. Центр наукових досліджень, 2007. – 266 с.

4 Бормотова М.В., Лесняк О.А. Дослідження сучасного стану кредитного ринку України [Текст] //Збірник науково-практичних статей „Вісник економіки транспорту і промисловості”, №42. – 2013. – С.203-205

УДК 330.322

ІНВЕСТИЦІЙНИЙ КЛІМАТ УКРАЇНИ. ЧИННИКИ ЙОГО ФОРМУВАННЯ

*Бормотова М.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ),
Яковенко С.Л., викл. I катег. (ЛФ ХДАДК),
Капустіна М.Г., студентка (УкрДУЗТ)*

Нині інвестиції є однією із необхідних умов подальшого розвитку економіки України та її успішної інтеграції в європейський та світовий економічний. Але нестача капіталу є головною проблемою розвитку всіх галузей. Саме тому великого значення набуває налагодження стабільного інвестиційного процесу в країні, яке можливо тільки при існуванні сприятливого інвестиційного клімату.

Україна завдяки своєму потенціалу, значним трудовим ресурсам, ймовірній ємності внутрішнього ринку є державою із суттєвим простором для інвестиційної діяльності. Чинниками формування в Україні сприятливого інвестиційного клімату є:

- вигідне географічне положення (Україна має доступ до стратегічних ринків, зокрема, Європейського Союзу – одного з найбільших світових ринків; Російської Федерації – найбільш динамічного світового ринку; країн Середнього Сходу);

- природно-ресурсний потенціал (інвестиційне значення в Україні мають три види природних ресурсів: мінеральні, земельні й рекреаційні);

- рівень розвитку промислового виробництва;

- висококваліфікована та конкурентоспроможна робоча сила;

- несформований ринок товарів (Україна потенційно є одним з найбільших ринків в Європі);

- незадоволений попит населення.

Водночас, на формування інвестиційного клімату впливає сукупність ризиків та невизначеностей, серед яких необхідно насамперед назвати:

- військовий конфлікт на сході України;

- нестабільність політичної ситуації в країні;

- нестабільність економічного законодавства та поточної економічної

ситуації;

- високий рівень інфляції;
- неповноту та неточність інформації про стан інвестиційних об'єктів;
- низький платоспроможний попит населення внаслідок самої низької мінімальної та середньої зарплати в Україні серед європейських країн;
- коливання ринкової інфраструктури, цін, курсів валют.

Всесвітнім економічним форумом опубліковано рейтинг країн світу за Індексом глобальної конкурентоспроможності 2017-2018 (The Global Competitiveness Index) [1]. Вже традиційно, рейтинг очолила Швейцарія. До десятки найконкурентоспроможніших, як і в попередньому дослідженні, увійшли США, Сінгапур, Нідерланди, Німеччина, Гонконг, Швеція, Великобританія, Японія та Фінляндія. Україна продовжує втрачати позиції у глобальному рейтингу країн світу за показником економічної

конкурентоспроможності. Україна в 2017 році посіла 81-е місце серед 137 країн світу, покращивши свої позиції на чотири пункти (таблиця 1).

За даними рейтингової оцінки глобальної конкурентоспроможності за 2012 р. Україна зміцнила свої позиції та посіла 73-те місце серед 144 країн світу, піднявшись на 9 сходинок в порівнянні з попереднім роком. Однак за даними звіту «The Global Competitiveness Report 2013–2014» Україна посіла 84-те місце серед 148 країн світу, втративши 11 позицій в рейтингу, порівняно з попереднім роком. Найближчими сусідами України у цього річного рейтингу стали Туніс і Уругвай. Провідні позиції зайняли Швейцарія, Сінгапур та Фінляндія, які складають трійку лідерів. Усі пострадянські країни випередили Україну за індексом глобальної конкурентоспроможності окрім Молдови, яка зайняла 89-те місце.

Таблиця 1

Позиції України та деяких країн світу за індексом глобальної конкурентоспроможності [1]

Позиції України та деяких країн світу за індексом глобальної конкурентоспроможності	2012 рік (144 країни)	2013 рік (148 країни)	2014 рік (144 країни)	2015 рік (140 країн)	2016 рік (138 країн)	2017 рік (137 країн)
Україна	73	84	76	79	85	81
Грузія	77	72	69	66	59	67
Туреччина	43	44	45	51	55	53
Росія	67	64	53	45	43	38
Польща	41	42	43	41	36	39

За даними звітів про індекс глобальної конкурентоспроможності Всесвітнього економічного форуму за 2012–2013 та 2013–2014 рр., Україна досягла другої стадії розвитку – країни з ефективноорієнтованою економікою. Валовий внутрішній продукт на душу населення у цей період становив 3621 дол. США та 3877 дол. США відповідно. У 2008–2009 рр. Україна вже визнавалась Всесвітнім економічним форумом країною з ефективноорієнтованою економікою, проте після значного падіння обсягів валового внутрішнього продукту на душу населення в 2010–2011 рр., за класифікацією Всесвітнього економічного форуму, Україна знову була віднесена до групи країн, що знаходяться на перехідній стадії від ресурсорієнтованої до ефективноорієнтованої економіки.

У 2013–2014 рр. ситуація значно ускладнилася через політичну кризу та воєнну

агресію з боку Російської Федерації. Саме тому за міжнародними оцінками Україна розглядається як інвестиційно неприваблива держава. Падіння рейтингів України зумовлює зниження її інвестиційної привабливості та, як наслідок, зменшення у майбутньому потоку іноземних інвестицій. Згідно з рейтингом у 2016 році Україна опустилася на 85-ту зі 140 позицій. А у 2015 році країна просіла з 76-го на 79-те місце. У 2016 році Україна конкурує з африканською Намібією і збанкрутілою Грецією. Польща – на 36-му місці, Азербайджан – на 37-му, Росія – на 43-му.

Основними причинами зниження в індексі, який є одним із головних показників розвитку країни, є військовий конфлікт, політична нестабільність, тотальна корупція, висока інфляція, недоступність дешевих і довгострокових кредитів, високий рівень злочинності, поганий стан здоров'я громадян,

малоосвічену робочу силу. А найбільшу лепту в це вклали макроекономічні показники України, які в окремій графі цього ж рейтингу зайняли в загальні 12-те місце з кінця.

Військовий конфлікт і супутні ризики сильно вдарили по інвестиціях в Україну у 2014 році і досі продовжують впливати на бажання іноземного капіталу вкладатися в економіку країни. Так, зараз за рівнем інвестицій в економіку України все ще повертається до довоєнних показників, хоча і спостерігається невелика позитивна динаміка.

Список використаних джерел

1. Рейтинг країн за Індексом глобальної конкурентоспроможності «The Global Competitiveness Index 2017-2018» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://edclub.com.ua/analitika/pozyciya-ukrayiny-v-reytingu-krayin-svitu-za-indeksom-globalnoyi-konkurentospromozhnosti-2>

УДК 346.7

ДО ПИТАННЯ ПРО ДОЗВІЛЬНО- ДОГОВІРНЕ РЕГУЛЮВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ

Гайворонська Т. М., к.ю.н., доцент (УкрДУЗТ)

1. Тенденції запровадження різних форм власності на залізницю зумовили між транспортними підприємствами і клієнтами у зв'язку з користуванням шляхами сполучення і транспортними засобами у сфері організації і діяльності із забезпечення внутрішніх та зовнішніх транспортно-економічних зв'язків і потреб населення у перевезеннях запровадження різні механізми правового регулювання.

Традиційно всі галузі права в регулюванні суспільних відносин використовують приписи, заборони, дозволи. Регламентация транспортної сфери суспільних відносин головним чином здійснюється за допомогою приписів і заборон, спрямованими на захист загального суспільного інтересу. Норма транспортного законодавства імперативно, односторонньо закріплює умови, порядок здійснення перевезень, обов'язки вантажовідправників, вантажоодержувачів, пасажирів і інших суб'єктів правовідносин.

Таким чином, транспортним відносинам більш властивий адміністративно-правовий метод регулювання суспільних відносин.

Разом з тим, розвиток ринкових відносин в Україні (наявність комерційних видів транспортної діяльності) зумовив запровадження не тільки методи прямих приписів, а й засоби непрямого впливу, дозволів. Легальне визначення поняття «дозвільна система» міститься у Положенні про дозвільну систему, затвердженому Постановою Кабінету Міністрів України від 12.10. 1992 р. № 576. Відповідно до п.1 цього Положення дозвільна система – це особливий порядок виготовлення, придбання, зберігання, перевезення, обліку і використання спеціально визначених предметів, матеріалів і речовин, а також відкриття та функціонування окремих підприємств, майстерень і лабораторій з метою охорони інтересів держави та безпеки громадян. У широкому розумінні поняття дозвільної системи відсутнє в нормативних актах.

Надання дозволів регулюється Законом України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності», який визначає правові та організаційні засади функціонування дозвільної системи у сфері господарської діяльності. Дозвіл як правовий засіб реалізації права на здійснення, закріплених законодавством дій

на залізничному транспорті має свої особливості, на підставі яких вони виокремлюються в самостійну групу. Дозвіл може бути основною і єдиною підставою виникнення і регулювання транспортних відносин. В інших випадках дозвіл може виступати тільки частиною юридичного складу виникнення відносин або бути визначальним у цій системі, або рівноцінним з іншими необхідними документами, або вторинним, залежним від інших необхідних підстав набуття прав.

2. Соціально-економічні перетворення в Україні зумовили розширення запровадження договірної форми регулювання відносин на залізничному транспорті у сфері забезпечення процесу перевезень, головне місце в якому належить нормам цивільного законодавства і притаманні риси цивільно-правовому методу.

Запроваджуючи договірну систему у правовідносинах, що виникають зі здійсненням перевезень, держава надає певну міру свободи сторонам у визначенні своїх прав та обов'язків і ставить за мету запровадження більш гнучкого

механізму регулювання цих відносин.

Законодавство по-різному визначає роль договорів у регламентації відносин на залізниці. Договір може виступати окремим юридичним актом, що породжує транспортні правовідносини та встановлює індивідуальне регулювання прав і обов'язків сторін правовідносин, тобто договори можуть мати самостійне значення та безпосередньо закріплювати їх права та обов'язки. Іншу роль відіграють договори, що визначають виробничо-господарську діяльність в сукупності з іншими юридичними фактами. При цьому вони можуть мати похідне значення від адміністративних актів і укладатись після прийняття відповідних рішень про перевезення (ст. ст. 909, 910 ЦК України).

Особливості певних видів транспортних договорів, порядок їх укладання, зміни та припинення, права і обов'язки сторін, що відокремлюють їх від усіх інших і виділяють в окрему групу.

Таким чином, сучасний порядок правового регулювання у сфері транспортних суспільних відносин потребує суттєвого вдосконалення через призму особливостей транспортних відносин.

УДК 519.2

МЕТОДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОЦЕНИВАНИЯ РИСКА НЕДОПОЛУЧЕНИЯ ВЫГОДЫ ОТ ПЕРЕПРОДАЖИ ЖИЛЬЯ НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ

*Герасименко П.В., д.т.н., профессор,
(ПГУПС)*

Наряду с решением предпринимателями социальных вопросов, связанных с обеспеченностью населения жильем, ряд предпринимателей организуют сегодня бизнес, который связан с покупкой жилья на первичном рынке и перепродажей его на вторичном. Существуют различные способы, как организовать бизнес на перепродаже квартир. Поэтому сегодня одной из важных задач, решение которой полезно для регионов и специалистов в сфере

недвижимости, является разработка методического аппарата для моделирования и прогнозирования стоимостных показателей рынков жилья.

Как известно, практическая реализация перепродажи жилья не всегда завершается успешно, а сопровождается отклонениями поставленных целей, в том числе недополучением выгоды. В последнее время, в связи появившимися сложными и ответственными задачами подобного бизнеса, перед принятием решения на совершение приобретения и перепродажи жилья возникает необходимость проводить оценку риска по достижению желаемой цели. Проектируя концепцию бизнеса за счет перепродажи жилья необходимо в нее включать и разработку методики мониторинга показателей рынков, аналогичную методике [1].

В настоящей работе использован алгоритм моделирования и прогнозирования показателей риска при проведении управленческих операций, возникающих в результате деятельности предприятий [2]. Графики временных рядов стоимости жилья с 2008. по 2017 г. (рис.1), как на первичном, так и на вторичном рынках показывают, что в последние годы наблюдается постоянный рост цены кв. м. жилья с течением времени [3].

Следует заметить, что цены на двух рынка стремятся достигнуть близких величин, вследствие чего существует риск не получить предпринимателями желаемого дохода от перепродажи приобретенного на первичном рынке жилья.

Актуальность работы обусловлена существенным запросом практики принятия обоснованных решений в условиях неопределенности и возможности возникновения рисков недостижения конечной цели планируемых операций [4]. В ней использован подход системного анализа. Применены статистические данные мониторинга и методы математической статистики. Используются методологические принципы при построении по статистическим данным математических моделей результатов выполнения управленческих операций [5].

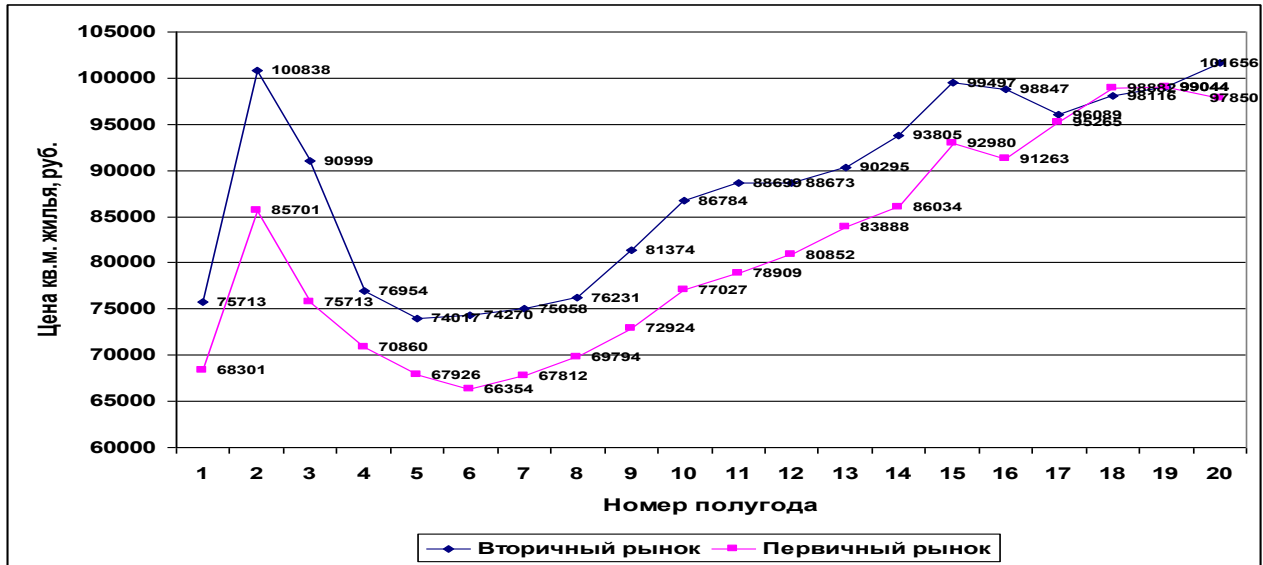


Рис. 1. Средние цены кв. м. жилья на рынках Санкт-Петербурга

Практическое приложение изложенной методологии проиллюстрировано решением задачи прогнозирования и оценивания показателей риска по недополучению дохода от перепродажи жилья на вторичном рынке.

Как отмечалось, рост стоимости жилья на рынках осуществляется не строго пропорционально. Не существует строгой линейной зависимости между стоимостями этих рынков. Вместе с тем, между ценами рынков существует достаточно высокая корреляция, коэффициент которой равен 0,936. Рост цен и высокая корреляция их вселяет надежду на получение дохода от перепродажи жилья, однако не всегда желаемого.

Моделирование в работе выполнено, используя методику [6], по статистическим данным цены кв.м. жилья на первичном и вторичном рынках Санкт-Петербурга [1]. В качестве математических моделей в работе рассмотрены линейная и квадратичная модели (рис. 2). В них результирующим показателем принята средняя цена одного кв. м. жилья на вторичном рынке, а в качестве фактора – аналогичная цена на первичном рынке. Для построения моделей применен метод наименьших квадратов. Выбор обусловлен высоким коэффициентом корреляции. На рис. 2 представлены графики двух моделей: линейной и квадратичной.

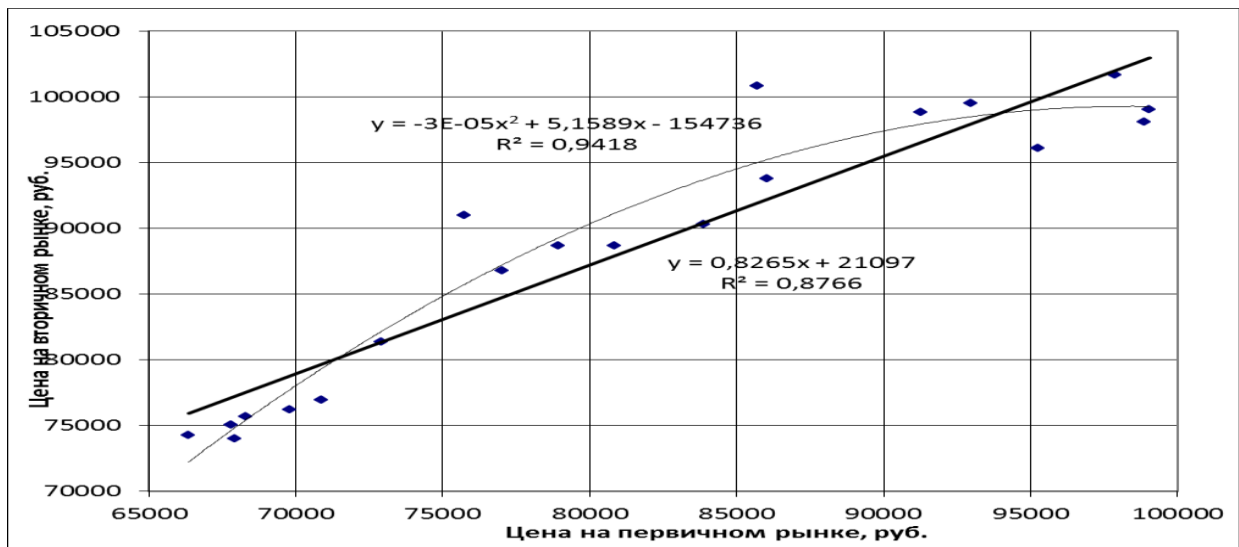


Рис. 2. Зависимость цен на вторичном и первичном рынках

Оценка ошибок аппроксимации временных рядов показала, что для линейной зависимости локальная максимальная погрешность равна 8%, а для квадратичной – 6%. Для оценки качества и установления адекватности полученных уравнений регрессии использовался коэффициент детерминации. На рис. 2 приведены коэффициенты детерминации, на основании которых можно заключить, что линейная модель объясняет зависимость на 82,65%, а квадратичная на 94,18%.

Оценка моделей по критерию Фишера позволила, как для линейной, так и для квадратичной модели отвергнуть нулевую гипотезу о случайной природе уравнений и коэффициентов регрессии, а, следовательно, для оцениваемых моделей, принять альтернативную гипотезу о статистической значимости уравнений регрессии.

Поскольку показатели, характеризующие качество моделей, существенно не разнятся, то для практического использования и дальнейшего исследования принята линейная модель как более простая, дающая возможность проводить расчеты с минимальными затратами.

Апробация линейной модели выполнена по методике [7], путем прогнозирования цены кв.м. жилья вторичного рынка по реальной аналогичной цене на первичном рынке в первом квартале 2018 года и сравнения ее с реальной ценой вторичного рынка. По статистическим данным Санкт-Петербурга цена квадратного метра на первичном рынке составила 101130 рублей, а на вторичном рынке – 97740 рублей. На основании выполненных расчетов по линейной зависимости получена цена вторичного рынка жилья равная 104680 рублей. Ошибка точечного прогноза 7,1%. Расчет интервального прогноза показал, что ожидаемая величина должна находиться в диапазоне от 93753 до 110185 рублей. Оценка риска при целевой задаче достичь доход, соответствующий цене на вторичном рынке равным 10300 рублей показала, что вероятность его достижения равна 0,62.

Список использованной литературы

1. Герасименко П.В. Мониторинг пассажиропотоков, формирующих входной пассажиропоток на станции «Пушкинская» в

часы пик. / П.В. Герасименко, Р.С. Кударов // Материалы научно-технической конференции «Шаг в будущее. Неделя наука – 2006». – СПб. Изд-во: ПГУПС, 2006. – с. 189-191.

2. Герасименко П.В. Моделирование производственно-экономической деятельности филиала АО «федеральная пассажирская компания» / П.В. Герасименко, Г.Б. Сташишина // В сборнике: Государство и бизнес. Современные проблемы экономики. Материалы VII Международной научно-практической конференции. Северо-Западный институт управления РАНХиГС при Президенте РФ, Факультет экономики и финансов. 2015, С.111-116.

3. Статистика первичного рынка Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Квартиры в строящихся домах от 15.01.18, www.newestate.ru.

4. Оценка показателей управленческого риска при прогнозировании результатов производственной деятельности предприятия / П.В. Герасименко // Вестник приднестровского университета. Серия: физико-математических и технических наук. – 2012. – № 3(42) – с. 134 – 141.

5. Герасименко П.В. Теоретические аспекты оценивания обобщенного показателя риска. / П.В. Герасименко // В сборнике: Государство и бизнес. Современные проблемы экономики. Материалы VIII Международной научно-практической конференции. Северо-Западный институт управления РАНХиГС при Президенте РФ, Факультет экономики и финансов. 2016, С.17-22.

6. Герасименко П.В. Прогнозирование сроков доставки грузов железнодорожным транспортом. / П.В. Герасименко, Г.Б. Титов // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2014. № 3 (40). - С. 162-167.

7. Герасименко П.В. Оценивание рисков необеспечения своевременной доставки груза железнодорожным транспортом / П.В. Герасименко, Г.Б. Титов // Материалы 8-й Междунар. Науч.-практич. конф. – Киев: Гос. экономико-технологический ун-т транспорта, 2013. – с. 293-29.

УДК 331.112

**МЕТОДИКА ОЦІНКИ
КОНКУРЕНТНОГО СЕРЕДОВИЩА
РЕГІОНАЛЬНИХ РИНКІВ
ЖИТЛОВОЇ НЕРУХОМОСТІ**

Герасименко В.М., ст. викладач (НАНГУ)

Для здійснення оцінки конкурентного середовища регіональних ринків житлової нерухомості слід використовувати такі характеристики [1]:

- кількість забудовників;
- перешкоди входу на ринок нових забудовників;
- чутливість до цінових змін; диференціація пропонованих на ринку житлових об'єктів;
- умови просування нерухомих об'єктів на ринку;
- можливість виведення на ринок нових житлових об'єктів тощо;
- нижня межа долі ринку;
- перевага на ринку одного, або декількох забудовників;
- індекс концентрації;
- показник монопольної влади Лернера;
- коефіцієнт Джині;
- індекс Лінда.

Основними ж показниками оцінки конкурентного середовища на окремому регіональному ринку житлової нерухомості є наступні [2]:

1. Одним з тих, що найчастіше застосовується є Індекс Герфінделя-Гіршмана. Він визначається сумою квадратів відсоткових частин ринку всіх забудовників та визначається за формулою:

$$HHI = \sum_{i=1}^N D_j^2, \quad (1)$$

де N – число забудовників (девелоперів);
D – ринкова доля i-ого забудовника (девелопера);

Максимальне значення індексу досягається при монополії та дорівнює одиниці.

2. Індекс Лернера – є орієнтованим на визначення та опис результатів функціонування ринку, а також

для поведінку девелоперів. Розраховується за формулою:

$$L = \frac{P - MC}{P}, \quad (2)$$

де P – ціна;
MC – граничні витрати.

3. Індекс концентрації ринку – визначається як частка від загального об'єму проданих об'єктів житлової нерухомості, що приходяться на декількох найбільших забудовників ранжованих у відповідності до частки ринку що її займають. Даний індекс може бути розрахований для будь-якої кількості забудовників. Для кожного окремо взятого ринку значення даного показника буде різнитися.

Індекс Герфінделя-Гіршмана та коефіцієнт концентрації також прийнято називати показниками абсолютної концентрації, адже вони відображають ринкові частки абсолютного числа будівельної фірми. Коефіцієнт концентрації характеризує частку декількох найбільших забудовників в загальному обсязі продажів у відсотковому вигляді. У випадку, якщо значення індексу концентрації наближається до 100, в такому випадку ринок можна охарактеризувати як високо монополізований, якщо ж показники індексу не набагато вище нуля, то його можна розглядати як конкурентний.

Даний показник вже з давно використовується економістами в процесі дослідження структури ринку. Він був застосований до п'ятірки провідних компаній Міністерством юстиції Сполучених штатів Америки в різних галузях як орієнтовний показник оцінки можливості їх злиття. Цей індекс досі залишається прийнятним грубим індикатором, що характеризує наявність, або ж навпаки – відсутність в певній галузі невеликої кількості фірм становище яких на ринку є домінуючим, що відрізняє олігополію від монопольної та досконалої форм конкуренції. Даний коефіцієнт вирізняється тим, що за його допомогою можливо розрахувати відсоткове співвідношення реалізації продукції визначеною кількістю найбільших гравців на ринку відносно загального об'єму реалізації житлових об'єктів на ринку нерухомості [3].

Список використаних джерел

1. Овсянникова Т. Ю. Конкурентная среда на рынке жилой недвижимости: особенности и закономерности / Т. Ю. Овсянникова, И. В. Югова // Вестник Томского государственного университета. Экономика. – 2012. – № 1 (17). – С. 187 – 193.
2. Стрішенець О. М. Економічна теорія : [навч. посібник для студ. вищ. навч. закл.] О. М. Стрішенець, Л. В. Єліссєєва, В. У. Ліщук. – Луцьк: СЛУ ім. Лесі Українки, 2014. – 200 с.
3. Стрішенець О. М. Особливості конкурентних відносин на регіональних ринках нерухомості / О. М. Стрішенець, К. В. Павлов // Науковий вісник ужгородського університету. Серія «Економіка». Збірник наукових праць. – Випуск 1 (47). Том 2. / Ужгород, 2016. – С. 35 – 38.

УДК 658.5.012.1

**ВПЛИВ КОРПОРАТИВНОЇ
КУЛЬТУРИ НА ПРОЦЕС
СПІЛКУВАННЯ НА
ПІДПРИЄМСТВАХ**

Гриценко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Корпоративна культура робить будь-яке підприємство життєдайним та успішним. Вона виступає комплексом елементів підприємства, які вирізняють її серед інших, спрямовані на формування сприятливого мікроклімату, іміджу та ґрунтуються на системі цінностей працівників з метою досягнення ними максимальних показників ефективності роботи.

Вплив корпоративної культури на процес спілкування на підприємствах здійснюється через такі аспекти як: спілкування, ухвалення рішень, кар'єри, соціалізації виробництва і трудовий аспект (рис.1).

Для всіх видів спілкування характерна специфічна мова та однозначність [2].

Внутрішній мікроклімат спілкування на підприємстві впливає на процеси прийняття рішень, кар'єри і соціалізації.

Соціалізація це процес засвоєння індивідом системи знань, норм і цінностей, що дозволяють йому функціонувати як повноцінний член суспільства. Це пояснюється зростанням ролі соціальної сфери в житті суспільства в цілому, та посиленою увагою до соціокультурних факторів [2,4].

При процесі прийняття управлінських рішень працює така модель поведінки: корпоративна культура формує пріоритети колективного чи індивідуального прийняття рішень. корпоративна культура сприяє оптимальному делегуванню відповідності і постановці управлінських задач. Корпоративна культура стимулює ступінь свободи та креативності персоналу підприємства за будь-яких умов.

При процесі кар'єрного зростання в дію вступає така модель поведінки: корпоративна культура формує вимоги до якості й ефективності праці та компенсації затрат праці завдяки тому, що знання, компетенція стають цінностями для підприємства. Корпоративна культура мотивує кар'єрне зростання персоналу та позитивне ставлення до кар'єри. Вона формує ставлення до соціального статусу, посади. Забезпечує розвиток персоналу і прагнення працівника до самовдосконалення.

Процес соціалізації це входження індивіда в підприємство і сприйняття ним його цінностей та норм поведінки. Модель поведінки при даному процесі наступна: корпоративна культура прискорює соціалізацію індивіда завдяки культурній адаптації. Вона стимулює процес засвоєння індивідом системи знань та норм поведінки, що надасть йому змогу функціонування як повноправному члену суспільства [1,3].

Вплив корпоративної культури на виробничий і трудовий процеси має свою специфіку і охоплює як відносини людей в процесі своєї трудової діяльності та між собою, так і культуру технологічних процесів.

Вплив корпоративної культури на процес відношення працівників до праці і результату своєї роботи здійснюється через такі основні показники як:

- культура виробництва;
- технологія виробництва;
- виробнича структура.



Рис.1 - Вплив корпоративної культури на процес спілкування на підприємствах

Вплив трудового процесу на корпоративну культуру діє через такі основні ознаки: - трудова етика і дисципліни; - культура підприємства трудового процесу і забезпечення психологічного комфорту; - кваліфікація персоналу; - рівень автоматизації і комп'ютеризації робочих місць.

Отже, всі перелічені процеси впливу корпоративної культури діють в загальному тандемі на процес спілкування на підприємстві. Для керівництва це є потужний стратегічний інструмент що дозволяє орієнтувати колектив на спільні цілі, мобілізувати ініціативу співробітників і полегшувати продуктивне спілкування між ними. При цьому необхідно змоделювати свою власну корпоративну культуру на підприємстві. Основними кроками при формуванні власної корпоративної культури повинні бути: визначення місії підприємства і основних базових цінностей; формулювання стандартів поведінки колективу; формування традицій підприємства; розробка символіки.

Список використаних джерел

1. Бала О.Л. Принципи корпоративної культури підприємств: сутність та види / О.Л. Бала, О.В. Муқан, Р.Д. // Вісн. нац. ун-ту "Львів. політехніка". - Л., 2010. - № 682. - С. 11–15.
2. Гриценко Н.В. Особливості формування корпоративної культури організації/ Н.В. Гриценко// Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків, 2017. - №59 С. 284-290.

3. Химич Г.О. Модель формування корпоративної культури для машинобудівних підприємств / І. Г. Химич // Держава та регіони. Сер.: Економіка та підприємництво. - 2010. - № 2. - С. 218–223.

4. Чернишова Т.О., Деякі аспекти корпоративної культури організації. / Т.О.Чернишова, Т.А. Немченко // Наукові праці КНТУ. Економічні науки. – Київ, 2010. – вип. 17, С.472-485.

УДК 330.34(477)

ПОЛІТИКА ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ ЯК ШЛЯХ ІІ ДИНАМІЧНОГО РОЗВИТКУ

Груник І.С., к.т.н., доцент (УкрДУЗТ)

Економічне зростання на сьогоднішній день є найважливішою макроекономічною категорією, яка є показником не лише абсолютного збільшення обсягів суспільного виробництва, але і здатності економічної системи задовольняти зростаючі потреби у виробництві товарів та наданні послуг, підвищувати якість життя. Саме тому економічне зростання можна віднести до основних цілей суспільства поряд з економічною свободою, економічною ефективністю тощо.

Темпи економічного росту розкривають динамічні параметри економічного розвитку держави, її місце і історичні перспективи на інтернаціональній арені. Підтримка установлених темпів економічного зростання – це одне з основних завдань економічної політики державних органів будь-якої країни світу.

Для забезпечення сталого економічного зростання і зміцнення позицій країни у світовому господарстві варто приділити увагу джерелам конкурентних переваг за рахунок інвестиційних та інноваційних важелів. Визначною умовою переходу до економічного зростання є побудова привабливого інвестиційного оточення в країні.

Тенденції економічного пошквалювання інноваційного розвитку у сучасному інформаційному суспільстві, котрі здатні створити засади міцного довготермінового економічного зростання, потребують цілеспрямованої інвестиційної політики, котра б сприяла зміцненню процесів генерування інвестиційних ресурсів в Україні. Концентрація їх використання на пріоритетних напрямках, що сприяють максимально ефективній модернізації економіки відповідно до викликів, котрі приходять у після кризовий період у світовій економіці, розширенню частки інвестиційного спрямування наявних доходів суб'єктів господарювання, громадян, держави на розвиток інновацій. Ключовим завданням державної інвестиційної політики має стати утворення мотиваційного механізму для суб'єктів господарювання, який стимулюватиме прийняття ними ефективних інвестиційних рішень.

Монетарна політика країни зобов'язана теж підтримувати стабільне економічне зростання. Виходячи з цього, для забезпечення економічного зростання в Україні монетарна політика має бути підрядна націлена на пошквалювання конкурентоспроможності вітчизняної економіки на засадах забезпечення фінансової стабільності як такого стану фінансової системи, за якого досягається повна задоволеність потреб суб'єктів господарювання у фінансових ресурсах.

Високий рівень відкритості української економіки, який об'єктивно склався, виходячи з особливостей національного господарського комплексу та вигідного геополітичного положення, обумовлює необхідність максимального врахування цієї відкритості при

формуванні політики економічного зростання. Йдеться насамперед про необхідність досягнення вищого рівня конкурентоспроможності вітчизняної економіки в сфері зовнішньоекономічної діяльності та максимальне використання потенціалу зростання попиту на зовнішніх ринках для ресурсного забезпечення модернізації національної економіки.

Не менш важливим напрямом стратегічного економічного зростання є і соціальна політика, яка повинна спрямовуватись на створення необхідних умов для підвищення добробуту населення країни, передусім за рахунок ділової активності, стимулювання трудової і підприємницької діяльності, а на цьому підґрунті збільшення платоспроможного попиту. Забезпечення стабільних темпів розвитку економіки країни в середньо- й довгостроковій перспективі потребують обов'язкового вирішення цих фундаментальних проблем.

Суттєвим чинником забезпечення сталого економічного зростання України має стати активізація малого і середнього бізнесу. Світовий досвід показує, що саме малі підприємства можуть розв'язати такі завдання, як структурна перебудова економіки, насичення ринку найрізноманітнішими товарами і послугами, створення додаткових робочих місць. Малий бізнес послаблює монополізм і забезпечує конкуренцію. Однак, поки що став в Україні реальною базою для розвитку ринкової економіки. Для цього мають бути у пріоритетному порядку вирішені наступні завдання:

— досягнення стабільності банківської системи як необхідної умови поновлення стабільних процесів у сфері кредитування;

— формування впливових інструментів регулювання величин та структури грошової пропозиції з метою мінімізації монетарних факторів інфляційних процесів;

— зведення до мінімуму немонетарних чинників інфляції;

— розбудова на пріоритетних засадах системи інвестиційного

— кредитування структурної модернізації реального сектору економіки;

— зниження валютних ризиків.

Отже, йдеться про необхідність схвалення пакету регуляторних рішень, які

мають розкрити шлях якісного поліпшення керованості грошово-кредитною сферою на основах повного використання ринкових фінансових інструментів та потенціалу конкуренції на ринку послуг. Розглянуті аспекти економічного стану України потребують подальшого вдосконалення, ефективного планування та контролю з боку державних органів управління. В Україні після тривалого спаду виробництва необхідно підготувати матеріальну базу для інтенсивного економічного зростання і підвищення його показників. У підсумку безпосередній механізм проведення необхідних для досягнення економічного зростання перетворень досить складний. Він передбачає поєднання різноманітних заходів економічного й законодавчого характеру.

УДК 35: 330.341.1

**КОНЦЕПЦІЯ РОЗРОБКИ
МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНОГО ТА
РИНКОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ В
УМОВАХ РЕАЛІЗАЦІЇ
ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ**

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,
Позднякова Л.О., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)*

Проведення структурних перетворень в економіці України не є можливим без урахування світового досвіду та тенденцій міжнародного розподілу праці. Для більшості науково містких галузей цивільної промисловості технологічна деградація стала практично невідвратною. Нажаль скрутне становище відбувається у галузях промисловості, які мають визначити економічне зростання. Звернення військових замовлень у загальному машинобудуванні супроводжувалось невдалими спробами використати інтелектуальний та виробничий потенціал оборонного комплексу для випуску цивільної продукції. Як наслідок - відбувся занепад оборонного комплексу та втрата їм пріоритетних науково-технічних позицій. Катастрофічно знизився технічний рівень засобів виробництва у паливно-енергетичному комплексі, про що свідчить стрімке зростання витрат умовного палива та електроенергії на

виробництво промислової продукції. Це також пов'язане зі зниженням обсягів виробництва у галузях-споживачах енергії та палива, у зв'язку з чим зростають умовні паливо- та енергоємність. Нажаль, досить повільно відбувається зміна поколінь технологічних процесів у хімічному комплексі. Не відповідає сучасним вимогам технічний рівень зразків нової техніки у важкому, енергетичному, транспортному та сільськогосподарському машинобудуванні України. В цілому динаміка скорочення промислового виробництва свідчить про наявність структурних диспропорцій у промисловості. Вже сьогодні галузева структура української економіки більш схожа на економіку колоніального типу, що характеризується орієнтацією на ввезення із-за кордонів готової продукції та експортом сировини.

Нажалю, не відбуваються позитивні зміни і в інвестиційній політиці щодо формування майбутньої структури промисловості. Виникло болісне порушення коопераційних зв'язків у галузях і регіонах. Матеріальне виробництво і фінансові ринки опинились у ситуації відокремлення. Держава досі не визначилась з пріоритетами розвитку базових галузей економіки що коштувало агропромислового комплексу повним розвалом. Внаслідок відмови держави від фінансової підтримки базових галузей, що визначають науково-технічний прогрес в економіці, виникли цінові диспропорції. Перерозподіл ресурсів зі сфери накопичення до сфери споживання не супроводжується відповідним зростанням доходів населення, що веде до різкого якісного зниження науково-технічного потенціалу економіки і, нажалю, не супроводжується зростанням реальної вартості праці та підсиленням її мотивації.

Проте, інновації - це необхідна умова розвитку виробництва, підвищення якості і кількості продукції, появи нових товарів і послуг. Як відомо, в ринкових умовах інновації мають охоплювати всю економіку включаючи продуктивні сили (засоби виробництва, навчання працівників) і виробничі відносини (форми і методи управління, поділу, спеціалізації і кооперації праці).

Головною метою інноваційної політики держави має бути створення соціально-економічних, організаційних і правових умов для ефективного відтворення, розвитку і використання науково-технічного потенціалу,

забезпечення впровадження сучасних екологічно чистих, безпечних, енерго- та ресурсозберігаючих технологій, виробництва та реалізації нових видів конкурентоспроможної продукції.

Інноваційна активність на макрорівні обумовлена економічним і науково-технічним потенціалом країни, духовним станом суспільства, його спроможністю сформулювати національно інноваційну доктрину, стратегію науково-технічного розвитку, визначити напрямки і форми інноваційної політики і форми інноваційної політики, сконцентрувати ресурси на її реалізацію.

Структурна політика України має бути розроблена у рамках загальної програми виходу економіки країни з кризи. Вона базується на наступних концептуальних засадах:

- державі доцільно ретельно регулювати структуру ВВП, галузеву структуру, макропропорції. Стабільність, передбачуваність, створення стимулів зростання виробництва - це є пріоритетними задачами. Підвищення завантаження виробничих потужностей, відновлення економічних зв'язків, позбавлення підприємствами тих прав, якими вони не здатні цивілізовано користуватися. Метою стратегічних змін в економіці має бути її ефективність і зростання динамічності;

- доцільно забезпечити гнучке сполучення ринкових та протекціоністських заходів. Адже ринок є нейтральним до довгострокових національних проєктів. Саме держава зобов'язана виступити гарантом збереження базових галузей економіки на основі селективного підходу, оцінці пріоритетності, ефективності або збитковості виробництва за умов його згорання, а також у ситуації коли підприємство стає банкрутом. Доцільно здійснювати перехід до голітики стимулювання попиту;

- на обсяги виробництва і на його технічний і якісний рівень негативно впливає диктат. Тому, державою не мають заохочуватися горизонтальні злиття, які підсилюють монополістичні тенденції. Разом з тим, вертикальні злиття необхідно стимулювати. Останні забезпечують ефективність роботи товаророзподільчої мережі;

- нажаль, державні структури і,

насамперед, уряд виявляють майже повну байдужість до науки і освіти. Сьогодні вкрай необхідно переглянути відносини з наукою, надати їй фінансової, організаційної та суспільної підтримки. Мабуть, необхідно ввести жорсткий відсоток відрахувань на науку і освіту;

- у короткий термін доцільно створити правову основу ефективної податкової бази у країні;

- доцільно звернутися до практики розробки перспективних планів і прогнозів розвитку народного господарства на якісно новій основі. У прогнозах і планах розвитку країни на 5-10 років поряд з іншими макропоказниками важливе місце мають зайняти структурні параметри. Названі плани повинні містити майбутню модель структури народного господарства, яка б відповідала критеріям економічної безпеки України.

Список використаних джерел

1 Герчикова, І.Н. Менеджмент: Навчальне видання 2-е доповнене й перероблене [Текст] / І.Н. Герчикова; - М.: Банки й біржі, видавниче об'єднання ЮНИТИ, 2005.

2 Колот, А.М. Мотивація, стимулювання й оцінка персоналу: навч. посіб [Текст] / А.М. Колот; - К.: КНЕУ, 1998. - 224 с.

3 Хан, Д.М. Экономика предприятия: Пер. с нем. [Текст] / Д.М. Хан; - М.: ИНФА-М, 1999. - 928 с.

4 Айзинбуд, С.Я. Локомотивное хозяйство: Учеб. для вузов ж.-д. трансп [Текст] / С.Я. Айзинбуд; - М.: Транспорт, 1986. - 262 с.

5 Дячун, О.В. Організація, нормування та оплата праці. Навчальний посібник [Текст] / О.В. Дячун; - Львів: Афіша, 2001. - 220 с.

6 Божко, В. Колективно-договірне регулювання заробітної плати [Текст] / В. Божко// Економіка. Фінанси. Право. - 2001 - №11 - С. 25-40.

УДК 658.7:656.2

**КОНЦЕПЦІЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ
ЕКОНОМІКИ В УМОВАХ
РЕАЛІЗАЦІЇ МЕХАНІЗМУ
ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ**

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,
Нестеренко А. С., магістр (УкрДУЗТ)*

Підвищення вимог до якості процесів реалізації готової продукції (якість товарів, терміни виконання замовлень, графіки постачань, асортимент, собівартість та ін.), викликане жорсткою конкуренцією, обумовлює такі ж вимоги з боку виробників до постачальників сировини, матеріалів, комплектуючих, напівфабрикатів. У результаті утворюється складна система зв'язків між різними суб'єктами ринку, яка вимагає удосконалення існуючих моделей організації постачання і збуту. Кінцева мета діяльності ланцюга обумовлює необхідність логістичного підходу. Завдяки науково – обгрунтованому механізму логістики розробляються методи і моделі оптимального розміщення складів, визначаються оптимальні партії постачань, оптимальні схеми маршрутів перевезень і, у зв'язку з тим, що в умовах ринкових відносин логістика починає виступати важливим компонентом сталого розвитку та інноваційних перетворень, детальне вивчення досвіду розвитку сучасних транспортних логістичних систем та насичення його новітніми підходами вважається надзвичайно актуальним напрямком дослідження.

Теоретичні, методологічні і практичні основи логістики, що є відправною точкою сучасного ринково орієнтованого механізму реалізації економічних перетворень та менеджменту, розглянуті в працях таких вітчизняних учених, як І. Афанасенко, [1], Н. Афанасьєва [2], С. Карнаухов [6], Д. Костоглодов [7], Л. Миротин [8], О. Михайлова [9], Ю. Неруш [10], О. Новиков [11], а також зарубіжних вчених Б. Геттинг, В. Гиссин, Д. Джеймс та інших.

У той же час накопичений досить широкий досвід використання сучасних методів управління логістичними

розподільними (складськими) центрами, про що йдеться в роботах В.Дибської, А. Гаджинського, В. Миколайчика, Тяпухана [12], і інших авторів. У роботах зазначених учених міститься теоретико – методологічна база системного підходу по управлінню переміщенням матеріальних і нематеріальних потоків. На наш погляд, вона не втратила свою науково-практичну значущість, але потребує деякого коригування і адаптації у рамках ринкової ситуації та галузевих перетворень, що мають місце в Україні.

Метою дослідження є розкриття особливостей становлення транспортних логістичних систем в умовах функціонування ринку та можливість трансформації накопиченого досвіду на національну економіку України.

До початку 60-х років ХХ століття в країнах з розвинутою ринковою економікою мав місце ринок продавця. У цих умовах виробники прагнули збільшити свою конкурентоспроможність в першу чергу за рахунок випуску нових товарів, розширення і вдосконалення виробництва. Але з початку 60-х років почав формуватися ринок покупця, що характеризується надмірною пропозицією, при якій продавці зазнають труднощі зі збутом своєї продукції за цінами, що передбачалися раніше. У цих умовах висока конкурентоспроможність залежала не від величини капітальних вкладень, а від уміння організувати науково-обгрунтований логістичний процес. Як відомо, транспорт - це галузь матеріального виробництва, яка здійснює перевезення людей і вантажів. У структурі громадського виробництва транспорт відноситься до сфери виробництва матеріальних послуг (рис. 1).

Значна частина логістичних операцій на шляху руху матеріального потоку від первинного пункту джерела сировини до кінцевого споживача, тобто, отримувача готової продукції, здійснюється із залученням різних транспортних засобів. Витрати на виконання зазначених транспортних операцій складають до 50% від суми загальних витрат на логістику. Переміщення вантажу або перевезення пасажирів здійснюються транспортними засобами, які мають досить розгалужену систему.

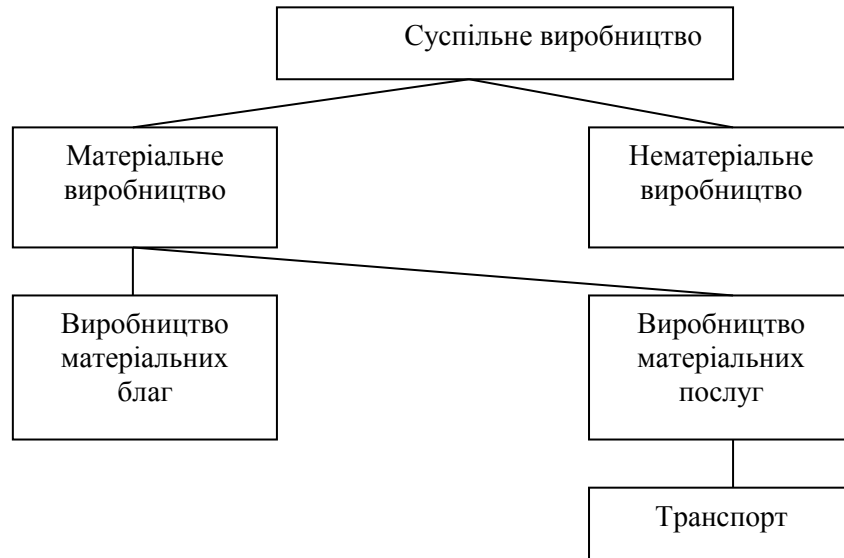


Рис.1. Місце транспорту в структурі суспільного виробництва

За призначенням виділяють дві основні групи транспорту. Це транспорт загального користування, що виступає як галузь народного господарства, ЯКА задовольняє потреби усіх інших галузей в перевезеннях. Транспорт загального користування забезпечує потреби сфери обслуговування населення. Його називають магістральним. Транспорту загального користування охоплює залізничний транспорт, водний транспорт (морський і річковий), автомобільний, повітряний транспорт і транспорт трубопровідний. До другої групи входить транспорт не загального користування. Йдеться про внутрішньовиробничий транспорт, а також що належать нетранспортним організаціям. До цієї групи входять також усі відомі транспортні засоби, проте їх використання є досить регламентованим тими або іншими операціями або територіальними рамками. В умовах ринкової економіки чітко постає питання сталого розвитку, що має забезпечити транспортна логістика. Можна виділити основні завдання транспортної логістики :

- вибір виду транспортних засобів;
- вибір типу транспортних засобів;
- спільне планування транспортного процесу із складським і виробничим;
- спільне планування транспортних процесів на різних видах транспорту (у разі змішаних перевезень);
- забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу;

- визначення раціональних маршрутів доставки.

Зарубіжний та вітчизняний досвід свідчать, що найбільшу економічну ефективність забезпечує інтегровано-логістичне обслуговування, при якому логістична компанія робить в комплексі різноманітні логістичні послуги з просування і сервісного обслуговування товарно-матеріальних потоків. За інших рівних умов логістичні компанії, незалежно від видів послуг, що робляться ними, і їх комплексності, прагнуть до скорочення витрат, пов'язаних з їх діяльністю, що у свою чергу дозволяє їм знижувати ціни на послуги, що надаються. Зазначене сприяє підвищенню їх конкурентоспроможності на ринку транспортно - логістичної діяльності.

Лідером з розвитку логістики є Німеччина. Значення і роль контрактної логістики в сучасних промислово розвинутих державах постійно зростає. Дослідження, що проводяться в німецьких фірмах, показують, що більше половини підприємств, використовуючи послуги логістичних провайдерів, мають намір відмовитися від власних відділів логістики. Вже на початку XXI століття в транспортно-розподільній системі Німеччини доля логістичних провайдерів в перевезенні товарів, зберіганні і вантажопереробці, навантажувально-розвантажувальних і інших логістичних операціях, пов'язаних з рухом товару, зростає до 90%. У Німеччині логістична індустрія є

однією з найбільших галузей економіки. За оборотом (150 млрд. євро) вона займає четверте місце (після автомобілебудування, електротехнічної промисловості і загального машинобудування), а за чисельністю задіяного в ній персоналу знаходиться на першому місці (2,6 млн.)

Таким чином, із загального числа усіх найнятих робітників країни (а це 36,6 млн. чол.) в логістиці зайняті близько 7,2%. За оцінкою німецьких дослідників, найближчими роками число робочих місць в цій сфері збільшиться ще на 20%, оскільки логістичної фірми все частіше беруться за такі роботи, як попередній монтаж, складання і післяпродажне обслуговування.

Новою тенденцією в розвитку логістичних фірм в розвинутих європейських країнах є формування загальноєвропейської системи руху товару, що передбачає наявність декількох опорних європейських центрів логістики, які взаємодіють регіональними логістичними транспортно-розподільними центрами. Такий менеджмент передбачає прискорити просування товарно-матеріальних потоків, забезпечити безперервність процесу руху товару. З розвитком трансєвропейської мережі логістичних центрів формуються представлення і розробляються проекти, пов'язані і єврологістичною системою, тобто логістикою в європейському масштабі. Розробки і заходи з єврологістики спрямовані на скорочення витрат по експортних і імпорتنих постачаннях, на послуги при перетині коридорів, на скорочення простоїв транспорту в пунктах митного контролю, а також на скорочення запасів в дорозі і на підприємствах.

Зазначений досвід європейських країн вважається надзвичайно цінним в умовах очікуваної інтеграції України до Євросоюзу. На фоні асоційованого членства України до ЄС доцільно залучити його, що має стимулювати розвиток національної економіки і транспортного комплексу в цілому.

Виходячи з того, що Україна займає вигідне географічне положення і майже вся територія України придатна для промислового та транспортного освоєння, транспортна сітка країни має гідно стати частиною європейського логістичного руху. Подальші дослідження передбачають розробку економічного механізму транспортної логістики України в умовах функціонування

міжнародних транспортних коридорів.

Список використаних джерел

1. Афанасенко И.Д., Борйсова В. В. Логистика снабжения: Учебник для вузов: Киев . 2010.
2. Афанасьена Н. В. Логистические системы и реформи. - СПб.:Ужгород , ун-та зкономки я финансов. 2005.
3. Гордон М.П. Как осуществить экономичную доставку товара отечественному и зарубежному покупателю / М.П. Гордон, Е.М. Тишкин. П.С. Усков. - М.: Транспорт. 2003.
4. Залманова М. Е. Новиков О. А., Семенов А. И. Производственно-коммерческая логистика: Учеб. пособие по курсу «Логистика» для студентов спец. 0608 / Саратовский, гос. техн. ун-т. - Саратов. 2005.
5. Стаханов В. Н., Ивакин Е. К. Логистика в строительстве: - Приор. 2001.
6. Карнаузов С.Б. В чем может помочь логист (эффективность и методы организации товародвижения) / С.Б. Карнаузов, М.П. Гордон. - М.: Информцентр-Директор: Газета «Экономика и жизнь». 2006.
7. Костоглодов Д.Д. Распределительная логистика Д.Д «Костоглодов. Л.М Харисова. - М.: Экспертное бюро, 2007.
8. Миротин Л. Б. Ташбаев Э др. Транспортная логистика: Учеб. пособие. -М.: Брандес. 2006.
9. Михайлова О.И. Введение в логистику. Учеб.-метод. пособие. - М.: Издательский Дом «Дашков и Ко». 2009. - 104 с.
10. Ю.Неруш Ю.М. Коммерческая логистика: Учеб. для вузов. - М.: Банки и биржи. ЮНИТИ. 2007.-271 с.
11. Новиков О.А. Коммерческая логистика: Учеб. пособие / О.А. Новиков, С.А. Уваров. - СПб.: СПбУЗФ. - 2005. 211 с.
12. Гаджинский А.М. Практикум по логистике. - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Дашков и Ко. 2003. - 205 с.

УДК 658.1(477)

ДИСБАЛАНС НА ВНУТРІШНЬОМУ РИНКУ ПІДПРИЄМНИЦЬКОГО СЕРЕДОВИЩА В УКРАЇНІ

*Дикань О.В., д.е.н., професор,
Гарасєв М.В., здобувач (УкрДУЗТ)*

Становлення підприємницького середовища в Україні супроводжувалося швидкою появою нових умов функціонування внутрішнього ринку. Відбулося поступове закріплення нових економічних зв'язків і практик між суб'єктами господарювання, а також практик взаємодії підприємств із органами державної влади. Між тим тривалий і загрозливий негативний вплив наслідків світової фінансово-економічної кризи, вибухове розгортання системної кризи в українському суспільстві вказує на неспроможність таких зв'язків і практик бути рушієм економічного відновлення в Україні. На жаль, вони не усувають накопичені проблеми в економічній сфері та здебільшого продовжують провокувати загострення існуючих у суспільстві суперечностей.

Стрімко змінюється перефорування світових фінансових та товарних потоків. Підприємництво внаслідок установлених нині економічних зв'язків та практик ведення бізнесу і регулювання підприємницької діяльності втрачає потенціал до стрімкого зростання власних масштабів і ефективності функціонування. У цілому, такий стан викликає і обмеження інвестиційної привабливості України до встановлення зовнішньої стабільності, і звуження ринкових ніш для українських підприємств на світовому ринку через значні побоювання щодо спроможності національних виробників забезпечувати зовнішньоекономічні контракти на тлі економічної нестабільності країни. Зростає необхідність концентрації ресурсів держави на структурних змінах у економіці для розбудови місткого конкурентного внутрішнього ринку як запоруки економічної безпеки держави та задоволення потреб громадян.

До пріоритетних питань економічних перетворень постають питання розбудови бізнес-середовища, перетворення підприємництва на основу нової соціально-економічної стійкої системи та рушія

економічного відновлення в Україні. Проте реформи умов ведення підприємницької діяльності, розвитку підприємництва і розкриття потенціалу дерегуляції та активізації підприємництва залишається заручником вад реалізації державної регуляторної та економічної політики.

Донедавна позитивні кроки реформ, що здійснювалися і часто анонсовані урядом, гальмуються їх вибірковістю у практичній площині та характеризуються нездатністю системно впливати на трансформацію економіки. Зокрема відбулося ухвалення значного числа нормативно-правових актів, що істотно змінили правове підґрунтя підприємницького та інвестиційного клімату. Однак суттєвої активізації підприємництва та заохочення інвестування не спостерігалось. Реалізація реформ поступово уповільнилася та гальмувалася. Це руйнувало перші позитивні очікування вітчизняних й іноземних підприємств щодо перспектив бізнес-клімату в Україні. Можна стверджувати, що, в сучасних умовах, галузеві незв'язані реформи не змінять ситуацію. Відтак за минулі роки не вдалося сформувати вивірені механізми активізації економічного зростання в Україні. Залишається відкритим питання ідентифікації та вибору дієвих форм і інструментів для здійснення економічних перетворень в умовах динамічного переформатування соціально-економічного середовища України.

Потреба поєднання економічної та соціальної результативності під час реформування економіки, а також раціонального використання національного ресурсного потенціалу обумовлює увагу до реалізації державної політики розвитку підприємництва, формування внутрішнього ринку України. Сприяння розвитку національного підприємництва – це стрижень будь-яких економічних реформ. Поліпшення бізнес-клімату стимулює економічне зростання, створення робочих місць, має позитивний вплив на залучення внутрішніх і зовнішніх інвестицій.

Сучасний розвиток підприємництва у країнах світу супроводжується наполегливим пошуком інструментів до розширення меж сприяння підприємницькому середовищу та діловій активності громадян. Це супроводжується намаганнями сформувати певний баланс між регуляторними практиками і господарською діяльністю економічних

агентів на товарних ринках задля зростання привабливості ведення бізнесу в національній економіці.

Проте зростання невизначеності в посткризовому економічному середовищі не лише ускладнює пошук такого балансу, а й провокує порушення попереднього, що загострює поглиблення існуючих вад ринкової та управлінської системи у тій чи іншій країні. Основним джерелом невизначеності постає зростання непоінформованості одних учасників ринку щодо інших. Виникають нові симптоми і тенденції поведінки підприємств щодо реакції на посткризові явища. Економічна система України не стала винятком, в ній поряд з іншими країнами світу ведеться пошук шляхів встановлення економічної рівноваги та розвитку в посткризовому конкурентному просторі. Вироблення механізмів переформатування підприємницького середовища та їх застосування у процесі реалізації економічних реформ мають першочергове значення для посилення конкурентоспроможності української економіки, підвищення її стійкості, гнучкості та структурної модернізації згідно вимог часу.

Тобто виникли ситуації спричинені діями чи бездіяльністю держави на ринку країни. Так, вади посткризових реформ (наприклад, часта зміна податкового, митного законодавства, регуляторних норм і обмежень тощо) поряд з консолідацією вертикалі органів державної влади поступово обмежили можливості маневрування економічних агентів на ринку і переходу з однієї ринкової ніші до іншої, коли кожен економічний агент, маючи власні межі раціональної поведінки, активізує власну економічну діяльність. Це в умовах розгортання внутрішньої інституційної кризи за наслідками світової економічної кризи спричинило прагнення економічних агентів до закріплення «status quo» на внутрішньому ринку, відбулося своєрідне «замикання» окремих ніш і сфер господарської діяльності від потенційної появи конкурентів (входу нових гравців на певний ринок). Підприємства, які тим чи іншим чином набули місця лідерів на окремих ринках, прагнуть до збереження власної переваги на них і, як правило, самоусуваються від діяльності у суміжних сферах. Відбулося закріплення галузевості в економіці – масштаб монополізму зріс. Поряд з цим у

посткризовий період купівельна спроможність громадян знижується. Зворотним атрибутом цього є зростання роздрібної торгівлі на противагу оптовій, коли використання підприємцями різноманітних знижок та здешевлення товарів для їхнього швидкого розпродажу супроводжується звуженням оптових замовлень на нові групи товарів. Зниження попиту загострює проблеми конкурування економічних агентів на внутрішньому ринку, що звужується до масштабів соціально значущих товарів.

Відтак серед економічних агентів зростає зацікавленість нішами соціальних і суспільних товарів, робіт і послуг, оскільки це сприяє розширенню чи підтриманню масштабу виробництва. Зокрема, така ситуація спостерігається через скорочення ніш товарів і послуг не критичного споживання (туризм, розваги, громадське харчування та подібне). Така поведінка не завжди відповідає потенційним очікуванням управлінця і залежить від міри усвідомлення власних соціальних і економічних цінностей підприємцем (власниками підприємства) в умовах необхідного балансу вигод і витрат. Крім того, особливе значення мають рівень сприйняття державних соціально-економічних ініціатив і ринкова поведінка безпосередніх споживачів продуктів на ринках, що подекуди залежить більше від психологічного стану людини (покупця), ніж його дійсних бажань щодо набуття певної вигоди.

Тому в українських умовах саме монополісти швидше отримали такі антикризові регуляторні правила (або виключення з них), які надали їм найбільших переваг, проте загальний стан ринку погіршився. Це прямо спостерігалось та спостерігається в Україні у автомобілебудуванні, комерційних і пасажирських перевезеннях, у імпортній та експортній діяльності за певними товарними групами та інше. У цьому випадку, потенційні інвестори (іноземні та вітчизняні підприємства тощо), як і інші учасники ринку, це усвідомлюють, і тому, незважаючи на анонсовані державою монетизовані вигоди, намагатимуться вийти з монопольного ринку раніше, ніж держава спробує ввести будь-які антикризові заходи. Такий перебіг підкреслює, що вади ринку мають симетричну пов'язаність з вадами держави і обумовлюються асиметричною інформацією

між учасниками ринку. Вона є складовою кожної з таких вад. Тому загострення асиметричності (спотворення) інформації провокує спрацювання певної окремої вади, що виявляється у кризових явищах в економіці будь-якої країни, особливо у перехідних економіках.

УДК 656.2.004.67(476)

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТОИМОСТЬ ПАССАЖИРО-ЧАСА ПРИ ВВЕДЕНИИ СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СУЩЕСТВУЮЩИХ ЛИНИЯХ

Дубровская Т. А., ст. преподаватель (БелГУТ)

Эффект увеличения скорости движения выражается количеством сэкономленного времени пассажиров в пути (пассажиро-часами), а в денежном выражении – стоимостью сэкономленных пассажиро-часов.

В связи с этим необходима методика определения стоимости пассажира-часа. Сложность определения этой стоимости связана с тем, что учету подлежит разнородный по социальному составу и целям поездки пассажиропоток. Существует несколько методов оценки пассажира-часа, базирующихся на разных исходных предположениях.

В условиях плановой экономики в СССР для расчета стоимости пассажира-часа, $e_{п-ч}$, использовалась формула [3]

$$e_{п-ч} = \frac{\alpha}{720} / (\varphi C_{нд} + \varepsilon C_{зп}) + 30 C_c, \quad (1)$$

где $C_{нд}$ – месячная доля абсолютного размера национального дохода, приходящегося на 1 работника производительной сферы; $C_{зп}$ – средняя месячная зарплата работников непроизводительной сферы; C_c – средняя величина суточных, выплачиваемых пассажирам, совершающим деловые поездки; α , φ , ε – коэффициенты, учитывающие структуру пассажиропотока. Еще одним из вариантов предлагается принимать за стоимость пассажира-часа оценку 1 человеко-

часа занятого населения.

На железнодорожном транспорте используется тарифная стоимость перевозки пассажиров во всех видах сообщения (городские, пригородные, международные). Тариф на проезд в поездах устанавливается на 1-го пассажира. При этом тарифы являются едиными на всей территории города или целого региона. Пересмотр тарифов проводится эпизодически в увязке с инфляцией в стране.

Особенностью тарифов на проезд в поездах городского, пригородного и междугородного сообщения является то, что они практически во всех регионах не покрывают текущих затрат, которые несут пассажирские перевозки. Более того, при их установлении не закладываются средства на социальное и производственное развитие. При их утверждении органы государственного управления руководствуются главным образом социальными интересами большей части населения.

В качестве исходной базы для установления тарифов на перевозку пассажиров принимают нормативную себестоимость по видам перевозок (городские, пригородные), объем дохода на покрытие затрат с учетом выделенных из бюджета дотаций, размеры перевозок пассажиров и пассажирооборот.

Полная стоимость железнодорожного билета – величина многосоставная, включающая несколько подструктур. Постоянно изменяются составные величины, из которых складываются железнодорожные билеты. Сейчас в полную стоимость билетов на поезда дальнего следования входят: непосредственно цена билета на поезд (плата за использование инфраструктуры самой железной дороги); стоимость плацкарты (плата за «бронирование» места в нужном поезде); комиссионный сбор (при покупке проездного документа раньше, чем за 9 суток до предполагаемой поездки). Различны также стоимости билетов при оформлении на станции формирования и промежуточных станциях. Имеют место еще ряд условий, определяющих плату за проезд. Цена билетов на поезд зависит также и от сезона. В летний период цены существенно выше, чем на те же направления осенью или зимой.

Принцип формирования базовой (тарифной) стоимости билета – зонный, длина

одной зоны увеличивается в зависимости от общего расстояния.

Каждая зона имеет длину и границы. Также для расчета используются следующие данные: расстояние, дата поездки (для определения сезонного коэффициента); род вагона и категория. В результате расчетов получается базовая стоимость билета (без услуг и сервисных сборов)

$$P = (L_a + L_n) P_{1км} M K_s, \quad (2)$$

где L_n – расчетное расстояние, км; L_a – добавочное расстояние, зависящее от категории вагона, км; $P_{1км}$ – стоимость одного километра, исходя из типа, категории поезда и вагона; M – межгосударственный коэффициент; K_s – сезонный коэффициент, определяемый исходя из даты поездки.

Также можно предположить использование при определении стоимости пассажира-часа разницы в тарифной стоимости времени проезда по параллельным маршрутам с учетом распределения пассажиров между этими маршрутами. Исследования железнодорожных маршрутов позволяют выявить зависимость стоимости пассажира-часа от дальности маршрута и количества сэкономленного времени. Так, если рассмотреть стоимость билета пассажирского и скорого поездов, то заметна существенная разница, так же как и заметна разница во времени нахождения в пути.

Для целей сравнения вариантов и принятия проектных решений в проектах строительства и реконструкции железных дорог в данном исследовании предлагается использовать при определении стоимости пассажира-часа строительные и эксплуатационные затраты, необходимые для реализации скоростного движения пассажирских поездов.

Предположим, что на реконструкцию линии для увеличения скоростей движения затрачено $K_{рек}$, на приобретение подвижного состава с учетом возврата от продажи существовавшего подвижного состава – $(K_{пс} - K_{пс(воз)})$.

При этом общие эксплуатационные затраты изменились на $\pm \Delta C$.

Пусть пассажиры, сэкономившие в пути за счет внедрения скоростного движения ΔT часов, платят за это в период нормативного срока окупаемости T_n .

$$\text{Тогда } [K_{рек} + (K_{пс} - K_{пс(воз)})] / T_n + \Delta C(1 + P_{ср}) = 730 n_{пасс} m \alpha_{зап} \Delta T e_{пасс-ч}. \quad (3)$$

Из этого выражения, с учетом средней прибыли $P_{ср}$, можно определить фактическую стоимость пассажира-часа сэкономленного времени

$$e_{пасс-ч} = \frac{K_{рек} + (K_{пс} - K_{пс(воз)}) \pm \Delta C(1 + P_{ср}) T_n}{730 n_{пасс} m \alpha_{зап} \Delta T T_n}, \quad (4)$$

где $P_{ср}$ - средняя прибыль в отрасли.

Список использованных источников

1 Корженевич, И. П. Оценка основных параметров железнодорожных кривых при установлении их максимальных скоростей / И. П. Корженевич, Д. Н. Курган, Н. Б. Курган, Н. Г. Ренгач // Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта, С. Научных трудов «Строительство» 2002, №10. – С. 28 – 34.

2 Кочнев, П. Ф. Комплексное повышение скоростей движения поездов / П. Ф. Кочнев. – М.: Транспорт, 1989. – 176 с.

3 Кочнев, П. Ф. Оптимальные параметры пригородных пассажирских перевозок / П. Ф. Кочнев. – М.: Транспорт, 1975. – 304 с.

4 Руденко, Т. А. Оценка эффективности внедрения скоростного движения в Республике Беларусь / Т. А. Руденко // Неделя науки-2013 «Наука МИИТа – транспорту»: тр. научно-практ. конф. – М.: МИИТ, 2013. – С. II-14 – II-15.

УДК 330.4:004.051

ПРОБЛЕМИ ОЦІНКИ НЕМАТЕРІАЛЬНИХ ВИГІД ВІД ВПРОВАДЖЕННЯ ІТ

*Єрмоленко О.А., к.е.н., доцент,
Лисьонкова Н.М., к.е.н., доцент, (УкрДУЗТ)*

Питанням нематеріальних вигід від ефективності впровадження ІТ (Intangible benefits) у своїх дослідженнях приділяють увагу багато авторів, припускаючи, що ці переваги забезпечують основну цінність при використанні інструментів, орієнтованих на стратегічні переваги, деякими з яких є ІТ.

Класичні фінансові моделі NPV і ROI

неможливо застосувати безпосередньо до інвестицій в нематеріальні вигоди, через складність обчислення віддачі від таких витрат. Основним елементом обліку в рамках класичної економічної теорії є матеріальні цінності. А інформаційні цінності, що лежать в нематеріальній площині, залишаються поза межами аналізу традиційних моделей [1].

За результатами опитування керівників західних підприємств, в яких успішно використовуються інструменти бізнес-аналітики (business intelligence), виявлено, що більшість споживачів відзначають в основному саме такі якісні переваги, які зазвичай відносять до нематеріальних переваг: єдина «версія правди», поліпшення стратегічного планування та якості прийняття рішень тощо [2].

С.Вілліамс зазначає, що постачальники аналітичних рішень часто фокусують увагу замовників на різноманітні вигоди, які важко виміряти. Типовими перевагами даного класу, регулярно використовуваними в публікованих матеріалах виробників, є гнучкість, маневреність, реактивність, інформованість тощо [3].

Погляди на нематеріальні вигоди вельми різноманітні і їх можна застосовувати не тільки до аналітичних систем. Наприклад, К.Мерфі і С.Сімона аналізують нематеріальні переваги при використанні ERP-систем їх класифікацію наступним чином в порядку зростання ступеня невизначеності і складності змін [4]: внутрішній розвиток (процеси, технології, експертиза); відносини з клієнтами (якість сервісів, логістика, брендинг); перспективи (поліпшення ринкових позицій, партнерство); готовність до змін (керуваність продуктами, аналітика в реальному часу, швидкість впровадження змін).

Деякі з вчених відзначають особливість нематеріальних вигід, неможливість їх прямого вимірювання і запізніле відображення в фінансових показниках [5, 6, 7]. Наприклад, А.Кунніган явно відзначає неможливість вимірювання вигід від експлуатації сховищ даних і вибудовує складну схему багатосторонніх «якісних» переваг на різних етапах життєвого циклу інформаційного рішення [8].

Незважаючи на різноманіття і складність вимірювання нематеріальних вигід вже на ранніх етапах дослідження економіки ІТ, деякими науковими групами були зроблені

спроби вибудовування методик чисельної оцінки нематеріальних переваг. Одним з перших був П.Кін, який в своїх роботах по системах підтримки прийняття рішень запропонував циклічний процес ціннісно-вартісного аналізу (value analysis). Цей підхід систематизує процес інвестицій в інформаційну систему і пов'язує ці інвестиції з фінансовим результатом від них. В рамках даного підходу передбачається впровадження прототипу із заздалегідь визначеними відчутними нематеріальними вигодами та лімітованими витратами на них. Наступні інвестиції можливі лише після оцінки досягнення прототипом цілей. Після цього проводиться уточнення цілей і встановлюються нові обмеження на витрати для наступної версії інформаційної системи, що гарантує безперервне управління співвідношенням вигід і витрат, що відносяться до аналітичного інструменту [9].

Справжнім проривом в можливостях вимірювань невимірного стала методика Т.Л. Саати в рамках моделі аналітичного ієрархічного процесу і методів аналізу ієрархій та аналітичних мереж, яка ґрунтується на структурованому процесі експертної відносної оцінки властивостей сутностей. Метод забезпечує можливість не тільки проведення оцінки, а й передбачає отримання імовірнісних характеристик якості цієї оцінки з точки зору внутрішньої несуперечності [10, 11].

У сучасній практиці для кількісної оцінки нематеріальних вигід застосовується методика ліквідації розривів (Bridging the gap), яка передбачає з наступні етапи [12, 13]:

1 Визначення складу вигід:

- критичні фактори успішності;
- контрольний список нематеріальних вигід;

2 Переведення вигід в кількісні величини, що відображають ці вигоди за допомогою різноманітних індикаторів діяльності підприємства;

3 Трансформація кількісних величин в фундаментальні характеристики діяльності підприємства, такі як обсяг випуску, доходи, витрати тощо за рахунок:

- аналізу ринкового оточення;
- експертного судження керівництва підприємства;
- порівняння показників з конкуруючими підприємствами методами

бенчмаркінгу;

4 Переведення фундаментальних характеристик діяльності підприємства в площину грошових потоків.

Практично всі методи вимірювання нематеріальних вигід в тій чи іншій мірі спираються на експертні оцінки. Для експертної оцінки цінності інформації часто використовуються методи прямого опитування співробітників з поступовим виявленням цінності інформації. Д. Ремені запропонував підхід, який складається в послідовному наближенні до реальної цінності інформації для користувача. Методика передбачає послідовні відповіді на питання щодо цінності того чи іншого звіту для користувача в грошовому вимірюванні з формулюваннями «більше чи менше за ... тис грн». Таким чином, формується оцінка цінності інформації [14].

А. Анандараджан пропонує оцінювати експерті значення показника не точно, а в межах діапазону, в якому перебуває досліджуване значення, а також передбачувані ймовірні характеристики кожного з інтервалів всередині цього діапазону. Наприклад, при оцінці нематеріальної переваги підвищення якості даних, експерт може зробити припущення, щодо витрат на зберігання запасів з відповідною вірогідністю [15].

Комбінування оцінок різних експертів дозволяє отримати досить достовірні оцінки. Д.Хаббард запропонував методику для оцінки вартості інформації на основі думок експертів про ймовірність сценаріїв розвитку майбутніх подій, з подальшим обчисленням вартості інформації, шляхом різниці між потенційними доходами і збитками за умови володіння деякою інформацією і в разі її відсутності [16].

Вищезазначені моделі і підходи оцінки нематеріальних вигід ІТ можна класифікувати наступним чином:

1 Побудовані на підставі експертної оцінки:

- ліквідація недоліків шляхом передачі нематеріальних переваг у числові значення [13];

- оцінка експертом інформації, на основі особистого внеску до майбутніх економічних результатів [14, 15, 16];

- оцінка передбачуваних переваг та ризиків від використання інформаційних інструментів [17]

2 На підставі інтегральної оцінки

інформаційної середі підприємства:

- інформаційна продуктивність, шляхом розрахунку інтегрального показника якості інформаційного забезпечення (для оцінки динаміки якості управління підприємством та її порівняння з конкурентами) [18];

- вплив на випуск продукції, шляхом розрахунку показників зв'язку інвестицій в ІТ з показниками випуску продукції [19];

3 На основі аналізу участі в процесах, шляхом впровадження інформаційного забезпечення в бізнес-процес. Оцінка бізнес-показників у формуванні, яких інформаційна система приймає безпосередню участь [3].

Вивчення сучасних підходів до оцінки цінності використання інформаційних ресурсів на підприємстві показує, що нематеріальні вигоди не є такими невимірними, як їх намагаються позиціонувати постачальники інформаційних систем і деякі дослідники. Вищезазначене доводить, що існує сукупність методик, які забезпечують можливість оцінки нематеріальних переваг в чисельному, а інколи навіть і грошовому вираженні.

Таким чином, можна зазначити, що нематеріальні вигоди це звичайні вигоди, з відкладеним на тривалий термін економічним ефектом. А проблеми вимірювання нематеріальних переваг – це тимчасове відображення труднощів прогнозування майбутніх економічних показників і їх відділення від інших факторів.

Список використаних джерел

1 Willcocks, L. Information Management: The Evaluation of Information Systems Investments / L. Willcocks - London: Chapman & Hall, 1994. - pp. 1-27.

2 Eckerson, W. Smart Companies in the 21st Century: The Secrets to Creating Successful Business Intelligence Solutions / W. Eckerson // TDWI Report Series. - The Data Warehouse Ins, 2003. - 40 p

3 Williams, S. The Business Value of Business Intelligence / Steve Williams, Nancy Williams // Business Intelligence Journal - 2003. - Vol. 8, № 4. - pp. 38-43.

4 Murphy, K. E. Using Cost Benefit Analysis for Enterprise Resource Planning Project Evaluation: A Case for Including Intangibles / K. E. Murphy, S. J. Simon //

Proceedings of the 34th Annual Hawaii International Conference on System Sciences. - 2001. - 22 p.

5 Скрипкин, К. Г. Экономика информационных систем: от снижения затрат к повышению отдачи / К. Г. Скрипкин // Директор ИС. - 2003. - №06

6 Brown, A. Creating a business-based IT strategy / A. Brown - London: Springer, 1992. - 320 p.

7 Patel, N. V. Evaluating information technology in dynamic environments: a focus on tailorable information systems / N. V. Patel, Z. Irani // Logistics Info-Management. - 1999. - Vol. 12. - pp. 32-39.

8 Counihan, A. Towards a framework for evaluating investments in data warehousing / A. Counihan, P. Finnegan, D. Sammon // IS Journal. - 2002. - №12. - pp. 321-338.

9 Keen P. G. W. Value Analysis: Justifying Decision Support Systems / P. G. W. Keen // MIS Quarterly. - University of Minnesota, 1981. - Vol. 5, № 1. - pp. 1-15.

10 Saaty, T. L. The analytic hierarchy process: planning, priority setting, resource allocation / T. L. Saaty - California: McGraw-Hill, 1980. - 287 p.

11 Saaty, T.L. Prediction, projection, and forecasting: applications of the analytic hierarchy process in economics, finance, politics, games, and sports / T. L. Saaty, L. G. Vargas - Kluwer Academic Publishers, 1991. - 251 p.70

12 Hares, J. Measuring the Value of Information Technology / J. Hares, D. Royle - Chichester: Wiley, 1994. - 268 p.

13 Murphy, K. E. Using Cost Benefit Analysis for Enterprise Resource Planning Project Evaluation: A Case for Including Intangibles / K. E. Murphy, S. J. Simon // Proceedings of the 34th Annual Hawaii International Conference on System Sciences. - 2001. - 22 p

14 Remenyi, D. The Effective Measurement and Management of IT Costs and Benefits / D. Remenyi, A. Money, M. Sherwood-Smith - Oxford: Butterworth- Heinemann, 2000. - 362 p.

15 Anandarajan, A. Evaluation of Information Technology Investment / A. Anandarajan, H. J. Wen // Management Decision. - 1999. - Vol.37, №4. - pp. 329-337.

16 Hubbard, D. W. How to Measure Anything Finding the Value of "Intangibles" in Business / D.W. Hubbard - John Wiley & Sons,

2007. - 320 p.

17 Parker, Benson, Trainor; Parker, M. Information Economics: linking business performance to information technology / M. Parker, R. Benson, H. Trainor – London: Prentice Hall, 1988. – 287 p.

18 Strassmann, P. A. Information Productivity, Assessing the Information Management Costs of U.S. Industrial Corporations / P. A. Strassmann – The Information Economics Press, 1999. – 168 p.

19 Brynjolfsson, E. Paradox lost: firm-level evidence on the returns to information systems spending / E. Brynjolfsson, L. M. Hitt // Management Science. –1996. – Vol.42, №4. – pp. 541-558.

УДК 624(477)

ЗОНА СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ У БУДІВЕЛЬНІЙ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

*Калініченко Л.Л., д.е.н., професор,
Благой В.В., к.е.н., доцент,
Янченко Н.В., к.е.н., доцент,
Устіловська А.С., викладач (ХНУБА)*

В Україні обмеженість природних ресурсів і складна екологічна ситуація не дозволяють робити ставку на збільшення обсягів їх видобутку в цілях подальшого економічного зростання. Низькою є ефективність використання наявних природних ресурсів. Екологічні проблеми країни змушують шукати такі шляхи інноваційного розвитку, які б урахували її екологічну складову. Невпинне поглиблення кризи відносин суспільства з природою викликає необхідність радикальних заходів щодо цілей і пріоритетів розвитку.

Корпоративна соціальна відповідальність – це концепція обліку соціальних і екологічних аспектів в діяльності бізнесу на засадах добровільності та взаємодії між різними зацікавленими сторонами.

Це внесок бізнесу в досягнення цілей сталого розвитку, яка передбачає збалансованість економічних, соціальних і екологічних цілей суспільства, інтеграцію їх у взаємовигідні приписи та підходи; це спосіб

поліпшити ефективність роботи компанії, як в короткостроковому, так і довгостроковому періодах.

Завдяки таким інструментам, як соціальні інвестиції, міжсекторне соціальне партнерство, корпоративні комунікації та соціальна звітність, організація зможе ефективно управляти конфліктами інтересів у зовнішній і внутрішньому середовищі, забезпечить стійке зростання показників ефективності компанії в довгостроковій перспективі.

Перше, що повинна зробити компанія, що виходить на європейський ринок і прагне до соціальної відповідальності, - це проаналізувати свою діяльність і привести її в повну відповідність з європейським законодавством. Це так званий базовий правовий рівень корпоративної соціальної відповідальності.

На наступному етапі можна поступово розширювати соціальну відповідальність за рахунок реалізації добровільних ініціатив (понад законодавства). Ці ініціативи можуть стосуватися вирішення соціально-економічних проблем місцевого населення, поліпшення екологічної обстановки, підвищення якості продукції, просування інновацій і т.д. в тій країні або регіоні, на який виходить компанія.

Це так звана функціональна стадія розвитку корпоративної соціальної відповідальності. Далі система корпоративної соціальної відповідальності повинна почати пронизувати всю діяльність компанії, стати її філософією і, в кінцевому рахунку, органічно вписатися в її довгострокову стратегію. Тобто почати реалізовуватися на системних засадах.

В результаті корпоративна соціальна відповідальність переходить на стратегічну стадію розвитку. Розвиток стратегічної корпоративної соціальної відповідальності найбільшою мірою відповідає переходу від логіки «соціальних витрат» до логіки «соціальних інвестицій». Компанія вже не просто вкладає, але починає відчувати або отримувати конкретну віддачу від своїх вкладень.

Остання і найбільш просунута громадянська стадія розвитку корпоративна соціальна відповідальність передбачає активні дії компанії, спрямовані на просування принципів корпоративна соціальна відповідальність за межами себе самої. У

діловому європейському співтоваристві, в тому числі серед ділових партнерів, постачальників, професійних співтовариств, колег по бізнесу. В результаті компанія стає «провайдером» ідей соціальної відповідальності, формуючи сприятливе середовище для подальших колективних дій по досягненню позитивних змін.

Будівельна індустрія є сектором регіональної економіки, що швидко розвивається. Це дуже прибутковий бізнес, в якому зайнята велика кількість працюючих. Будівельні компанії диференційовані за своїм функціональним призначенням. Одні займаються будівництвом масового житла, інші зайняті елітними будівлями. Будівельники типових будівель - професія не дефіцитна, спеціальність робочого-будівельника не пред'являє особливих вимог до кваліфікації працівників. У той же час будівельники, які здатні будувати елітне житло за європейськими стандартами, дуже затребувані на ринку житла. Аналіз особливостей будівельного бізнесу дозволяє зробити висновок, що тут навряд чи варто очікувати якісної зміни внутрішньої стратегії. Увага до вкладень в стратегію підприємства не буде посилюватися.

Ситуація ця буде зберігатися до тих пір, поки не виникнуть проблеми з залученням дешевої робочої сили. В цьому випадку можлива активізація стратегії підприємства для зміцнення своїх позицій в конкурентному середовищі.

УДК 330.59

ФІНАНСОВА БЕЗПЕКА ЛЮДИНИ У КОНТЕКСТІ ЗМІЦНЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ КРАЇНИ

*Коковіхіна О.О., к.е.н., доцент,
Гармай І.Ю., студентка (УкрДУЗТ)*

В умовах глобалізації особливо гостро постають питання соціального розвитку. Проблеми забезпечення фінансової безпеки людини, як складової економічної безпеки держави, висуваються на перший план.

Фінансова безпека людини – це такий стан життєдіяльності громадянина, при якому забезпечується правовий та економічний

захист його життєвих інтересів, дотримуються конституційні права, забезпечується гідний і якісний рівень життя незалежно від впливу внутрішніх та зовнішніх загроз [1, с.32].

Фінансова безпека особи – це інтегральний показник забезпеченості фінансовими ресурсами, який дає змогу особі і членам її сім'ї задовольнити життєво важливі потреби, забезпечити їй гідний рівень життя й почуватися захищеною від таких загроз, як бідність та безробіття [2, с. 231].

Суб'єктом фінансової безпеки особи є, насамперед, держава, адже саме вона визначає мінімальний рівень захисту населення шляхом надання соціальних гарантій та стандартів.

Доходи людини повинні забезпечувати належний рівень життя й обов'язково дати змогу заощаджувати, і почуватися захищеним як від бідності, так і від безробіття (хоча б на певний період). Важливою складовою фінансової безпеки є соціальна безпека. Соціальна безпека стає на захист людей як найвищої цінності будь-якої країни. Головною пріоритетною ціллю соціальної безпеки є захист життя, здоров'я, добробуту, прав і свобод людини.

Соціальна безпека як важлива складова економічної безпеки держави – це такий стан розвитку держави, при якому держава здатна забезпечити гідний та якісний рівень життя населення незалежно від впливу внутрішніх та зовнішніх загроз [1, с.53].

Соціальна безпека в значній мірі залежить як від внутрішньої ситуації в країні, так і від зовнішніх факторів. Соціальні гарантії, як важливий критерій та умова забезпечення економічної і фінансової безпеки людини й суспільства в цілому. Розвиток соціального забезпечення, види і форми соціальних гарантій в державі визначаються двома основними факторами – рівнем економічного розвитку та характером фінансової політики, що проводиться в державі.

Види соціальних гарантій: працюючим громадянам, соціальні потреби, окремим категоріям громадян. Державні соціальні гарантії – це встановлені законом мінімальні розміри оплати праці, доходів громадян, пенсійного забезпечення, соціальної допомоги, розміри інших соціальних виплат, встановлені законами й іншими нормативно-правовими актами, що забезпечують рівень життя не нижчий від прожиткового мінімуму

[3].

Для оцінки рівня фінансової безпеки доцільно використовувати наступні показники:

1. Рівень прожиткового мінімуму. Прожитковий мінімум — це вартісна оцінка споживчого кошика, що містить мінімальні набори продуктів харчування, непродовольчих товарів та послуг, необхідних для збереження здоров'я людини і забезпечення її життєдіяльності [4]. Прожитковий мінімум станом на 1 січня 2017 року складав 1544 гривні на місяць, протягом року відбувалося його збільшення, і на кінець періоду даний показник досягнув – 1700 гривень на місяць [5].

2. Розмір оплати праці (для особи, котра працює основним джерелом доходів є заробітна плата і саме її розмір визначає купівельну спроможність працівника). Середньомісячна номінальна заробітна плата штатного працівника в січні – червні 2017 року порівняно з відповідним періодом 2016 року зросла на 37,2% (проти 25,0% у I півріччі 2016 року порівняно з відповідним періодом 2015р.) і становила 6638 грн, що у 2,1 рази вище рівня мінімальної заробітної плати (3200 грн). Зростання рівня заробітної плати зафіксовано в усіх видах економічної діяльності, зокрема в освіті (на 58,2%), державному управлінні й обороні; обов'язковому соціальному страхуванні (на 52,7%), діяльності у сфері творчості, мистецтва та розваг (на 52,2%), охороні здоров'я (на 50,4%) та сільському господарстві (на 50,2%) [6].

3. Величина сукупних доходів на душу населення та їхня структура. В Україні структура доходів населення майже однакова і до її складу входять заробітна плата, прибуток та змішаний дохід, доходи від власності, соціальні допомоги та інші одержані поточні трансферти. За даними сайту Державної служби статистики України в III кварталі 2017 року частка заробітної плати в структурі доходів становила 56,9%, а соціальної допомоги – 25,0% [6].

4. Розшарування населення за рівнем доходів та витрат. За даними ООН, 60% населення України перебувають за межею бідності. За класифікацією Світового банку, бідні – це ті, чий щоденний дохід не перевищує 1,9 долара.

5. Розмір ВВП на душу населення. В

Україні номінальний ВВП становив 2982,9 млрд. грн, а ВВП у розрахунку на одну особу – 70210 гривень [6]. Проте, незважаючи на деякі позитивні зміни, загальний рівень доходів на душу населення у країні залишається вкрай низьким. Не вдалося подолати негативної тенденції зростання рівня розшарування населення. Рівень бідності в Україні в 2017 році складає 12%.

Несприятливі тенденції фінансової безпеки людини можуть стати каталізатором соціальних катастроф. Тому доцільно здійснювати корекцію соціальної стратегії та здійснювати пошук шляхів безпечного розвитку держави. Основними напрямками стратегії соціального розвитку повинні стати: інтенсивне формування середнього класу; державні гарантії мінімальних: заробітної плати, пенсій, виплат (по безробіттю та дитячих) не нижче прожиткового мінімуму; адекватний розрахунок прожиткового мінімуму; зміна податкового режиму стосовно фізичних осіб з метою перерозподілу доходів; ліквідація спадкової бідності.

Список використаних джерел

1 Кравчук Н.Я., Колісник О.Я., Мелих О.Ю. Фінансова безпека: Навчально-методичний посібник. – Тернопіль: Вектор, 2010. – 277 с.

2 Папуша Н.С. Фінансова безпека особи: генезис / Папуша Н.С. // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки, 2011, випуск 19. – С. 230-234.

3 Закон України «Про державні соціальні стандарти та державні соціальні гарантії» від 05.10.2000 № 2017-III – електронний ресурс – [режим доступу]: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2017-14>.

4 Закон України «Про прожитковий мінімум» від 15.07.1999 № 966-XIV – електронний ресурс – [режим доступу]: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/966-14>.

5 Прожитковий мінімум в Україні – електронний ресурс – [режим доступу]: <https://index.minfin.com.ua/ua/labour/wagemin/>

6 Державна служба статистики України – електронний ресурс – [режим доступу]: <http://www.ukrstat.gov.ua>

УДК 332 (015.8)

ІНСТИТУЦІЙНИЙ ПІДХІД ЯК ЧИННИК ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ

Морозова Л.В., ст. викладач (НАНГУ)

Інституціональний підхід отримав широке поширення в сучасній економіці, що свідчить про його важливість при дослідженні.

Інститути виступають «фундаментальними факторами функціонування економічних систем в довгостроковій перспективі», а динамічна теорія «повинна спиратися на модель інституціональних змін» [1].

Інституціональна теорія «займається вивченням кінцевої загадки економіки: чому деякі країни здатні організувати своє економічне життя ефективно, в той час як інші країни не можуть забезпечити свій економічний ріст і навіть страждають від злиднів посеред достатку» [2].

Інституційна система являє собою історично обумовлену сукупність певним чином організованих соціальних інститутів, які перебувають у відносинах взаємозумовленості, взаємозамінності, взаємовпливу і проявляє себе як інтегральне явище.

Дослідимо напрямки впливу інституційної системи на економіку на основі вивчення і узагальнення поглядів, представлених в економічній літературі. Розглянемо найбільш важливі з них, що мають істотний вплив на процес економічного розвитку. Інституційна система [3]:

– забезпечує економічних агентів інформацією, необхідною для підприємницької діяльності, реалізації інвестиційних проектів, сприяючи зниженню виробничих і трансакційних витрат;

– формує систему взаємодії економічних агентів, що дозволяє уникати розподільних конфліктів, забезпечувати ефективні результати виробництва;

– визначає механізми захисту ринкової конкуренції від тенденцій до монополізації;

– створює відкритість, прозорість і прогнозованість економічної діяльності для підприємців, інвесторів, власників і суспільства в цілому;

– здійснює специфікацію прав власності;

– структурує економічне середовище, визначає заборонні рамки діяльності економічних агентів, обмежуючи їх свободу і свавілля, привносячи відповідну визначеність і прогнозованість;

– сприяє структурній оптимізації суб'єктів підприємницької діяльності, визначаючи оптимальне співвідношення великих, середніх і малих підприємств, що забезпечує реалізацію їхніх позитивних сторін і мінімізацію негативних, посилює синергетичний ефект їх взаємодії;

– формує необхідну мотивацію і стимули до трудової і підприємницької діяльності, їх спрямованість на досягнення ефективності, конкурентоспроможності та динамізму суспільного виробництва;

– обмежує діяльність економічних суб'єктів певними соціальними і екологічними рамками, в той же час відкриває нові можливості для функціонування і розвитку;

– забезпечує стабільність й еволюційний характер розвитку економіки за допомогою малих і поступових змін, які не виходять за рамки утвердження інституційного каркасу, оберігає його від дії руйнівних тенденцій;

– формує умови реалізації принципу взаємних стримувань і противаг, обмежує повноваження виконавчої влади в економічній сфері, виступаючи умовою захисту власності і ринкової конкуренції.

На основі теоретичного аналізу і практики економічних реформ в Україні, з урахуванням зарубіжного досвіду, ми прийшли до думки, що головним чинником у сучасній економіці виступає інституційна система. У цьому зв'язку актуальним є твердження, що «який би не був фактор, що робить вплив на процес спільної діяльності людей і його результати, він діє через інститути і завдяки інститутам» [4].

Визначальний характер інституціональної системи в сучасному економічному розвитку обумовлюється

наступними обставинами:

– підвищені вимоги до якості людського капіталу, що викликає істотні зміни в інститутах освіти, охорони здоров'я та інших, що забезпечують позитивну динаміку якості життя;

– інноваційний характер економіки вимагає адекватної системи інституційної підтримки, що включає захист прав власності, зниження адміністративних бар'єрів та розвитку конкуренції;

– розвиток спеціалізації і поділу праці, що підвищує вимоги до інститутів регулювання;

– ускладнення господарських відносин і поява нових видів ризиків, що передбачає вдосконалення інститутів управління ризиками, моніторингу економічних, соціальних та екологічних процесів;

– посилення ролі інформації та інформаційних технологій, що підвищує значимість інститутів, що представляють інформацію про діяльність організацій та гарантують їх достовірність і прозорість;

– диверсифікація економіки, що залежить від якості та стабільності інституційного середовища.

Список використаних джерел

1. Норт Д. К. Інституції, інституційна зміна та функціонування економіки /К. Норт. – К. : Основа, 2000.

2. Ткач А. А. Інституціональна парадигма теорії ринкової інфраструктури. Економіка розвитку / А. А. Ткач. – Х. : ХДЕУ, 2005. – № 1. – С. 89 – 93.

3. Чухно А. А. Твори у 3 т. Т. 3: Становлення еволюційної парадигми економічної теорії / А. А. Чухно; НАН України. Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка, Наук.-дослід. фін. ін-т при М-ві фін. України. – К., 2007.

4. Blaug Mark. Metodologia ekonomii / Mark Blaug; przeklad B. Czarny. – Wydawnictwo Naukowe PWN. – Warszawa, 1995.

УДК 658(477)

КОНЦЕПЦІЯ МЕНЕДЖЕРИЗМУ ЯК НАПРЯМОК СТАНОВЛЕННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ ТЕОРІЙ

*Остапюк Б.Я., к.е.н., доцент,
Євдокименко С.С., студент (УкрДУЗТ)*

На сучасному етапі розвитку економічної науки виникла потреба у глибокому дослідженні проблем управління [1]. Теорія менеджменту набула назви "менеджеризм", становлення якого, як напрямку збіглося в часі із кризовими потрясіннями 30-х років ХХ століття [2].

Менеджеризм (англ. manage — управляти) — теорія управління капіталістичним виробництвом [2].

Відтворюючи практику управління капіталістичним виробництвом, менеджеризм пройшов три основні етапи.

На першому з них, за нижчої стадії розвитку капіталізму (особливо початкові періоди), процес управління на виробництві здійснював власник підприємства, а управлінський прошарок (майстри, бригадири та ін.) був малочисельним неспеціалізованим апаратом управління.

На другому етапі (90-ті роки ХІХ ст. — 50-ті роки ХХ ст.) почалося відокремлення капіталу-власності від капіталу-функції, в основному з найманих працівників сформувався спеціальний апарат управління. На цьому етапі почала формуватися сучасна наука управління. Об'єктом її вивчення стає здебільшого пошук форм організації і методів управління всередині окремої корпорації.

На третьому етапі (з 60-х років ХХ ст.) акцент у теорії управління переміщується на вивчення взаємодії підприємства (організації, установи) із зовнішнім середовищем — економічною і політичною кон'юнктурою, діяльністю державних і владних органів (у своїй країні та інших, де розташовані філії компанії), різними громадськими організаціями (з охорони прав споживачів, природи тощо) та іншими зовнішніми факторами. Паралельно ведуться дослідження з поліпшення процесів управління всередині окремого підприємства.

Неокласична школа управління поглиблено вивчала фактори, що визначали

диференціацію підприємства, фірми, компанії на окремі складові та відповідні механізми управління. З метою раціоналізації процесу управління окремі вчені пропонували здійснювати непомітний контроль, маніпулювати свідомістю працівників, проводити їх ідеологічну обробку. Інші дослідники розглядали організацію як систему переробки інформації (для чого використовувались досягнення обчислювальної техніки та інформаційні технології), пропонували економіко-математичні методи, метод дослідження операцій та ін. Такі підходи стали основою розроблення інформаційних систем прийняття рішень і привели до використання нових інструментів і методів управління із застосуванням ЕОМ (комп'ютерів) [3].

Праця А. Берлі і М. Мінза «Сучасна корпорація і приватна власність» (1933 р.) підсумувала розвиток ідей навколо нової ролі професійного менеджменту та акціонерної власності у великій корпорації, надавши їм закінченого систематизованого характеру. У цій роботі професійний менеджмент великих корпорацій як найдинамічніший і соціально однорідний чинник поставлено в центр змін, що виникають в економіці [4].

У 40-50-х рр. ХХ ст. менеджеризм (американський та європейський варіант) виділився як теорія, що поставила в центр аналізу проблему концентрації капіталу і відокремлення власності від контролю, і став самостійним пошуковим напрямком західної політичної економії.

Численні різновиди менеджеризму були спрямовані на розвиток теорій і моделей «управлінської» фірми. Першим економістом, який розробив формальну модель «управлінської» фірми, був американський вчений В. Баумоль. Його модель передбачає як формується показник діяльності, що підлягає максимізації прибутку, яка лежить в основі традиційних моделей капіталістичної фірми. Школа А. Чендлера, що зародилась у 60-х роках, приділяла основну увагу теорії капіталістичного підприємства і мала великий успіх у західній економічній науці 1970-1980 рр. завдяки рішучій критиці традиційних теорій.

У вітчизняній літературі упередженість до поняття менеджеризму не подолано й досі. Американський вчений Д. Едвардс, досліджуючи вживання терміну

«менеджеризм», відзначає такі чотири компоненти цього поняття:

– прагнення до економічної ефективності, пошук шляхів максимального виробництва продукції з мінімальними затратами;

– віра в засоби і методи менеджменту як науки та у здатність менеджерів використовувати їх для розв'язання проблем; зокрема, така віра була поширена на управлінські структури щодо суспільства як цілого;

– свідомість «класу менеджерів», яка уніфікує значення менеджерів, покладає відповідальність за благополуччя організацій безпосередньо на плечі менеджерів [5];

– визнання менеджера моральним чинником досягнення найбільших результатів не лише їхніми організаціями, а й суспільством в цілому.

Отже, для України особливе значення має досвід формування і становлення концепції менеджеризму як особливого напрямку соціально-економічних теорій.

Список використаних джерел

1. Дикань В.Л. Стратегічне управління: навч. посіб. / В. Л. Дикань, В.О. Зубенко, О.В. Маковоз, І.В. Токмакова, О.В. Шраменко – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 272 с.

2. Мочерний С. В. Економічна теорія: навч. посіб./ С. В. Мочерний. – 4-те вид., стереотип. – К. : ВЦ «Академія», 2009. — 640 с.

3. Бланк И. А. Финансовый менеджмент: учебный курс/ И.А. Бланк. — К.: Ника-центр Эльга, 2002. —528 с.

4. Berle A.A. The Modern Corporation and Private Property / A.A. Berle, G.C. Means. – New Brunswick, New Jersey: Transaction Publishers, 1991. – 380 p.

5. Дикань В. Л. Экономика предприятия: учебное пособие / В. Л. Дикань, О. В. Шраменко, Н. В. Якименко. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 278 с.

УДК 334.722 (477)

ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОБЛЕМ І ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ МАЛОГО ТА СЕРЕДНЬОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ У КОНТЕКСТІ ГЛОБАЛЬНОГО ВИМІРУ

Торопов В.С. (Приватний підприємець)

Сьогодні забезпечення стійкого економічного розвитку України в значній мірі залежить від подолання внутрішніх стагнаційних процесів, що призвели до погіршення міжнародних торговельно-економічних відносин та зниження експортних можливостей країни, поступової втрати виробничого та транспортно-логістичного потенціалу, погіршення міжгалузевих виробничих зв'язків, зниження інвестиційної привабливості та інноваційної активності держави, девальвації та інфляції національної валюти, зниження суспільної довіри до владних структур, збільшення рівня безробіття та бідності населення, підвищення рівня трудової міграції населення закордон. У контексті подолання внутрішніх диспропорцій розвитку національної економіки важливого значення набуває створення сприятливого середовища для розвитку суб'єктів малого та середнього підприємництва, що здійснюють вагомий вклад у формування доходної частини бюджету, забезпечують задоволення суспільних потреб у товарах та послугах, стимулюють скорочення безробіття і підвищення рівня життя населення, впливають на міжнародний імідж країни на глобальному ринку.

Попри сказане, наразі суб'єкти малого та середнього бізнесу відчувають вплив низки негативних факторів, викликаних неефективністю державної політики у сфері розвитку малого та середнього бізнесу, серед яких відчутного впливу завдають такі з них як: недосконалість законодавства, прояви організованої та корупційної злочинності у сфері підприємницької діяльності; податкове навантаження; несприятливий інвестиційний клімат; обмеженість доступу до джерел фінансування, зокрема кредитних ресурсів; посилення регулятивного тиску державних органів на підприємства. У наслідок дії наведених факторів спостерігається постійне скорочення кількості суб'єктів

підприємницької діяльності: у 2016 р. порівняно до 2015 р. кількість великих підприємств зменшилася на 9,5 %, середніх і малих підприємств – на 2,6 % та 5,5 %; порівняно до 2010 р. – на 34,6 %, 29,2 % та 14,4 % відповідно. У результаті скорочення кількості підприємств відбулося зменшення чисельності зайнятих працівників у сфері підприємницької діяльності: у 2016 р. відносно до 2015 р. – на 0,9 % і відповідно до 2010 р. – на 24,7 % [1].

У глобальному вимірі бізнес-середовище функціонування підприємств у країнах оцінюється на основі визначення рейтингу легкості ведення бізнесу (Doing Business). Так, відповідно до Doing Business-2018 Україна посіла 76 місце серед 190 країн, зокрема за показником легкості реєстрації підприємств держава зайняла 52 місце; отримання дозволу на будівництво – 35; підключення до системи електропостачання – 128; реєстрації власності – 64; отримання кредитів – 29; захист інвесторів – 81; оподаткування – 43; міжнародна торгівля – 119; забезпечення виконання контрактів – 82; вирішення неплатоспроможності – 149. У цьому контексті доцільно наголосити, що відбулися деякі реформаційні зміни, відзначені глобальним рейтингом, що посприяли покращенню бізнес-середовища у країні за показниками отримання дозволу на будівництво (приріст показника віддаленості від передового рубежу склав 10,04), оподаткування (6,50) та захисту інвесторів (1,67) [2]. Зокрема, у сфері отримання дозволу на будівництво було скасовано процедуру визначення категорії складності об'єкта будівництва і декларацію на початок виконання будівельних робіт, встановлено чіткі рамки та критерії для перевірок (у залежності від ступеня ризику об'єкта), затверджено перелік будівельних робіт, що не потребують отримання дозволу на початок їх виконання та не потребуватимуть прийняття в експлуатацію тощо [3]. Водночас серед основних проблем ведення бізнесу в Україні залишаються складність підключення до електромереж, ведення міжнародної торгівлі та проведення процедури банкрутства. Варто зазначити, що згідно амбіціозним планам державної влади, передбачено покращення позиції України в глобальному рейтингу легкості ведення бізнесу, зокрема до 2020 року заплановано входження до перших 30

країн рейтингу [4].

Дослідження сучасного стану функціонування суб'єктів малого та середнього підприємництва, дозволило виділити наступні перспективні напрямки забезпечення їх розвитку: формування сприятливого бізнес-середовища функціонування підприємств за рахунок удосконалення законодавчого та нормативно-правового базису, мінімізації впливу бюрократичного апарату, спрощення податкової системи та зниження податкового навантаження, впровадження дерегуляційних механізмів державного управління у сфері підприємництва, зниження адміністративного та регулятивного тиску державних органів, розширення можливостей доступу малих та середніх підприємств до публічних закупівель, створення умов для кооперації суб'єктів малого та середнього бізнесу з великими бізнес-структурами і розширення міжгалузевого співробітництва підприємств; забезпечення державної підтримки та захисту інтересів вітчизняних підприємств на міжнародному ринку і стимулювання процесів реалізації їх експортного потенціалу, створення дієвих інформаційних систем для взаємодії бізнесу та державних органів влади; активізація процесів створення державних фінансових інститутів підтримки розвитку суб'єктів малого та середнього бізнесу і розширення доступу до джерел інвестиційного забезпечення за рахунок впровадження кредитних гарантійних програм, використання інструментів пільгового кредитування, застосування механізму венчурного фінансування; створення привабливих умов для залучення іноземних інвестицій; розширення регіонального спектру дії центрів розвитку і підтримки суб'єктів малого та середнього бізнесу; формування підприємницької свідомості та підприємницьких навичок за рахунок удосконалення навчальних програм у вищих навчальних закладах, що спеціалізуються на наданні освітніх послуг у сфері підприємництва, залучення молоді до навчання на основі формування державного замовлення з подальшим працевлаштуванням.

Список використаних джерел

1 Статистична інформація // Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення

22.04.2018).

2 Doing Business: оцінка бізнес регулювання. Україна. URL: <http://russian.doingbusiness.org/data/exploreconomies/ukraine#dealing-with-construction-permits> (дата звернення 22.04.2018).

3 Спрощено процедури у будівництві. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/news/250045597> (дата звернення 04.05.2018).

4 Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020»: Указ Президента України № 5/2015 від 12.01.2015 р. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/5/2015> (дата звернення 22.04.2018).

УДК 656.256.3:625.162.4.3.013

ДОСЛІДЖЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЛОКАЛЬНИХ СУСПІЛЬНИХ БЛАГ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

*Тройнікова О.М., к.е.н, доцент,
Машошина Т.В., к.е.н, доцент (УкрДУЗТ)*

Суспільні блага це блага спільного користування споживачів, що перебувають на певній території. Їх класифікують за певними ознаками. Однією з таких ознак є територіальність. Подібні суспільні блага мають назву локальних суспільних благ. [1]

Залізничний транспорт має в своїй структурі об'єкти з властивостями суспільних локальних благ. До них відносяться: залізничні переїзди, якими користуються всі суб'єкти господарювання, що мають транспортні засоби і територіально пов'язані з місцем перетину та залізничні вокзали.

При розгляданні залізничного переїзду, як об'єкту спільного користування слід зазначити наступне: ідеально, коли локальне суспільне благо створюється й фінансується за рахунок користувачів, тобто в даному випадку за рахунок суб'єктів господарської діяльності чиї автотранспортні засоби, перетинають залізничний переїзд. Але залізничні переїзди відносяться до інфраструктури залізниць тому їхнє утримання і реконструкція здійснюється структурними підрозділами залізничного відомства, хоча згідно статистиці, дорожньо-транспортні пригоди на цих об'єктах як

правило виникають за рахунок автотранспорту. Одним зі шляхів рішень є вдосконалення існуючих фінансових механізмів. На державному рівні існує Державний дорожній фонд України, а на обласному рівні територіальні автодорожні фонди, що дотуються Автодром. Виходячи з розгляду залізничного переїзду, як локального суспільного блага, яким користуються практично всі суб'єкти господарської діяльності, що мають автотранспортні засоби і є платниками податків, пропонується до цієї статті віднести частину витрат по обслуговуванню й утриманню залізничних переїздів.[2]

На сучасному етапі коли існує тенденція зменшення кількості залізничних переїздів та заміна їх шляхопроводами Укрзалізниця подала Міністерству інфраструктури пропозиції включити до «Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» будівництво чотирьох шляхопроводів замість залізничних переїздів. На дані цілі Укрзалізниця пропонує виділити 710 млн грн коштів державного дорожнього фонду України. Оскільки 5% сформованих коштів державного дорожнього фонду України спрямовуються на фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм, Укрзалізниця запропонувала включити будівництво шляхопроводів на напрямках із найбільш інтенсивним автомобільно-залізничним рухом до державної програми. Заміна існуючих залізничних переїздів шляхопроводами є дієвішим заходом безпеки, оскільки забезпечує рух на різних рівнях, завдяки цьому автошляхи та залізничні колії не перетинаються, що мінімізує ризик аварійності. Джерелом фінансування будівництва шляхопроводів пропонується виділення коштів з державного дорожнього фонду України.[3]

Наступним локальним суспільним благом залізничної інфраструктури є залізничні вокзали, яким також притаманні риси суспільних локальних благ. Дані об'єкти мають потенціал для отримання додаткових джерел доходу, як для залізничного відомства так і для місцевості де вони розташовані.

Розгляд вокзалу як локального суспільного блага наділяє його наступними ознаками:

– об'єкта, який має соціальний ефект та значення для мешканців (будівництво житла поблизу вокзалу, створення парків, фонтанів та ін.);

– об'єкта для комерційної діяльності суб'єктів діяльності підприємництва, що супроводжується синергетичним ефектом, як для учасників процесу надання послуг, так і для пасажирів. Це виражається в покращенні якості та рівні ціни на послуги, які пропонуються;

– якщо вокзал або вокзальний комплекс є пам'ятником архітектури, як це відбувається у країнах Європи, США, Фінляндії та ін., то є можливість отримання додаткового джерела доходів, як для вокзалу, так і для міста;

– можливість використання площі вокзалів для розміщення додаткових закладів для підвищення кількості відвідувачів (не лише пасажирів), а й туристів, відпочиваючих;

– можливість включення вокзалу до складу бізнес-центру, як це відбулося у Сан-Франциско, США, що підвищує кількість його відвідувачів. [4]

Враховуючи вищенаведене можна зазначити, що необхідно вдосконалювати напрямки та джерела фінансування цих об'єктів залізничної інфраструктури для досягнення суспільної ефективності. У першому випадку – підвищення безпеки на дорогах, у другому випадку отримання реального прибутку для всіх учасників локального суспільного блага.

Список використаних джерел

1 Мортіков В. До питання про сутність локальних суспільних благ [Текст]/В. Мортіков //Економіка України. - 2007. - № 3. - С. 68-73

2 Тройнікова О.М. Способи фінансування локальних благ [Текст]/О.М. Тройнікова//Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України тези доп. міжн. наук.- прак. конф. - Коктебель, Вісник економіки транспорту й промисловості [Спецвипуск] - Х.,2008-№22. С.80

3 В УЗ ініціювали створення спільної робочої групи для будівництва шляхопроводу у Вишневому [Електроний ресурс]/- Режим доступу [https://economics.unian.ua/transport/2155991-v-uz-initsiyuvali-stvorennya-spilnoji-robochoji-grupi-dlya-budivnitstva-shlyahoprovodu-u-](https://economics.unian.ua/transport/2155991-v-uz-initsiyuvali-stvorennya-spilnoji-robochoji-grupi-dlya-budivnitstva-shlyahoprovodu-u-vishnevomu.html)

[vishnevomu.html](https://economics.unian.ua/transport/2155991-vishnevomu.html)

4 Стешенко, О.Д., Тройнікова, О.М. Дослідження фінансових та соціальних аспектів суспільних локальних благ [Текст] /О.Д. Стешенко, О.М. Тройнікова //Фінансова спроможність об'єднаних територіальних громад: очікування та реалії: тези доп. міжн. наук.- прак. конф. / Луцький національний технічний університет. - Рівне-Луцьк. – 2017.- С. 258

УДК 346.00.20

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ МАТЕРІАЛЬНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДРОЗДІЛІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ГВАРДІЇ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Чухлатий А.В., доцент (НАНГУ)

Для успішного ведення бойових дій і виконання поставлених бойових завдань війська необхідно ретельно готувати. Підготовка військ - це великий комплекс заходів від всебічного навчання і забезпечення кожного військовослужбовця до досягнення повної готовності підрозділів (частин, з'єднань).

У цьому комплексі дуже важливе місце займає система забезпечення військ як в мирний час, так і у воєнний час, особливо при веденні бойових дій. Забезпечення військ матеріальними засобами включає в себе комплекс заходів стосовно:

- визначення потреби і витребуванню матеріальних засобів, розподілу виділених ресурсів;

- організації отримання матеріальних засобів;

- застосування, нормування та витрати матеріальних засобів;

- фінансового планування закупівлі матеріальних засобів.

Незважаючи на відмінності в структурі систем матеріально-технічного забезпечення збройних сил розвинутих країн світу, слід зазначити декілька цілком однакових найважливіших рис, які притаманні всім системам [1-3].

1. У військах розвинутих країн системи матеріально-технічного забезпечення будуються відповідно до сучасних вимог війни з метою сприяння ефективному виконанню Збройними Силами покладених на них завдань і мають значні можливості щодо вирішення завдань забезпечення військ.

2. Існує чіткий розподіл функцій з матеріально-технічного забезпечення між Міністерством внутрішніх справ і Головним штабом. Зазначимо тільки головні: для Міністерства внутрішніх справ – дослідження, замовлення, закупівля матеріальних засобів, для Головного штабу – визначення потреби, розподіл, постачання, експлуатація і капітальний ремонт озброєнь і військової техніки (ОВТ).

3. Керівні органи системи матеріально-технічного забезпечення збудовані за функціональною ознакою, а не по видах озброєння і військової техніки. І, що важливо, простежується чітка вертикаль управління матеріально-технічним забезпеченням зверху донизу.

4. Всі види матеріально-технічного забезпечення збройних сил у країнах НАТО об'єднані в один вид - тилове забезпечення і керує цим видом забезпечення один орган управління.

5. Основне навантаження з матеріально-технічного забезпечення військ у переважній більшості розвинутих країн покладено на види збройних сил.

6. У всіх військах розвинутих країн особа, яка керує матеріально-технічним забезпеченням, має дуже високий статус. Як правило, це заступник Міністра оборони.

7. Системи забезпечення розвинутих країн мають потужні системи відновлення

ОВТ, а також великий ресурс (запаси) матеріальних засобів мирного часу які забезпечують ведення бойових дій збройними силами впродовж не менш 30 діб.

8. І основне. Розвиток системи матеріально-технічного забезпечення військ розвинутих країн відбувається на одному рівні з розвитком ОВТ, тактики, стратегії.

Таким чином, розвиток матеріально-технічного забезпечення підрозділів Національної гвардії України на основі досвіду будівництва подібних систем у військах розвинутих країн надає можливості створення сучасної системи забезпечення військових підрозділів.

Список використаних джерел

1. Гороховський Є. Тил Збройних Сил України: надійність в ім'я боєздатності / Є. Гороховський // Військо України. – 2011.– №1.– С. 26–29.

2. Іщенко О.В. Орган управління системою матеріально-технічного забезпечення Збройних Сил України, яким йому бути? [Електронний ресурс] / О.В. Іщенко. — Режим доступу: <http://defpol.org.ua/site/index.php/uk/arhiv/kolonkaavtora/3109-2010-09-27-09-18-56> (11.01.2018). — Загол. з екрану.

3. Мунтіян В. І. Економіка та оборонні витрати: аналіз зарубіжних досліджень і український шлях розвитку/ В. І. Мунтіян. – К.: НДФІ, 2012. – 464 с.

Секція

«ЕКОНОМІЧНА ПСИХОЛОГІЯ, ЕТИКА, МОРАЛЬ І КУЛЬТУРА БІЗНЕСУ»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.В.Компанієць

УДК 331.104

**КУЛЬТУРА СПІЛКУВАННЯ
КЕРІВНИКА ЯК ГОЛОВНИЙ
ЧИННИК ЕФЕКТИВНОГО
УПРАВЛІННЯ КОЛЕКТИВОМ**

*Громова О. В., к.е.н, доцент,
Оробінський О. С., студент (УкрДУЗТ)*

Для ефективного управління колективом підприємства сьогодні недостатньо бути професійно підготовленим керівником, мати необхідні знання й достатній досвід роботи, необхідно також уміти вдало налагоджувати ділові контакти з колегами та підлеглими, не допускати упередженості чи перевищення службових повноважень, уникати конфліктів у колективі. Іншими словами, професійного успіху досягає той керівник, який не тільки сумлінно виконує службові обов'язки, а й забезпечує підхід до справи відповідно до морально-етичних вимог.

Для досягнення зазначеного кожному керівникові необхідно особливу увагу приділяти не тільки професійній компетентності, а й етиці, рівню комунікативних навичок та іншим фаховим знанням. Питання професійної компетентності керівників та їхніх комунікативних умінь потребують постійного вдосконалення.

Практично всі проблеми управління так чи інакше пов'язані зі спілкуванням, адже як керівники, так і підлеглі, постійно перебувають у процесі спілкування: з колегами, з керівництвом, з громадянами. Процес спілкування - це невід'ємна складова, без якої неможливо виконувати жодні завдання та професійні обов'язки.

Від майстерності побудови спілкування, залежить чимало: результативність переговорів, ступінь взаєморозуміння з колегами, чіткість виконання завдань, задоволеність своєю працею, соціально-психологічний клімат у колективі.

Розглядаючи процес спілкування у

сфері підприємництва, доцільно перейти до визначення такого поняття, як «управлінське спілкування».

Управлінське спілкування у своїй основі - це ділове, рольове спілкування, тобто спілкування між співрозмовниками, які займають соціальні позиції співпідпорядкованості або відносної залежності, виходячи з виконуваних соціальних ролей, спрямоване на оптимізацію процесу управління та розв'язування проблем спільної діяльності в організації.

Відомі такі професійно-важливі якості управлінського спілкування: інтерес до людей і до роботи з ними, наявність потреби і вміння спілкування, товариськості, комунікативних якостей; здатність до емоційної симпатії та розуміння людей; гнучкість, оперативне творче мислення, яке забезпечує вміння швидко і правильно орієнтуватися в умовах спілкування, що змінюються; уміння відчувати і підтримувати зворотній зв'язок у спілкуванні; уміння володіти собою, керувати психічним станом, тілом голосом, мімікою; уміння керувати настроєм, думками, почуттями; уміння знімати м'язові затиски; здатність до непередбаченої комунікації; уміння прогнозувати можливі нестандартні ситуації, наслідок своїх впливів; суттєві вербальні здібності: культура, розвиток мовлення, багатий лексичний запас, правильний вибір мовних засобів, здатність до імпровізації, уміння використовувати різноманітність засобів впливу: переконання, навіювання, вживання різних прийомів впливу, «приспосовань». Приспосовання - система прийомів (мімічних, мовних, психологічних): схвалення, порада, незадоволення, натиск, осудження, гумор, наказ, довіра, побажання.

Будь-який керівник повинен володіти культурою спілкування. Культура спілкування - це цілісна система, яка містить взаємопов'язані моральні та психологічні компоненти, кожен з яких вносить своє в характеристику цілого. Це сума набутих людиною знань, умінь і навичок спілкування, які створені, прийняті та реалізуються в конкретному суспільстві на певному етапі його

розвитку.

Розглядаючи цей аспект необхідно приділити увагу культурі мовлення, як складнику управлінського спілкування. Питання мовної культури було предметом досліджень багатьох науковців й до цього часу залишається актуальним. На жаль, більшість керівників не приділяють цьому питанню належної уваги, проте саме мовна культура, вміння правильно говорити, виразно та чітко висловлюватися, доступно пояснювати, а також вдало використовувати інтонаційні прийоми під час виступів є вагомими аргументами при формуванні іміджу керівника.

Зауважимо, що на підприємствах іноді виникають ситуації, коли підлеглі, виконуючи поставлене завдання, не розуміють, що конкретно вимагається від них у даній ситуації. Робота виконується невчасно та нечітко, керівник невдоволений результатом, а підлеглі засмучені та збентежені. Досить часто це виникає тоді, коли керівник не конкретизував або не чітко сформулював підлеглим вимоги, відповідно яких мають виконуватися завдання. Керівник має постійно пам'ятати про це й намагатися не допускати таких моментів під час робочого процесу.

Кожний керівник у своїй професійній діяльності часто виступає з промовами, публічними виступами перед підлеглими або колегами. Іноді під час таких виступів, навіть досвідчені керівники відчувають себе невпевнено та нервують. Такий виступ зазвичай викликає у слухачів роздратування ніж повагу та цікавість. Щоб уникати таких помилок, кожен керівник повинен постійно підвищувати рівень культури спілкування, а також комунікативних навичок адже ораторські здібності - вкрай важливі для управлінської діяльності, тому, що для підлеглих керівник має бути взірцем в усіх питаннях, у тому числі і мовної культури.

Для досягнення успіху в діловому спілкуванні керівникам необхідно володіти комунікативними установками, а іноді їх змінювати. Комунікативні установки - це стан готовності керівника чи групи певним чином (позитивно чи негативно) реагувати на об'єкти (чи суб'єкти) та впливати на них. Ці установки дуже важливі для формування культури спілкування на підприємстві, оскільки допомагають встановити контакт між співрозмовниками, підготувати їх до

позитивного сприймання інформації, перебороти байдуже чи негативне ставлення до тих чи інших ідей, підлеглих, ситуацій.

Для того щоб поводити підлеглих за собою або спільно з ними вирішувати проблеми, керівник повинен володіти різними засобами спілкування, етичними та психологічними правилами їх застосування у певній ситуації. У зв'язку з тим, що всі різні, успішна міжособистісна взаємодія неможлива без творчого підходу до кожної ситуації, без добору відповідних словесних конструкцій і несловесних сигналів, що їх супроводжують.

Розглянемо типову ситуацію, яка досить часто виникає. Надходить термінове доручення, лист або розпорядження, для виконання якого обмаль часу. В такій ситуації керівник має доручати виконання цього завдання саме тим підлеглим, які здібні швидко та професійно виконати його дотримуючись необхідних термінів. Саме тому керівник має бути обізнаним щодо особистісно-психологічних якостей кожного службовця.

Зазначимо, що доручати довгостроковий проект або розробку певної документації керівникові краще тим підлеглим, яким притаманні риси наполегливості, стриманості, уважності й організованості.

У випадку коли відбувається нарада керівник повинен конкретно та зрозуміло для підлеглих формулювати та висловлювати актуальні питання та завдання, тому що саме від чіткості формулювання вимог та регламентації термінів залежить успішність виконання справи в цілому.

Під час дорадчих нарад керівникові необхідно з довірою та повагою ставитися до ідей та запропонованих шляхів вирішення проблем, які висловлюють його підлеглі. Роль керівника у таких ситуаціях має бути організаторська та спрямовуюча.

Ці приклади чітко вказують на той факт, що сучасний керівник повинен бути гарним менеджером, з індивідуальним підходом до кожної ситуації. Він має враховувати особисті риси окремо кожного робітника для того, щоб у необхідній ситуації вдало використати цей потенціал для виконання певних завдань.

На успіх управлінської діяльності керівника та його взаємодію з підлеглими, характер і культуру спілкування постійно впливають моральні цінності, які є однією з

форм моральних відносин у суспільстві.

Цінність - це поняття, що використовується у філософії та соціології для позначення об'єктів, явищ та їх властивостей, а також абстрактних ідей, які втілюють у собі узагальнені ідеали, виступаючи завдяки цьому як еталон належного. Це не лише суб'єктивна значущість певних явищ реальності, пов'язана із задоволенням потреб суб'єкта. У духовному відношенні цінності творять або відображають його самого з усіма його потребами. Це те, що робітник особливо цінить у своєму житті, у чому вона бачить особливе позитивне життєве значення.

Зауважимо, що саме моральні цінності містять внутрішній імпульс духовної мотивації керівника і виявляються у відносинах з підлеглими. Доброта, шляхетність, справедливість, згуртованість, безкорисливість - це лише деякі складники системи моральних цінностей керівника. В управлінській діяльності згадані цінності тією чи іншою мірою сприяють створенню духовної культури на міжособистісному та індивідуально-колективному рівнях.

Необхідно зазначити, що обираючи певні моральні цінності, керівник підтверджує свідоме ставлення до норм і принципів моралі, дієвість своїх мотивів, цілісність моральної свідомості загалом. Саме моральні цінності формують у керівників комунікативні установки, які є складником культури спілкування на підприємстві.

УДК 33:004:656.2

КОНЦЕПТУАЛЬНИЙ АНАЛІЗ ПЕРСПЕКТИВ ЦИФРОВІЗАЦІИ ЕКОНОМІКИ І ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Компанієц В. В., д.э.н., профессор (УкрГУЖТ)

Качественный концептуальный анализ внедрения любых революционных (в т.ч. цифровых) технологий в экономику должен представлять видение перспектив с позиции противоположных парадигм и онтологий развития экономики и общества. В

зависимости от того, какая парадигма выбрана авторами проекта «цифровизация», разными будут его цели, задачи, методы внедрения и последствия (эффекты) для человека, общества, экономики.

Двумя принципиально различными парадигмами общественного, в т.ч. экономического развития являются нелинейная (социокультурная) и линейная. Им соответствуют онтологии развития идеациональной и чувственной культурных суперсистем. Первая предполагает в качестве базиса развития духовную культуру, в зависимости от которой формируется тип экономики, определенным образом используется технико-технологический потенциал. Вторая базисом считает технику, технологии и материальный прогресс. Первая предполагает прежде всего духовно-нравственное и социокультурное измерение бытия, и в нем оценивает социально-экономическое развитие и целесообразность революционных технико-технологических преобразований. Вторая все измеряет по критериям материального (узкоэкономического и технического) прогресса. В первой человек рассматривается как духовно-телесное существо, личность, цель. Во второй – материальная субстанция, средство.

Понимание экономики, основанное на духовном и социокультурном измерениях, предполагает троичную структуру социально-экономической системы: дух (ценности и смыслы), форма (государственные, социальные, др. институциональные элементы системы), субстанция (техника, технологии, формы производства, предпринимательства). Это отражает троичность самого человека, по образу и подобию которого выстраивается экономика. Поэтому именно от ценностей, цели, мотивации авторов и исполнителей цифровых преобразований в экономике будет зависеть конкретные результаты.

Рассмотрим некоторые важнейшие характеристики проекта цифровизации в разрезе двух противоположных парадигм, одна из которых (линейная) взята за основу уже осуществляемых преобразований, а другая является альтернативой, соответственно альтернативным будет и проект введения цифровых технологий (таблица 1).

Таблиця 1

Важнейшие характеристики проекта цифровизации в разрезе двух противоположных парадигм

Основные параметры	Характеристики	
	Нелинейная парадигма Базис – духовно-нравственная культура	Линейная парадигма Базис – материальный мир, технология
Ценности, смыслы	Духовность и культура, гармоничное развитие (духовное-социальное-материальное) личности и общества	Власть, обогащение, гедонистические удовольствия
Бенефициары (инициаторы и заинтересованные стороны)	Элита национальных государств	ТНК, глобальная мировая элита
Терминология	Развитие экономики на основе цифровых технологий, цифровой сектор экономики	Цифровая экономика, цифровое общество
Цели цифровизации	Улучшение качества жизни людей, развитие их творческого потенциала, переход к экономике созидания (домостроительства)	Улучшение качества жизни узкой группы людей при резком его снижении (вплоть до лишения возможности жить) большей части общества, переход к модели глобальной посткапиталистической распределительной «экономики» и тоталитарного общества
Понимание роли и места человека	Человек – цель созидательных преобразований, их творец	Человек – средство достижения поставленных «элитой» целей, технический исполнитель
Понимание роли и места технологий Принцип и сферы их применения	Технологии - средство созидания и достижения поставленных целей принцип «не навреди» духовному и социальному развитию; ограничение сфер применения с позиции соответствия духовно-нравственным и социальным нормам и критериям	Технологии - средство разрушения (человека, общества, экономики) и достижения поставленных элитой целей; принцип «все дозволено, если мне полезно»; тотальная цифровизация общества и сфер экономики, через которые достигаются поставленные цели
Условия осуществления проекта для реализации поставленных целей	Нравственная и профессиональная власть национального государства, высокий духовно-нравственный, духовно-интеллектуальный потенциал народа; реализация геополитического проекта «регионализация или автаркия больших пространств», развитие локальных цивилизаций	Безнравственная и непрофессиональная власть национального государства, низкий духовно-нравственный, духовно-интеллектуальный потенциал народа; реализация проекта «глобализация»

Как видно из таблицы, при осуществлении цифровых преобразований в русле линейной парадигмы общество ожидают крайне негативные последствия, которые, к сожалению, сейчас замечают очень многие исследователи.

Следует подчеркнуть тесную взаимную связь между проектами цифровизации и глобализации. С одной стороны, именно развитие новых технологий стало предпосылкой глобализации, с другой – цифровизация будет наиболее экономически эффективной лишь в условиях глобального мира. А глобализация связана с новым типом мироустройства.

Альтернатива – это регионализация на социокультурной основе.

Для качественного анализа перспектив цифровизации необходимо использовать комплексный и системный подход. Это предполагает оценку по соответствующим критериям духовно-нравственных (аксиологических), социальных, антропогенных, экономических (прагматических, с позиции выгоды), геополитических, экологических, технико-технологических предпосылок и последствий цифровизации.

В целом выделяются такие зоны и сферы цифровизации: управление сложными производственными и техническими (промышленность, транспорт, энергетика), обслуживающими (торговля, финансы) системами; управление обществом и человеком (управление предпочтениями, вкусами, ценностями, поведением); управление государством (социальные, юридические, медицинские, образовательные, бюрократические услуги).

Однако с позиции комплексного подхода в т.ч. с применением духовно-нравственных, социальных критериев оценки не во все зоны можно вторгаться. Необходимая сфера применения цифровых технологий – это управление производственными и техническими системами, среди которых можно выделить и железнодорожный транспорт.

Сегодня цифровые технологии активно внедряются на железных дорогах ведущих стран Европы, в Китае. Для этого сложились соответствующие предпосылки. Это необходимость: значительного увеличения пропускной способности дорог в связи с ростом объема перевозок грузов и пассажиров под влиянием глобализации и урбанизации; снижения затрат на перевозки и обслуживание инфраструктуры; улучшения качества обслуживания клиентов (в т.ч. повышения гибкости графика движения,

слежения за грузом на протяжении всего пути следования); повышения безопасности перевозок; обеспечения экономии природных ресурсов и экологической устойчивости. Все эти предпосылки в свою очередь являются факторами конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Условия, необходимые для эффективной реализации проекта цифровизации железных дорог: относительная политическая и экономическая стабильность в государстве, включенность в международные интеграционные экономические проекты; доверие к власти и бизнесу со стороны международного сообщества; комплексное планирование и реализация проекта с участием государства и бизнеса, науки и представителей IT, разных отраслей экономики; поэтапная его реализация с учетом экспериментальной стадии; наличие государственных программ и слаженной системы управления под контролем государства с учетом интересов всех сторон и достижения социальной, экономической, экологической эффективности; наличие соответствующей научно-технической базы; возможность осуществления крупных инвестиций в новые технику и технологию, развитие цифровой инфраструктуры, в науку и образование; изменения в системах управления и подготовки кадров. Все эти условия необходимы и для реализации программы «индустрия 4.0».

В целом базой развертывания цифрового сектора в экономике является индустриальное развитие страны, наличие квалифицированных кадров и качественного образования (как технического и узкоэкономического для решения прикладных задач, так и фундаментального гуманитарного, социального – для того, чтобы сохранить личностный и духовно-нравственный, лидерский и творческий потенциал). Условием национальной безопасности (в т.ч. экономической) является развитие информационных технологий на собственной технологической основе.

Если проанализировать наличие всех этих условий в Украине, станет понятным, что в стране нет платформы для перестройки деятельности промышленности и железнодорожного транспорта на основе новых технологий.

Тогда что же остается зоной цифровизации для нашей страны? Оставшиеся сферы цифровой революции – это: государственное управление, социальная сфера (в т.ч. медицина), образование, а из экономических – торговля и финансы. Анализ концепции цифровой экономики и образования Украины на 2018-2020 гг. показывает, что именно эти направления и выбраны в качестве приоритетных.

Исключение составляет сфера финансов по причине того, что она находится под внешним управлением и в ней уже идет активный процесс внедрения цифровых технологий.

То есть речь идет о реализации в Украине проекта цифровизации в линейной парадигме: создании цифрового общества, где каждый человек будет находиться под тотальным контролем, и будет управляем; создании территории не производства, а потребления и поставки в глобальную экономику дешевых интеллектуальных кадров (в основном сферы ИТ), рабочей силы с относительно высоким уровнем образования (и это под вопросом при условии нынешней деградации образования и массового оттока квалифицированных кадров и молодежи из страны).

Таким образом, пока не будет сделан сознательный выбор в сторону духовно-нравственных и социокультурных приоритетов развития, как мировую экономику и общество, так и Украину ожидают катастрофические последствия тотальной цифровизации.

УДК 330.59.

КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ УРОВНЯ И КАЧЕСТВА ЖИЗНИ НАСЕЛЕНИЯ

*Фролов А.И., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ),
Комаренко О.А., аспирант
(ХНУ им. Каразина)*

Вопросы адекватной оценки уровня и качества жизни населения, выбора методики и системы показателей для расчетов, имеют первостепенное значение для формирования направлений политики государства в области

поддержки и защиты населения как стратегической задачи и свидетельствуют об актуальности и важности данной темы.

Оценка достигнутого страной уровня и качества жизни происходит при помощи соответствующей системы критериев и показателей.

Любая оценка, как процесс установления ценностного отношения между оценивающим субъектом и оцениваемым объектом, может быть абсолютной и сравнительной. Сравнительная оценка используется для установления субъектом соотношения (больше, меньше, равны) между ценностями двух или более объектов. При этом один из сравниваемых объектов выступает как база, эталон сопоставления, а его ценность рассматривается как основание или критерий оценки.

Выбор и обоснование критериев оценки является важным этапом оценки уровня и качества жизни.

Как известно, критерий (от греч. Kriterion - средство для суждения) рассматривается как основополагающий признак, опираясь на который оценивается, определяется или классифицируется объект исследования. Критерий можно рассматривать как признак, на котором базируется классификация или типизация, и как показатель, на основании которого формируется оценка качества экономического объекта, процесса, мерило такой оценки.

Применительно к измерению уровня и качества жизни, критерий выражает его существенные характеристики и полноту проявления в конкретном месте и времени.

Среди критериев измерения уровня и качества жизни можно выделить общие и конкретные. Сформировавшиеся в том или ином социуме ценностные приоритеты, идеалы, представления о том, что такое высокое качество жизни, что такое хорошая, интересная и счастливая жизнь – все это характеризует общие критерии. Несомненно, что эти представления, во-первых, специфичны для различных обществ и для отдельных их членов (так как их формирование происходит под влиянием существующего уклада жизни, особенностей культуры, менталитета, традиций, социально-экономического развития того или иного народа) и, во-вторых, они со временем изменяются. Примером конкретных

критериев может служить базовые значения каких-либо отобранных исследователями показателей уровня и качества жизни, и принятые за эталон

(статистические данные, различные индексы, нормативы рационального потребления, итоги социологических опросов и тестирования и т.д.).

Критерии оценки качества жизни могут быть объективными и субъективными. Объективные критерии – это научно или эмпирически обоснованные максимальные или минимальные значения характеристик состояния отдельных компонентов жизни. Субъективные критерии – это представления субъектов жизни о максимальных или минимальных значениях характеристик состояния отдельных компонентов жизни, сформировавшиеся у них в результате жизненного опыта и выражаемые в

количественной или качественной форме.

Выделение объективных и субъективных критериев уровня и качества жизни населения предваряет разработку соответствующих каждому критерию показателей. Сложность структуры качества жизни объясняет проблематичность, во-первых, создания адекватной системы критериев, во-вторых, выявления какого-то одного интегрального индекса качества жизни. Учитывая конкретно-исторический характер категории «уровень жизни» и «качество жизни», система критериев их оценивания будет изменяться во времени и определять особенности жизнедеятельности населения в каждый конкретный период.

Зміст

Секція «Індустріальні центри»

Панченко С.В. Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України в умовах індустріальної трансформації економіки	5
Дикань В.Л. Розвиток індустріальних центрів як основа подолання економічної кризи в Україні	7
Блиндюк Р.В. Розвиток промисловості в контексті індустріалізації економіки України	9
Григорова - Беренда Л.І., Глазкова А.С. Промислово - транспортний комплекс як основа економічного потенціалу регіону	11
Дикань В.В. Сучасний стан промисловості України	12
Калініченко Л.Л., Благой В.В., Янченко Н.В., Головка-Марченко І.С. Креативна економіка як нова модель економічного розвитку	14
Маковоз О.В., Глазкова А.С. Напрямки розвитку взаємодії транспортної та промислової галузей України	16
Толстова А.В. Кластеризація вітчизняних промислових підприємств	17
Устенко М.О. Розвиток транспортних глобалізаційних процесів за умови інтеграції до світової економіки	18
Шевченко І.В. Обґрунтування актуальності розвитку інтегрованих транспортних підсистем мультимодальних перевезень вантажів для забезпечення конкурентних переваг великих індустріальних центрів країни	20

Секція «Міжнародна транспортна інфраструктура»

Глушенко Т.М. Тенденції розвитку міжнародних транспортно-логістичних систем	23
Каграманян А.О. Теоретичні основи логістичного забезпечення функціонування системи високошвидкісного руху в Україні	24
Котлубай В.О. Участь України у розвитку міжнародних транспортних коридорів	26
Паламарчук І.В. Інтеграція українського залізничного транспорту в європейську транспортну систему	27
Полякова О.М., Шраменко О.В. Регіональні аспекти розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні	29

Соляник К.В. Транзитний потенціал України в сучасних умовах господарювання	30
Степанський Г.Є. Перспективи інтеграції до транспортної системи «Європа-Азія» та її вплив на транзитні можливості України	33
Токмакова І.В. Розвиток потенціалу транспортної інфраструктури в умовах розширення міжнародної інтеграції як фактор економічного зростання України	36

Секція «Корпоративна логістика»

Альошинський Є.С., Булаєва К.О., Реул Д.В., Лопатюк К.О. Впровадження системи управління ризиками в портах України	39
Альошинський Є.С., Сохацька В.К., Юхта О.С., Даниленко Д.В. Розширення мережі міжнародних швидкісних залізничних перевезень України	40
Ломотько Д.В., Ломотько М.Д. Формування раціональних логістичних ланцюгів доставки контейнерних вантажів з використанням когнітивних технологій	41
Носко Н.А. Визначення поняття малодіяльна станція	43
Примаченко Г. О. Логістика пасажирських транспортних корпорацій	44
Ходова Я.О. Оптимізація логістичних бізнес-процесів із застосуванням підходу системної інтеграції	47

Секція «Транспортні технології»

Балака Є.І., Лючков Д.С., Одегов М.М. Використання електропоїздів для прискорених вантажоперевезень невеликими відправленнями	49
Запара В.М., к.т.н., Запара Я.В., Костюкевич С.В., Мокляк Н.Г. Тенденції удосконалення технології перевезення зернових вантажів залізницями України	51
Запара В.М., Запара Я.В., Артеменко О.В., Тополюк С.О. Удосконалення роботи пунктів комерційного огляду поїздів і вагонів як запорука якісних перевезень вантажів залізницями України	52
Куценко М.Ю. Удосконалення гравітаційно-прицільного гальмування вагонів шляхом використання технології машинного зору	54
Продащук С.М., Коленда К.О., Ющенко О. Г., Журко А.В. Удосконалення технології контейнерних перевезень на залізницях України	56

Шаповал Г.В., Зурашвілі Т.В., Курмей С.В., Примак О.В. Підвищення ефективності взаємодії елементів інфраструктури припортової залізничної станції	57
Шаповал Г.В., Кулик К.О., Рудьман О.В., Швець О.А., Удосконалення взаємодії вантажної станції та під'їзних колій промислового підприємства	59
Шаповал Г.В., Захаров К.А., Шкрабак А.В., Шулімов Є.Ю. Обґрунтування раціональних конструктивних параметрів залізничних станцій	61
Шульдінер Ю.В., Чечанічева А.І. Удосконалення залізничних пасажирських перевезень за рахунок впровадження нових туристичних маршрутів	62
Шульдінер Ю.В., Варава С.Ю., Борець Ю.В. Удосконалення функціонування сортувальної станції за рахунок впровадження системи відеоспостереження та динамічних тензометричних ваг	63
Шумик Д.В., Кулик Л.Г., Таран А.С. Удосконалення розподілу порожніх вагонів за допомогою інформаційних технологій	64

Секція «Проблеми транспортного комплексу»

Астахов В.М. Стратегічні аспекти адаптивного проектування організації будівництва та реконструкції українських залізниць	67
Ахраменко Г.В. Рациональные решения по повышению скоростей движения на железнодорожных направлениях межрегионального сообщения	69
Божок Н. О., Чорна В. В. Особливості обліку і аналізу витрат за видами діяльності на підприємствах залізничного транспорту в умовах реформування	71
Ватуля Г.Л. Перспективи розвитку ринка транспортно-логістичних послуг	74
Власюк Т.А. Применение бифуркационного анализа при выборе видов транспорта	76
Дейнека О.Г., Петриковець Ю.І. Логістичний підхід до пасажирських перевезень залізничним транспортом	79
Дралова И.П. Основные проблемы, возникающие при сборе геодезических данных в процессе съемки объектов железнодорожных станций	80
Євсєєва О.О. Сучасні напрями спільної транспортної політики в контексті стратегічних пріоритетів України на шляху євроінтеграції	82
Каличева Н.Є., Антонова Т.П. Особливості удосконалення системи управління на залізничному транспорті	84

Корінь М.В. Принципи розвитку залізничного транспорту в контексті поглиблення транскордонного співробітництва	85
Леушкин Д.Г. Европейский вектор в развитии автоперевозок	87
Михальченко А.А., Ходоскина О.А. Развитие новых форм корпоративной логистики на железнодорожном транспорте	88
Кондратюк М. В., Обруч Г. В. Перспективи інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту України	90
Панченко Н.Г. Забезпечення стійкого розвитку залізничного транспорту України на принципах корпоративної соціальної відповідальності	93
Редіна Є.В. Особливості правового захисту морських перевезень в Україні	95
Саяпін О.М. Виробнича структура вагонного господарства	96
Фроленкова Е.О., Панкова А.А. Роль и значение контейнерных перевозок на рынке транспортных услуг в Республике Беларусь	98

Секція «Менеджмент і маркетинг на транспорті»

Гребенюк Г.М. Центр компетенцій як ключовий інструмент управління розвитком трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту	101
Громова О.В., Паламарчук І.В., Шилова О.В. Проблеми впровадження системи менеджменту якості транспортних послуг на підприємствах в умовах вітчизняної економіки	102
Дейнека О.Г., Позднякова Л.О. Економічна модель управління якістю послуг на залізничному транспорті	104
Кібік О.М. Корпоративна відповідальність підприємств портової діяльності	106
Нескуба Т.В., Мкртичян О.М., Богуцький В.Р. Шляхи забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України в умовах глобалізації	108
Овчиннікова В.О., Юсупова Т.М. Концептуальні положення стратегічного управління знаннями на залізничному транспорті	110
Озерова О.Г. Управління витратами підприємств залізничного транспорту на засадах контролінгу: об'єктивна необхідність та концептуальні особливості	111
Синіговець О.М. Роль управління інтелектуальною власністю в інноваційному розвитку	113

Фроленкова Г.В. Логистика и маркетинг: проблемы взаимодействия	115
Хаймінова Ю.В. Роль технології blockchain в розвитку судноплавства	116
Чорнобровка І.В. Управління якістю та конкурентоспроможністю продукції вітчизняних підприємств	118
Секція «Економіка підприємства»	
Бслоглазова К.О., Бредіхін В.М., Гелеверя Є.М. Шляхи підвищення конкурентоспроможності підприємств	121
Блиндюк В.С. Економіко-екологічні проблеми підприємств залізничного транспорту на сучасному етапі розвитку	123
Боровик Ю.Т., Єлагін Ю.В., Сухорукова Т.Г. Принципи забезпечення організованості систем	126
Войтов І.М. Забезпечення економічної безпеки підприємства	128
Воловельська І.В., Маслова В.О. Поведінковий аспект підвищення конкурентоспроможності сучасного підприємства	130
Заєць Г.П. Забезпечення раціонального використання трудових ресурсів в сучасних умовах	131
Кірдіна О.Г., Пакуліна А.А., Пакуліна Г.С. Специфіка фінансування проектів публічно-приватного партнерства на транспорті	132
Колмакова О.М., Смачило В.В., Халіна В.Ю. Джерела фінансування соціальних підприємств	135
Крихтіна Ю.О. Управлінській підхід до формування складу основних фондів галузевих підприємств	137
Кузуб А.В. Управління якістю продукції вітчизняних промислових підприємств залізничного транспорту	139
Машошина Т.В., Воронцова А.О., Власенко Т.Ю. Особливості оцінювання ефективності послуг	141
Назаренко І.Л., Корчинська Н.В., Черненко С.В. Забезпечення економічної безпеки вагонної дільниці на основі інноваційного розвитку	143
Науменко М.О. Ризики логістично-постачальницької діяльності підприємств у бізнес-процесах	144
Островерх Г.Є., Хоменко К.В. Сучасні аспекти формування управлінського підходу для ефективного розвитку підприємств залізничного транспорту	146

Пстухова Т.О. Формування економічного механізму адаптації підприємств залізничного комплексу до динаміки ринкового середовища	147
Товма Л.Ф. Комплексний підхід до оцінки економічної безпеки організації	148
Уткіна Ю.М. Актуальність забезпечення техніко-технологічного розвитку підприємств в умовах жорсткої конкуренції	149
Фролова Н.Л. Теоретичні основи розробки державної політики у сфері розвитку малого та середнього підприємництва	150
Чередніченко О.Ю. Інформаційно-аналітичні критерії забезпечення систем управління економічною безпекою підприємства	153
Черкашина М.В. Ефективні чинники управління фінансово-економічною безпекою підприємств в Україні	154
Чухлата Ж.Г. Фінансова звітність як джерело інформації для аналізу витрат підприємств	156

Секція «Загально економічні питання»

Аванесова Н.Е. Експортні перспективи оборонно-промислового комплексу України у контексті глобального ринку озброєнь	158
Барановская Т.А., Черных Я.А. Мировой опыт стимулирования экспорта и его применение в Республике Беларусь	159
Бормотова М.В., Боярська А.В. Дослідження стану банківської системи України	161
Бормотова М.В., Яковенко С.Л., Капустіна М.Г. Інвестиційний клімат України. Чинники його формування	163
Гайворонська Т. М. До питання про дозвільно-договірне регулювання на залізничному транспорті в Україні	165
Герасименко П.В. методические аспекты оценивания риска недополучения выгоды от перепродажи жилья на вторичном рынке	166
Герасименко В.М. Методика оцінки конкурентного середовища регіональних ринків житлової нерухомості	169
Гриценко Н.В. Вплив корпоративної культури на процес спілкування на підприємствах	170
Груник І.С. Політика економічного зростання національної економіки України як шлях її динамічного розвитку	171

Дейнека О.Г. Позднякова Л.О. Концепція розробки механізмів державного та ринкового регулювання в умовах реалізації інноваційних процесів	173
Дейнека О.Г., Нестеренко А. С. Концепція сталого розвитку економіки в умовах реалізації механізму транспортної логістики	175
Дикань О. В., Гараєв М.В. Дисбаланс на внутрішньому ринку підприємницького середовища в Україні	178
Дубровская Т. А. Определение стоимости пассажира-часа при введении скоростного движения на существующих линиях	180
Єрмоленко О.А., Лисьонкова Н.М. Проблеми оцінки нематеріальних вигід від впровадження ІТ	181
Калініченко Л.Л., Благой В.В., Янченко Н.В., Устіловська А.С. Зона соціальної відповідальності у будівельній галузі України	184
Коковіхіна О.О., Гармай І.Ю. Фінансова безпека людини у контексті зміцнення економічної безпеки країни	185
Морозова Л.В. Інституційний підхід як чинник економічного розвитку	187
Остапок Б.Я. Євдокименко С.С. Концепція менеджеризму як напрямок становлення соціально-економічних теорій	189
Торопов В.С. Дослідження проблем і перспектив розвитку малого та середнього бізнесу в Україні у контексті глобального виміру	190
Тройнікова О.М., Машошина Т.В. Дослідження ефективності локальних суспільних благ залізничної інфраструктури	192
Чухлатий А.В. Теоретичні засади матеріального забезпечення підрозділів національної гвардії України в контексті євроінтеграції	193

Секція «Економічна психологія, етика, мораль і культура бізнесу»

Громова О. В., Орбінський О. С. Культура спілкування керівника як головний чинник ефективного управління колективом	195
Компанієць В. В. Концептуальний аналіз перспектив цифровізації економіки и залізничного транспорту	197
Фролов А.И., Комаренко О.А. Критерии оценки уровня и качества жизни населения	200

"Вісник економіки транспорту і промисловості" є збірником статей про теоретичні і практичні дослідження у справі економіки транспортної і промислової галузей України. Призначений для викладачів, наукових співробітників, аспірантів, студентів та фахівців, що спеціалізуються у відповідних або суміжних галузях науки, освіти і виробництва.

*Збірник «Вісник економіки транспорту і промисловості» входить до переліку фахових видань. Постанова ВАК України №1 – 05/6 від 11.06.03 р. (Бюлетень №7 за 2003 р. Перелік 12).
Постанова ВАК України №1 – 05/4 від 14.10.09 р. (Бюлетень №11 за 2009 р. Перелік 7)
Наказ Міністерства освіти і науки України 21.12.2015 № 1328*

*Видання індексується та реферується в національних та зарубіжних наукометричних базах даних:
Наукова періодика України, РИНЦ (Росія),
Index Copernicus (ICV 2015: 40.96, ICV 2016: 57.02) (Польща),
GoogleScholar (США)*

*З електронною версією збірника можна ознайомитися на сайтах:
<http://vetp.kart.edu.ua>
http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe
<https://scholar.google.com.ua/citations?user>
<http://journals.uran.ua/index.php/2075-4892>*

**«Вісник економіки транспорту і промисловості»
№ 62 (Спецвипуск)
Додаток**

Збірник науково-практичних статей

Відповідальність за набір та викладення фактів у статтях несуть автори. Висловлені ними думки можуть не збігатися з точкою зору редакційної колегії і не покладають на неї ніяких зобов'язань.

Матеріали друкуються в авторській редакції.

Передрук матеріалів тільки з дозволу редакції збірника.

Відповідальний секретар – к.е.н., А.В. Толстова

Підписано до друку 29.05.18 р.
Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. Арк. 39,05. Обл. – вид. арк. 40,0.
Замовлення ____ Тираж 120. Ціна договірна

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДКЗ 2874 від 12.06.2007р.