

Присвячується Всеукраїнському Фестивалю науки 2019

Одеський національний морський університет. Науково-навчальний інститут морського бізнесу.

Асоціація морських портів України.

Асоціація судновласників України

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України.

Одеська торгово-промислова палата.

Національний авіаційний університет України (Київ).

Національний університет «Одеська юридична академія»

Національний університет «Одеська морська академія»

Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

Державний університет інфраструктури та технологій (Київ)

**Одеський національний політехнічний університет
Українська асоціація суднових постачальників**



Матеріали

VII Всеукраїнська науково-практична конференція

«ТРАНСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС УКРАЇНИ: УМОВИ ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ»

(СЕРІЯ «ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ, ЕКОНОМІКИ, ЕКОЛОГІЇ ТА ПРАВА ЩОДО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ»)

Зарєєстрована в УкрІНТЕІ №79 від 21.02.19

Інформаційний лист

02-03 травня 2019 року

Одеса 2019

УДК 658.286

ББК 65-37

T65

Під науковою редакцією д.е.н., професора Котлубая О.М.

У збірник матеріалів включено скорочені тези доповідей, що представлені на VII Всеукраїнській науково-практичній конференції «Транспортний комплекс України: економічні умови ефективного розвитку» (Проблеми управління, економіки, екології та права розвитку транспортного комплексу України). У доповідях учасників конференції розглядаються актуальні проблеми стратегічного розвитку транспортного комплексу України, особливості державної політики, податкового регулювання, економічної та фінансової безпеки транспортної діяльності, стратегічні завдання розвитку її інвестиційно-інноваційної спрямованості, теоретико-методологічні засади формування системи екологічних стандартів та правового забезпечення діяльності підприємств транспорту, а також проблеми підготовки фахівців транспортної галузі.

T65 **Транспортний комплекс України: умови ефективного розвитку** (Серія: «Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України») : матеріали VII Всеукраїнської науково-практичної конференції, м. Одеса, 2-3 травня 2019 р. / [під наук. ред. Котлубая О.М.]; Одеський національний морський університет. – Одеса : ОНМУ МОН України, 2019. – 98 с.

The collection of materials includes short abstracts presented at the 7th All-Ukrainian scientific and practical conference "Transport complex of Ukraine: economic conditions of effective development" (Problems of management, economy, ecology and development of the transport system of Ukraine). The reports of the participants of the conference address the topical issues of strategic development of the transport complex of Ukraine, features of state policy, tax regulation, economic and financial security of transport activity, strategic tasks of development of its investment-innovation orientation, theoretical and methodological principles of the formation of a system of ecological standards and legal support of transport enterprises activity, as well as problems of training specialists in the transport industry.

В сборник материалов включены краткие тезисы докладов, представленных на VII Всеукраинской научно-практической конференции «Транспортный комплекс Украины: условия эффективного развития» (Серия: «Проблемы управления, экономики, экологии и права развития транспортного комплекса Украины»). В докладах участников конференции рассматриваются актуальные проблемы стратегического развития транспортного комплекса Украины, особенности государственной политики, налогового регулирования, экономической и финансовой безопасности транспортной деятельности, стратегические задачи развития ее инвестиционно-инновационной направленности, теоретико-методологические основы формирования системы экологических стандартов и правового обеспечения деятельности предприятий транспорта, а также проблемы подготовки специалистов транспортной отрасли.

УДК 658.286

ББК 65-37

© Одеський національний морський університет,
2019

© Укртрансфорум, 2019

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

Президія:

Брайковська Надія Сергіївна д.е.н, проф., директор інституту залізн. транспорту ДУІТ.

Буркинський Борис Володимирович, академік НАН України, д.е.н., проф., директор ШПРЕЕД;

Ківалов Сергій Васильович, академік НАПрН України, президент НУ «ОЮА»;

Курлянд Олександр Маркович – к.е.н., президент Асоціації судновласників України;

Крук Юрій Борисович – Президент Асоціації «Укрпорт»;

Міюсов Михайло Валентинович, ректор НУ «ОМА»;

Радкевич Анатолій Валентинович, д.т.н., проф. проректор ДНУЗТ ім. ак. В.Лазаряна

Хвесик Михайло Артемович академік НААН України, д.е.н., проф., директор ДУ ІЕПСР.

Шувалов Сергій Євгенович, президент Одеської торгово-промислової палати

Вчені секретарі оргкомітету:

Гребеннік Наталія Григорівна, к.е.н., доцент.

Наврозова Юлія Олександрівна, к.е.н., доцент.

Члени оргкомітету:

Ареф'єва О.В. д.е.н., проф, зав. каф. ЕПТ МАУ

Балан О.С. д.е.н., проф., проф. каф АМПР ОНПІ

Боняр С.М., дек.фак. Управління і технол. ДУІТ

Ілько О.В. директор Департ. транспорту, зв'язку та організації дорожнього руху ОМР.

Кібік О.А. д.е.н., проф., зав. каф. національної економіки НУ «ОЮА»

Коваль В.І., президент УНАСП

Котлубай О.М., д.е.н., проф., професор кафедри ПТ ННІМБ ОНМУ.

Лайко О.І., д.е.н., проф., заступник директора ШПРЕЕД НАНУ

Макаренко М.В., д.е.н., проф. НДІ ЗТ

Міщенко М.І. д.е.н., проф., проф. каф. екон. ДНУЗТ ім. ак. В.Лазаряна

Никифорок О.І., д.е.н., проф., зав відділу ДУ ІЕП

Нікулін С.Г., к.е.н, доц., директор ДП «ЧерноморНДІпроект»;

Шинкаренко В.Г., д.е.н., проф., професор ХНАДУ;

Ульянова Г.О., д.ю.н., проф., проректор НУ «ОЮА»;

Шановні учасники конференції Організаційний комітет щиро вітає Вас з початком роботи VII Всеукраїнської науково-практичної конференції «ТРАНСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС УКРАЇНИ: УМОВИ ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ» та запрошує до активної співпраці щодо розв'язання проблем управління, економіки, екології та права у розвитку транспортного комплексу України.

We'll overcome everything together!

Регламент роботи:

Мови конференції: українська; англійська; російська.

Порядок роботи:

02.05.2019

9.00 - 10.00: Реєстрація учасників

10.00: Початок роботи конференції

10.00 – 10.15: Вступні вітання.

Доповіді:

1. ІНСТИТУЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Котлубай Олексій Михайлович, д.ек.наук, проф.
Одеський національний морський університет

2. РОЛЬ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПРИЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ

Кібік Ольга Миколаївна., д.е.н., проф., Хаймінова Ю.В.
к.е.н., доц.
Національний університет «Одеська юридична академія»

3. СУЧАСНІ ІННОВАЦІЇ У ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ

Никифорок О.І., д.е.н., с.н.с., Федяй Н.О
ДУ Інститут економіки та прогнозування, Київ

4. КИТАЙСКИЙ МОРСКОЙ ДРАКОН НА ПУТИ К МИРОВОМУ ЛИДЕРСТВУ

Дергачев Владимир Александрович, доктор географических наук профессор, Одеський національний морський університет

5. ОПТИМІЗАЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЗВ'ЯЗКІВ В СИСТЕМІ ДВОЕТАПНОГО ТРАНСПОРТУВАННЯ РЕСУРСУ, НЕПЕРЕРВНО РОЗПОДІЛЕНОГО НА ЗАДАНІЙ ТЕРИТОРІЇ

Міщенко М.І., д.е.н., проф., Дніпровський національний університет залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна;

Коряшкіна Л.С., к.ф.-м.н., доцент НТУ «Дніпровська політехніка»; Ус С.А., к.ф.-м.н., доцент НТУ

«Дніпровська політехніка»;

Дзюба С.В., к.т.н., с.н.с., Придніпровський науковий центр НАН України і МОН України

6. ІНСТИТУЦІОНАЛЬНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОЗИТИВНОГО ІМІДЖУ УКРАЇНИ ЯК ТРАНЗИТНОЇ ДЕРЖАВА

Балан Олександр Сергійович, док.ек.наук, проф.,

Липинська Олена Андріївна, док.ек.наук, с.н.с., кафедра

Адміністративного менеджменту та проблем ринку,

Одеський національний політехнічний університет

7. РОЗВИТОК МАРКЕТИНГО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ ВЗАЄМОДІЇ ВСІХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ «ЄДИНОГО КВИТКА»

Разумова Катерина Миколаївна, д.е.н., проф.,

Кириленко Оксана Миколаївна, д.е.н., проф.,

Висоцька Марина Петрівна, к.е.н, доцент

Національний авіаційний університет, м. Київ

8. ОПТИМІЗАЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЗВ'ЯЗКІВ В СИСТЕМІ ДВОЕТАПНОГО ТРАНСПОРТУВАННЯ РЕСУРСУ, НЕПЕРЕРВНО РОЗПОДІЛЕНОГО НА ЗАДАНІЙ ТЕРИТОРІЇ

Дзюба Сергій Володимирович Кандидат технічних наук, старший науковий співробітник, учений секретар,

Придніпровський науковий центр НАН України і МОН
України

9. ВАЛЮТНІ РИЗИКИ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ
ДІЯЛЬНОСТІ В УМОВАХ ФІНАНСОВОЇ
НЕСТАБІЛЬНОСТІ

Москвіченко Ірина Михайлівна, к.е.н., доцент; Крисюк
Лариса Михайлівна, к.е.н., доцент ; Чебанова Тетяна
Євгенівна, к.е.н., доцент
Одеський національний морський університет

10. СВІТОВИЙ ДОСВІД РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-
ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

В.В.Гаркуша, доц., к.е.н., Кучкова Ольга Вікторівна,
старший викладач кафедри маркетингу, ДВНЗ
«Український державний хіміко-технологічний
університет»

11. УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО
РЕГУЛЮВАННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ
ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ

Музикін М. І., к.т.н., Нестеренко Г. І., к.т.н., доцент,
Авраменко С. І., к.т.н., доцент, Клеопа К. В.
Дніпровський національний університет залізничного
транспорту імені академіка В. Лазаряна, м. Дніпро

12. К ВОПРОСУ ОБОСНОВАНИЯ ОПТИМАЛЬНОЙ
СТРУКТУРЫ БУКСИРНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОРТА

Павловская, Л.А., канд. екон., наук, доцент
Одеський національний морський університет

13. DEVELOPMENT OF MARITIME INDUSTRY

V.A. Kotlubay, Ph.D, Y.V. Redina Ph.D
National University «Odesa Law Academy», Odessa

14. MARITIME AGENT AS A MANDATORY PART OF MANAGEMENT MECHANISM FOR OPERATION OF SEA TRADE

Iarmolovych D. Yu. Senior Assistant, Department of administrative management and market problems, ONPU

15. ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЧНОГО БАЗИСУ ДЛЯ ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ (FORMATION OF A STRATEGIC BASIS FOR THE MULTIMODAL TRANSPORT EFFECTIVE DEVELOPMENT)

Шевченко Ілона Вадимівна, старший викладач кафедри управління бізнесом Одеська національна академія харчових технологій

16. ІНСТИТУЦІОНАЛЬНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ: ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ

Стасюк Ольга Миколаївна, кандидат економічних наук, науковий співробітник, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»

17. ТЕХНОЛОГІЯ ІНТЕРНЕТУ РЕЧЕЙ НА ТРАНСПОРТІ»

Чмирьова Л. Ю. науковий співробітник, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України» м. Київ

18. СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОГО РИНКУ СКЛАДСЬКОЇ НЕРУХОМОСТІ

Петренко О.І., к.е.н., доцент, Крилов Р.О., магістр Державний університет інфраструктури та технологій, м. Київ

19. ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ
ВЗАЄМОДІЄЮ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Ільєнко О.В., д.е.н., професор, Новак В.О. к.е.н., професор,
Разумова К.М., д.е.н., професор, Національний авіаційний
університет

21. ЕКОЛОГООРІЄНТОВАНА ДЕРЖАВНА
ПОЛІТИКА В УПРАВЛІННІ ТРАНСПОРТНОЮ
ДІЯЛЬНІСТЮ УКРАЇНИ

Купінець Лариса Євгенівна ., д.е.н., професор; О. М.
Шершун, Інститут проблем ринку та економіко-
екологічних досліджень, м. Одеса

22. КТ-ФОНДИ ТА ТОКЕНІЗАЦІЯ ЯК МОЖЛИВІСТЬ
ДЛЯ ВІДРОДЖЕННЯ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ В
УКРАЇНІ

Діордієв В.О. магістр, аспірант
Інститут проблем ринку та економіко-екологічних
досліджень НАН України

23. ВПЛИВ ЗОВНІШНІХ ФАКТОРІВ НА
ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-
ТЕХНОЛОГІЧНИХ СИСТЕМ

Колесніков В.П. к.е.н., проф., Чуприна Н.М к.е.н., доц.
ДВНЗ «Український державний хіміко-технологічний
університет», м. Дніпро

24. THE PECULIARITY OF THE ORGANIZATION OF
WORK OF VARIOUS TYPES OF TRANSPORT IN THE
METROPOLITAN AREA IN TERMS OF NEUTRALITY

Власюк Татяна Аркадьєвна, Кандидат технічних наук,
доцент

Белорусский государственный университет транспорта
(БелГУТ), декан факультета иностранных студентов

25. ЗАСТОСУВАННЯ ЗАСАД ТРАНСПОРТНОГО МАРКЕТИНГУ ЯК УМОВА ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ ОДЕСЬКОГО РЕГІОНУ

Шевченко Ілона Вадимівна, старший викладач кафедри
управління бізнесом,
Ребрикова Яна Сергіївна, студентка,
Одеська Національна Академія Харчових Технологій

26. УМОВИ ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ АГРОЛОГІСТИКИ У ВИНОРІБНОМУ КОМПЛЕКСІ ПРИЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ (CONDITIONS FOR EFFECTIVE AGRO-LOGISTICS DEVELOPMENT IN THE WINEMAKING COMPLEX OF BLACK SEA REGION)

Шевченко Ілона Вадимівна, старший викладач кафедри
управління бізнесом,
Хутак А.Ш.А магістр. Одеська національна академія
харчових технологій

Зміст

ІНСТИТУЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ.....	15
Котлубай О. М.	
РОЛЬ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПРИЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ	20
Кібік О. М., Хаймінова Ю.В.	
КИТАЙСКИЙ МОРСКОЙ ДРАКОН НА ПУТИ К МИРОВОМУ ЛИДЕРСТВУ	26
Дергачев В. А.	
ОПТИМІЗАЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЗВ'ЯЗКІВ В СИСТЕМІ ДВОЕТАПНОГО ТРАНСПОРТУВАННЯ РЕСУРСУ, НЕПЕРЕРВНО РОЗПОДІЛЕНОГО НА ЗАДАНІЙ ТЕРИТОРІЇ	31
Міщенко М.І., Коряшкіна Л.С., Ус С.А. , Дзюба С.В.	
ІНСТИТУЦІОНАЛЬНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОЗИТИВНОГО ІМІДЖУ УКРАЇНИ ЯК ТРАНЗИТНОЇ ДЕРЖАВА	34
Балан О. С., Липинська О. А.	
РОЗВИТОК МАРКЕТИНГО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ ВЗАЄМОДІЇ ВСІХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ «ЄДИНОГО КВИТКА»	38
Разумова К. М., Кириленко О. М., Висоцька М. П.	
ВАЛЮТНІ РИЗИКИ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УМОВАХ ФІНАНСОВОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ	41
Москвіченко І. М., Крисюк Л. М. Чебанова Т. Є.	

ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВО- ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ПІДПРИЄМСТВ ОСНОВНОЇ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	44
Корецька О.В.	
СВІТОВИЙ ДОСВІД РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ	47
Гаркуша В.В., Кучкова О. В.	
УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ.....	50
Музикін М. І., Нестеренко Г. І., Авраменко С. І., Клеопа К. В.	
К ВОПРОСУ ОБОСНОВАНИЯ ОПТИМАЛЬНОЙ СТРУКТУРЫ БУКСИРНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОРТА.	53
Павловская Л.А.	
DEVELOPMENT OF MARITIME INDUSTRY.....	56
Kotlubay V.A., Redina Y.V.	
MARITIME AGENT AS A MANDATORY PART OF MANAGEMENT MECHANISM FOR OPERATION OF SEA TRADE	59
Iarmolovych D. Yu.	
FORMATION OF A STRATEGIC BASIS FOR THE MULTIMODAL TRANSPORT EFFECTIVE DEVELOPMENT (ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЧНОГО БАЗИСУ ДЛЯ ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ)	61
Shevchenko I.V.	
ІНСТИТУЦІОНАЛЬНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ:ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ	64
Стасюк О. М.	

ТЕХНОЛОГІЯ ІНТЕРНЕТУ РЕЧЕЙ НА ТРАНСПОРТІ» 67 Чмирьова Л. Ю.	67
СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОГО РИНКУ СКЛАДСЬКОЇ НЕРУХОМОСТІ..... 70 Петренко О.І., Крилов Р.О.,	70
ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ ВЗАЄМОДІЄЮ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ 73 Ільєнко О.В., Новак В.О., Разумова К.М.,	73
НЕПРОФІЛЬНА ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ..... 76 Клочковський О.	76
ЕКОЛОГООРІЄНТОВАНА ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА В УПРАВЛІННІ ТРАНСПОРТНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ УКРАЇНИ 79 Купінець Л. Є., Шершун О. М.	79
КТ-ФОНДИ ТА ТОКЕНІЗАЦІЯ ЯК МОЖЛИВІСТЬ ДЛЯ ВІДРОДЖЕННЯ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ 81 Діордієв В.О.	81
ВПЛИВ ЗОВНІШНІХ ФАКТОРІВ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНО- ТЕХНОЛОГІЧНИХ СИСТЕМ..... 83 Колесніков В.П., Чуприна Н.М	83
THE PECULIARITY OF THE ORGANIZATION OF WORK OF VARIOUS TYPES OF TRANSPORT IN THE METROPOLITAN AREA IN TERMS OF NEUTRALITY.. 89 Vlasiuk T. A.	89
MARKETING VEHICLE APPLICATION AS A CONDITIONS OF ODESA REGION EFFICIENT DEVELOPMENT (ЗАСТОСУВАННЯ ЗАСАД	

ТРАНСПОРТНОГО МАРКЕТИНГУ ЯК УМОВА
ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ ОДЕСЬКОГО РЕГІОНУ) . 93

Shevchenko I.V., Rebrikova Y.S.

CONDITIONS FOR EFFECTIVE AGRO-LOGISTICS
DEVELOPMENT IN THE WINEMAKING COMPLEX OF
BLACK SEA REGION (УМОВИ ЕФЕКТИВНОГО
РОЗВИТКУ АГРОЛОГІСТИКИ У ВИНОРІБНОМУ
КОМПЛЕКСІ ПРИЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ)..... 95

Shevchenko I.V., Hutak A.S.A.

ІНСТИТУЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Котлубай О. М., д.ек.наук, проф.

Одеський національний морський університет

Вирішення проблем притаманних сьогодні транспортному комплексу України неможливо у рамках існуючої одно гілкової структури державного регулювання транспортної діяльності, коли один державний орган займається всім без винятку колом проблем: технічними, технологічними, політичними, правовими, економічними та комерційними, тим більше, що економічні правові та комерційні проблеми потребують вирішення не на галузевому (окремий вид транспорту) а на міжгалузевому рівні з урахуванням інтересів транспортної клієнттури стосовно конкурентного позиціонування їхніх товарів на відповідних товарних ринках. Тому вважаємо за доцільне розділити сфери державного регулювання функціонуванням та розвитком ТТС між Міністерством інфраструктури України (відповідні департаменти за видами транспорту) та Національною комісією з регулювання діяльності транспорту яка створена в державі.

Принципово цей розподіл виглядатиме так. За Міністерством Інфраструктури закріплюються функції забезпечення безпеки функціонування транспортного комплексу, технічної політики, розвитку транспортних засобів, шляхового господарства, форм власності у транспортному комплексі. Ці функції загалом є традиційними, притаманні існуючим структурам Мінтрансзв'язку і у подальшому нами не розглядаються.

За Національною комісією з регулювання діяльності транспорту (НКРТ) закріплюються функції забезпечення балансу інтересів між суб'єктами транспортного комплексу які забезпечують діяльність ТТС. Баланс інтересів між операторами ТТС та вантажовласниками досягається встановленням, перш за все, публічного характеру діяльності кожної ТТС, взаємоприйнятних тарифів правил перевезення, класифікацій, типових угод і документів, винятків та обмежень відповідальності, тощо.

Основні принципи встановлення тарифів і їх застосування повинні забезпечувати прозорість всіх процедур формування, за винятком внутрішньої калькуляції самої ставки, а також стимулювати конкуренцію засновану в першу чергу на економії власних витрат і підвищенні якості обслуговування клієнтів. Реалізація даних принципів полягає в наступному.

Кожний публічний оператор ТТС і/або їхнє об'єднання зобов'язані зареєструвати у відповідному секторі НКРТ й представити для загального огляду свої тарифи враховуючі всі ставки, збори класифікації, правила, практику прийняття вантажу, навантаження/вивантаження й перевезень вантажів окремими укрупненими місцями (у автомобілях, вагонах, ліхтерах і т.п.) і у контейнерах між портами/пунктами на напрямках, що обслуговуються і на всі здійснювані наскрізні перевезення та одночасно оприлюднити їх на сайті «емітента» - суб'єкта господарювання що розробив їх для власного використання, або органу місцевої виконавчої влади, або на спеціалізованому сайті відповідного профілю (наприклад, сайт зернової асоціації для ставок зернової ТТС).

Публічний оператор ТТС не зобов'язаний повідомляти для загальної відомості внутрішню частину наскрізної або іншої єдиної, комплексної та ін. тарифної ставки якщо

правомірність її встановлення підтверджена відповідно до прийнятих процедур.

Тариф повинен містити, залежно від характеру - термінальний або транспортний:

- пункти, між якими провадяться перевезення;
- всі застосовувані класифікації вантажів;
- рівень компенсацій, надаваних вантажному експедиторові термінальним оператором, перевізником або їхнім об'єднанням, якщо така передбачена;
- окремо термінальні ставки або інші збори, привілеї й пільги, надані перевізником/об'єднанням, і всі положення й правила, що змінюють, визначену будь-яку частину ставки або сукупність всіх ставок і зборів;
- зразки або копії договорів/контрактів про обслуговування, коносаментів, договорів про фрахтування або інших документів, що свідчать про договір на перевезення й перевалку вантажів.

НКРТ здійснює контроль за дотриманням встановленої процедури оприлюднення та реакцію на представлену інформацію з боку зацікавлених осіб. У разі, якщо протягом встановленого часу ніхто не визнає ставки тарифів, зборів і обов'язкових платежів, методики їх обчислення дискримінаційними, такими, що не відповідають сумлінній конкуренції або створюють перешкоду діяльності інших суб'єктів господарювання на транспорті або клієнтури, вони набирають чинності. Якщо має місце протилежне Національна комісія може:

- вимагати від розробника додаткових обґрунтувань;
- заборонити їх використання;

Ставки тарифів, зборів і обов'язкових платежів, методики їх обчислення, проформи типових документів, тощо набувають чинність не раніше, ніж через 30 днів з дати їх оприлюднення, якщо вони не заборонені НКРТ як такі що не відповідають процедурі оприлюднення.

Для перевірки обґрунтованості представлених на реєстрацію ставок тарифів, зборів, методик та інших документів, що зачіпають інтереси вантажовласників при кожному структурному сектору НКРТ (за видами ТТС) створюється фахова дорадча комісія з представників науковців, клієнтури та транспортників яка дає оцінку представлених матеріалів і ухвалює дорадче рішення щодо можливості їх практичного застосування. З урахуванням рішення дорадчої комісії та наявності або відсутності застережень, або заперечень з боку інших, перш за все, зацікавлених осіб, Структурним сектором ТТС НКРТ приймається рішення про заборону чи дозвіл на використання зареєстрованих матеріалів. Якщо протягом встановленого часу (20 днів) НКРТ не заявляє про заборону використання цих матеріалів, вони набирають чинність. Подальша їх заборона чи призупинення з боку НКРТ можливо тільки за рішенням суду.

Відповідно, будь хто може добиватися відміни будь-якого рішення НКРТ у судовому порядку.

Реалізація такого підходу до процесу регулювання та управління розвитком транспортного комплексу забезпечить і реалізацію єдиної політики і стратегії розвитку всіх транспортних суб'єктів господарювання в рамках кожної окремої ТТС і особливості організації діяльності безпеки руху та розвитку кожної окремої транспортної галузі, а значить і сприятиме ефективності використання транспортної системи країни в цілому.

Принципова схема організації держрегулювання ТТС



Концептуальна схема здійснення державного регулювання функціонуванням транспортного комплексу в Україні

РОЛЬ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПРИЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ

Кібік О. М., д.е.н., проф.,

Хаймінова Ю.В. к.е.н., доц.

Національний університет «Одеська юридична
академія»

В умовах поглиблення інтеграційних процесів погляди на роль окремих регіонів в забезпеченні конкурентоспроможності країни на глобальному рівні дещо змінюються. Приморські регіони мають значні конкурентні переваги, що обумовлено вигідним розташуванням. Економічна система приморського регіону має чинник розвитку, яким є морська акваторія. Цей чинник є передумовою створення додаткових переваг розвитку економічних систем приморських регіонів та держави в цілому.

Приморські регіони є «воротами» держави, через які проходять значні обсяги експортних та імпорتنих товаропотоків завдяки наявності об'єктів транспортної інфраструктури, зокрема морегосподарського комплексу.

Конкурентна позиція регіону оцінюється як позиція території, де функціонують окремі підприємства. З іншого боку, регіон – це самостійний учасник конкурентних відносин, зокрема й зовнішньоекономічних [1].

Рівень конкурентоспроможності приморського регіону обумовлюється наявністю розвинутого морегосподарського комплексу, рекреаційних ресурсів, сприятливих умов для виробництва сільськогосподарської продукції та транзитного потенціалу.

Конкурентоспроможність приморського регіону розглядається, насамперед, як здатність протягом тривалого часу виробляти конкурентоспроможну на

національному та міжнародному ринках продукцію, забезпечуючи зростання рівня життя населення.

Валовий регіональний продукт Причорноморського регіону України (Одеська, Миколаївська та Херсонська області) поступово зростає з 30163 млн. грн у 2004 р. до 266769 млн. грн – у 2017 р. (8,9 % від валового регіонального продукту країни [2]).

Експорт товарів Одеської, Миколаївської та Херсонської областей у 2018 р. становив 8,9 % загальнонаціонального обсягу експорту товарів. Коефіцієнт покриття експорту імпортом є більшим за одиницю протягом останніх 10 років, що свідчить про відносну стійкість економіки регіону. Так у 2018 р. експортні поставки товарів у 1,55 рази перевищували імпортні надходження Причорноморського регіону (в порівнянні з 0,82 р. по Україні в цілому).

Приморські регіони традиційно розвивають експорт послуг. У 2018 р. доля експорту послуг Причорноморського регіону складала 10,8 % обсягу загальнонаціонального експорту послуг (або 1230075,8 тис. дол США). Коефіцієнт покриття імпорту послуг експортом дорівнює 5,2.

В експорті послуг Одеської області на транспортні послуги припадає 81,9 %, в тому складі 51,2 % – це послуги морського транспорту. Послуги, пов'язані з подорожами, в тому складі туристичні, мають 5,3 % в структурі експорту послуг Одеського регіону. На рекреаційні послуги припадає близько 0,1 % експорту послуг.

На даний час міжнародна конкурентоспроможність Причорноморського регіону повинна забезпечуватися не тільки чинником сприятливого розташування території, а й за рахунок розвитку інвестиційно-інноваційного потенціалу.

Обсяг прямих інвестицій в Причорноморський регіон поступово зростає з 3,55 млн. дол США в 2010 р. до 1638,7 млн. дол США на кінець 2018 р.

Обсяг капітальних інвестицій в Причорноморський регіон оцінювався у 40839,9 млн. грн в 2017 р., що на 30 % перевищувало показники 2016 р.

Таким чином, приморські регіони, зокрема Причорноморський регіон України, має певні конкурентні переваги в умовах глобалізації. Актуальною залишається проблема підвищення рівня конкурентоспроможності не тільки за рахунок територіальних чинників (приморське розташування, наявність сировинних ресурсів тощо), а й завдяки розвитку інноваційно-інвестиційних інструментів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Брикова І.В. Концепція міжнародної конкурентоспроможності національного регіону та її практичний вимір / І.В. Брикова // Міжнародна економічна політика. – №4. –2006. – С. 29-53.

2. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

СУЧАСНІ ІННОВАЦІЇ У ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ

Никифорок О.І., д.е.н., с.н.с., Федяй Н.О
ДУ Інститут економіки та прогнозування, Київ

Сучасні інновації у транспортній сфері дуже тісно пов'язані з глобальними технологічними трансформаціями, доповнюються одна одною та/або не можуть одна без одної існувати. Розглянемо декілька визначальних інновацій.

Великі дані (BigData) та хмарні технології. Ключовими завданнями у роботі з BigData на сьогодні є: збір, зберігання, аналіз, пошук, обмін, передача, візуалізація, обробка запитів, оновлення та конфіденційність інформації. В перспективі планується перехід на аналіз поведінки користувачів та побудови довгострокових прогнозів на їхній основі. Так, з баз даних можна отримати дані для вирішення задач пов'язаних з маркетингом для перевезень, скільки пасажирів проїхало між станціями і т.ін.

Інтернет речей (IoT) – у поєднанні з розповсюдженням мобільних пристроїв (які по суті є частиною системи IoT) стеження за вантажами має значний потенціал для підвищення ефективності та надійності логістичної галузі. Здешевлення зберігання даних та збільшення обчислювальної потужності означають, що великі потоки даних можуть збиратися, зберігатися і аналізуватися набагато ефективніше. Це дозволяє постачальникам логістичних послуг та клієнтам проводити аналіз даних ланцюгів поставок у режимі реального часу. Таким чином логістичні фірми або їх клієнти більш точно зможуть прогнозувати події та реагувати на проблеми швидше, якщо вони виникають [1].

Роботизація. Роботизація актуальна для транспорту у логістиці в навантажувально-розвантажувальних операціях та роботах пов'язаних із ремонтом та утриманням технічних засобів. В Україні розробки пов'язані з розвитком робототехніки є досить повільними, в порівнянні з іншими інноваціями, і до недавнього часу не впливали на вдосконалення логістики. Окрім того, є деякі складнощі в розробках саме логістичних роботів, де основною задачею розробників є створення роботів здатних до технічної логіки. Сьогодні роботи, що залучені до складської діяльності переважно є автоматизованими, а не цифровізованими, хоча пілотні проекти з використанням розумних машин вже існують [2].

Технологія 3D-друку вже сьогодні сприяє трансформації таких галузей, як авіація, логістика, біомедицина і автомобільна промисловість. 3D-металевий друк планується застосовують на верфях. Так, виробничі зусилля порту Роттердам використовуватимуть 3D-принтери для створення компонентів судів. Ця здатність виробництва "на вимогу", значно скоротить час очікування деталей [3]. Для України, поки що, це технології майбутнього.

Блокчейн (Blockchain) – першочергово розроблявся для цифрової валюти біткойн (Bitcoin), проте сьогодні його застосовують дуже широко для кадастрів, відстеження електронних платежів, а також в логістиці. Використання блокчейну в логістиці, це пріоритетна сфера на думку багатьох експертів, тому що відстеження ланцюга від закупки товару до його кінцевого користувача має багато етапів та учасників, і досить важко забезпечити прозорість цього процесу (а саме: виробництво товарів, їх транспортування, надання гарантій якості або походження товарів), з чим з легкістю справляється блокчейн [4].

Краудсорсинг (Crowdsourcing) – це отримання інформації, роботи або експертної думки від великої кількості абонентів, через мережу Інтернет, соціальні мережі, цільові платформи або додатки у смартфонах, які колективно вирішують певні задачі. Логістика з використанням краудсорсингу – це можливість для середніх логістичних підприємств бути конкурентними у цьому середовищі. Краудсорсингові платформи є і в Україні, але фактором, що сповільнює їх розвиток, виступають проблеми з рухомих складом та нерозуміння керівництва компаній усіх переваг передачі логістичних функцій спеціалізованим підприємствам (логістичним операторам).

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. World Economic Forum White Paper. Digital Transformation of Industries: Logistics Industry. URL: www.weforum.org
2. Автоматизация логистических комплексов. Офіційний сайт компанії СТАНДАРТ-ПАК. URL: <http://robosklad.com.ua/>
3. Larry Dignan. Port of Rotterdam plots IoT rollout, efficiency push with IBM, Cisco, Axioms. Інформаційний портал ZDNet. URL: <https://www.zdnet.com/>
4. Применение blockchain в логистике. Офіційний сайт соціальної платформи Golos.io. URL: <https://golos.io/ico/@paxplus/primenenie-blockchain-v-logistike>

КИТАЙСКИЙ МОРСКОЙ ДРАКОН НА ПУТИ К МИРОВОМУ ЛИДЕРСТВУ

Дергачев В. А., докт.географ.наук профессор
Одесский национальный морський университет

Китайская Народная Республика – единственная великая держава современного мира, реализующая долгосрочную стратегическую программу развития, в основе которой «китайская мечта о великом возрождении китайской нации». Одним из ярких её примеров служит морская и космическая отрасли. В Поднебесной создано поточное высокотехнологичное производство торговых судов, и впервые в мире поточное производство атомных субмарин и авианосцев, а в ближайшем будущем – серийное производство пилотируемых космических кораблей.

Китайская власть на первом этапе политики реформ и открытости предоставила менеджерам первых особых экономических зон в приморских районах невиданную для коммунистического режима свободу действий. В реализации этой политики самое активное участие приняла Гонконгская транспортно-логистическая и инвестиционная корпорация «Чайна Мерчантс Групп» (China Merchants). Ей принадлежит главная роль в создании особой экономической зоны Шэньчжэнь и многих припортовых индустриальных парков. В настоящее время специализация этого конгломерата включает портовое хозяйство, логистику, судоходство, недвижимость, финансовые услуги, производство контейнеров и транспортного оборудования. Суммарные активы диверсифицированной корпорации превышают \$10 млрд.

В зарубежных СМИ, пишущих о китайской гигантомании, часто забывают о масштабах Поднебесной. Современный китаецентризм следует рассматривать с позиций геополитической теории Больших многомерных пространств как возрождающийся Великий Срединный океан многомерного пространства Земли с мировым коммуникационным полюсом, расположенным в уникальном географическом месте.

В «золотом треугольнике» низовьев Янцзы, там, где на Великой Китайской равнине Великая река впадает в Великий (Тихий) океана, формируется мировой полюс экономического и инновационного развития во главе с Шанхаем. Здесь создается четверть ВВП и всех иностранных инвестиций, треть всей внешней торговли страны. Ядро экономического пояса дельты реки Янцзы составляют Шанхайская зона свободной торговли, зоны экономического и технологического развития Пудун и Нинбо, многочисленные индустриальные парки и технопарки высоких технологий.

Формируется крупнейший в мире портово-промышленный комплекс Шанхай-Нинбо-Сучжоу-Наньтун с грузооборотом свыше 2,5 млрд. тонн. В Китае используется другое название этого гигантского ППК – «экономический пояс дельты реки Янцзы». Он включает морской и речные порты Шанхай, островной глубоководный порт Яншань, порт Нинбо-Чжоушань и др. Грузооборот речных портов Янцзы составляет свыше 750 млн. тонн, а вместе с речными портами расположенной к югу провинции Чжэцзян – свыше миллиарда тонн.

В формирующемся гигантском портово-промышленном комплексе важная роль отводится судоходному Великому Китайскому каналу, являющегося одним из древнейших ныне действующих гидротехнических сооружений мира. Администрацией

Ханчжоу было вложено около 4 млрд. юаней (\$482 млн.) в очистку и расширению южного участка Великого канала. В результате реализации проекта Канал продлен на 252 км до порта Нинбо и получил выход к Великому океану. В провинции Чжэцзян насчитывается 10,4 тыс. км речного фарватера (третье место в Китае по этому показателю). Грузооборот 105 речных портов провинции превышает свыше 210 млн. тонн в год. Для сравнения, грузооборот речных портов Украины составляет 4 млн. т. в год.

Регион «золотого треугольника в дельте реки Янцзы становится неотъемлемой частью глобальной технологической цепочки производства крупных транснациональных корпораций. Здесь с самыми высокими в стране темпами экономического роста (свыше 10%) стремительно расширяется доля высокотехнологичных китайских производств, которые успешно конкурируют на мировом рынке.

К 2017 году в Топ-10 крупнейших мировых портов уже числилось семь портов Китая (Нинбо-Чжоушань, Шанхай, Шэньчжэнь, Сянган, Гуанчжоу, Циндао и Тяньцзинь), а так же Сингапур, Порт-Хедленд (Австралия) и Роттердам. В современном Китае насчитывается 36 портов, грузооборот каждого из которых превышает 100 млн. тонн в год, а число причалов в портах, способных принимать суда водоизмещением свыше 10 тыс. тонн превысило 2,4 тысячи. В последние годы Китаю удалось добиться впечатляющих успехов в развитии портовой инфраструктуры. Поднебесная не только фантастическими темпами наращивает грузооборот портов, но и становится одним из мировых лидеров технологического прогресса в морской отрасли. Создан первый китайский «интеллектуальный порт» 4-го технологического поколения Сямэнь в провинции Фуцзянь. Введен в

эксплуатацию полностью автоматизированный причал 4-й очереди глубоководного порта «Яншань» (Шанхай).

Китайский глубоководный порт Нинбо-Чжоушань (Ningbo Zhoushan Port) в 2017 году стал мировым лидером с грузооборотом свыше 1 млрд. тонн в год. Порт расположен в историческом месте, где Великий Шелковый путь встречается с Великими морскими путями вокруг Евразии, в Северную и Южную Америку. Мощности порта к 2020 году планируется увеличить до 1,25 млрд. тонн, его грузооборот достигнет 30 млн. TEU в год.

Портовая корпорация Нинбо обладает уникальными преимуществами в отношении местоположения, ресурсов и логистики для глубоководного портового морского хаба. Порт служит крупнейшей железорудной и нефтяной транзитной базой в Китае, способен принимать грузовые суда водоизмещением 300 тыс. тонн. На острове Чжоушань вблизи Нинбо расположен крупнейший в Китае международный нефтяной терминал, обслуживающий супертанкеры водоизмещением до 450 тыс. тонн. Порт Нинбо-Чжоушань служит важной базой хранения и транспортировки жидких химикатов, угля и зерна. Главный контейнерный терминал Нинбо является совместным предприятием с компанией Hutchison Port Holdings, крупнейшим портовым оператором в мире.

Морской порт Нинбо-Чжоушань связан 236 маршрутами с 600 портами в более чем 100 странах и регионах мира. Перевозки морских грузов осуществляют ведущие мировые судоходные компании, в том числе Norasia Lines, Wilhelmsen и Maersk. 30 крупнейших судоходных компаний мира имеют представительства в порту. В местную припортовую зону экономического и технологического развития наряду с Тайванем активно

инвестируют капиталы из Японии и Сингапура, но главным инвестором является китайское государство.

Контейнерный порт Шанхай/Яншань (42 млн. TEU, 2018) является крупнейшим в мире девятый год подряд. Сингапур по-прежнему занимает второе место (36,6 млн. TEU). Порт Нинбо-Чжоушань впервые вошел в тройку крупнейших контейнерных портов мира с оборотом 26 млн. TEU, на четвертом месте – порт Шэньчжэнь (25,7 млн. TEU) и на пятом месте – порт Гуанчжоу/Наньша (22 млн. TEU).

К 2020 году Китай станет мировым лидером в международном туристическом бизнесе. Морской круизный туризм в Китае получил значительное развитие после 2006 года, среднегодовой темп роста отрасли достигал 40-50 %. В 2018 году 13 портов приняли 969 лайнеров, на которых совершили поездки 4,9 млн. человек (в два раза больше, чем в 2016 году). Недалеко время, когда круизное судоходство в китайских морях будет конкурировать с Западным Средиземноморьем и Карибским регионом.

ОПТИМІЗАЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЗВ'ЯЗКІВ В СИСТЕМІ ДВОЕТАПНОГО ТРАНСПОРТУВАННЯ РЕСУРСУ, НЕПЕРЕРВНО РОЗПОДІЛЕНОГО НА ЗАДАНІЙ ТЕРИТОРІЇ

Міщенко М.І., д.е.н., проф.,

Дніпровський національний університет залізничного
транспорту ім. ак. В. Лазаряна;

Коряшкіна Л.С., к.ф., м.н., доцент

НТУ «Дніпровська політехніка»;

Ус С.А., к. ф.-м. н., доцент

НТУ «Дніпровська політехніка»;

Дзюба С.В., к.т.н., с.н.с.

Придніпровський науковий центр НАН України і МОН
України

У сучасних умовах господарювання в країні вилучення потенційних вигід з освоєння паливних ресурсів можливе лише за умови довгострокового планування і відповідального підходу щодо розвитку гірничовидобувної галузі.

Сьогодні однією з найбільш виражених тенденцій в видобувних і переробних галузях промисловості є створення територіально-розподілених багаторівневих компаній, що включають в себе десятки великих підприємств і здійснюють повний цикл виробництва товарного концентрату від видобутку мінеральної сировини з її комплексною переробкою, а також транспортуванням кінцевим споживачам.

Розглянемо задачу оптимального розміщення підприємств, які займаються видобуванням (або розробкою) корисних копалин на певній території, з урахуванням двоетапного процесу розподілення отриманого ресурсу. Рух сировини здійснюється спочатку в напрямку від кожної точки зони видобутку, яка

закріплена за шахтою, безпосередньо до місця його накопичення для подальшої переробки, а потім розсортований ресурс направляється в певних кількостях на підприємства, які є споживачами – теплоелектроцентралі, збагачувальні фабрики, інші суб'єкти (рис. 1).

Критерієм оптимізації є мінімізація транспортних витрат на підприємствах, які пов'язані з видобутком вугілля на виділеній території і доставкою його на склади відповідних шахт, а потім до кінцевих споживачів.

Математичною моделлю такої задачі є неперервна двоетапна задача оптимального розбиття множин з додатковими зв'язками [1].

Неперервність моделі обумовлена не тільки тим фактом, що ресурс займає суцільно деяку територію, яку потрібно розбити на зони видобутку, але й можливістю розміщення центрів першого етапу на цій території (заданій континуальній множині).

Розроблене математичне і алгоритмічне забезпечення вказаних задач із залученням матеріалу, викладеного в [2].

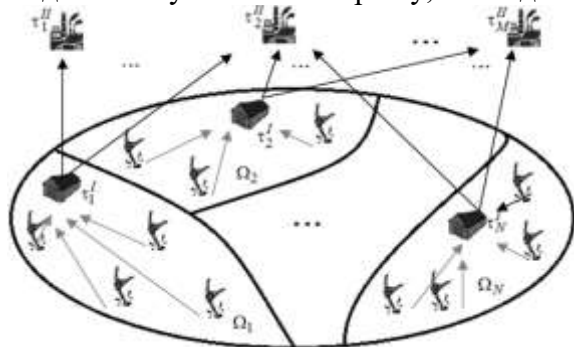


Рисунок 1 – Схема руху ресурсу в транспортно-логістичній системі

на підприємствах гірничодобувної галузі

Вивчення питань організації двоетапних процесів розподілу сировинних потоків на підприємствах гірничодобувної галузі проведено відповідно до

загальних методологічних принципів системного аналізу, тотальних витрат, оптимізації. Всі елементи двоетапної логістичної системи розглянуті як взаємопов'язані і взаємодіючі для досягнення спільної мети функціонування системи. Проведена оптимізація функціонування не окремих елементів, а логістичної системи в цілому. При цьому враховувалася сукупність витрат, які пов'язані з управлінням матеріальними потоками по усьому логістичному ланцюжку, починаючи від моменту зародження потоку аж до надходження його кінцевому споживачеві. І, отже, вироблено узгодження локальних інтересів і цілей функціонування окремих елементів системи з головною цільовою функцією системи – досягнення оптимальних транспортних і супутніх витрат всієї двоетапної логістичної системи.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Us S.A. On some mathematical models of facility location problems of mining and concentration industry // Us S.A., Stanina O.D. *New Developments in Mining Engineering 2015. Theoretical and Practical Solutions of Mineral Resources Mining* // Edited by V. Bondarenko, I. Kovalevska, G. Pivnyak / CRC Press / Balkema - Taylor & Francis Group, London, 2015. – P. 419–424
2. Zelentsov D. Solving Continual Two- Problems of Optimal Partition of Sets Stage // Zelentsov D., Us S., Koryashkina L., Stanina O. / *International Journal of Research Studies in Computer Science and Engineering (IJRSCSE)*. – Volume 4, Issue 4, 2017. – P. 72-80.

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОЗИТИВНОГО ІМІДЖУ УКРАЇНИ ЯК ТРАНЗИТНОЇ ДЕРЖАВА

Балан О. С., док.ек.наук, проф.,
Липинська О. А., док.ек.наук, с.н.с.,
кафедра Адміністративного менеджменту та проблем
ринку, Одеський національний політехнічний університет

За своїм геополітичним розташуванням та природно-географічними умовами Україна належить до територій які мають все необхідне для розвитку товаротранспортних зв'язків з іншими країнами і задоволення потреб у перевезеннях не тільки власних товаровиробників, а й вантажовласників з інших регіонів світу, тобто володіє величезним транзитним потенціалом, який мав стати основою ефективного розвитку всієї національної економіки. У свою чергу транспортний комплекс країни необхідно розглядати як її найбільшу конкурентну перевагу у системі світогосподарських зв'язків, який без створення для нього необхідних умов забезпечення конкурентоспроможності на європейському та світовому ринку транспортних послуг не в змозі здійснювати свій ефективний розвиток, а відповідно й розвиток економіки всієї країни.

Але характерними рисами сьогоденного стану діяльності транспортно-дорожнього комплексу України є таке. Стрімко йдуть на спад обсяги перевезень, критичного рівня досягло фінансове становище галузі, практично зношений рухомий склад і матеріально-технічна база, їх реконструкція, ремонт та технологічне обслуговування фактично відсутні. Вкрай алогічно вирішуються питання приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій та технологічної модернізації в галузі, не задовольняються навіть мінімальні

соціальні потреби працівників галузі, зруйнована система безпеки та контролю, поставлені в тінь питання встановлення тарифів і ціноутворення, закупівель та використання державного майна, вирішення міжнародних питань паралізоване, що призводить до втрати транзитних перевезень через територію України. Все це призводить до того, що присутність України на світовому ринку транспортних послуг на сучасному етапі утруднено.

Питома вага транспортних послуг у валовому внутрішньому продукті України складає близько 12%, вартість основних виробничих фондів - 14,8%, знос яких становить близько 80%, кількість працюючих в галузі - 5,6% від загальної чисельності працівників, зайнятих в економіці країни.

Процеси поглиблювання інформаційної інтеграції, характерні для сьогоденної роботи «Укрзалізниці» і вітчизняних портів, важливі і як показник інтелектуалізації транспортного комплексу країни в цілому. Безумовно, що за даним критерієм Україна може віднести себе до держав європейського вибору, отже, завдання підвищення рівня мультимодальності, інтегрованості та контейнеризації перевезень переходить в країні з розряду декларацій в потребу реалізації. Як виявили проведені дослідження, Україна «транспортна» може сьогодні пред'явити інтеграційні рішення світового рівня, вироблені, в тому числі, за рахунок ефективної організації державно-приватного партнерства при здійсненні контейнерних перевезень. Потенціал подібних досягнень сьогодні, в нинішній складний для країни економічний період, далеко виходить за рамки власне транспортної тематики - він важливий як заявка України на роль і місце серед країн - двигунів позитивних структурних перетворень в суспільному устрої. Тим важливіше виявити проблеми розвитку транспортного комплексу і визначити

шляхи їх якнайшвидшого подолання.

Між тим, угодою про зону вільної торгівлі передбачена можливість участі українського морського судноплавства у перевезенні вантажів між портами країн ЄС за умови, що місцем ефективного управління флотом є Україна, або одна з країн ЄС та можливість участі річкового флоту України у перевезеннях внутрішніми водними шляхами ЄС на двосторонній основі, що відкриває перед транспортним комплексом України величезні перспективи.

За таких обставин, національні українські перевізники можуть бути витиснені навіть з національного ринку транспортних послуг (принципи та умови надання послуг відповідно ГАТС та СОТ), якщо їхні транспортні засоби, умови та технології перевезень не будуть задовольняти загально прийнятим у Європі та світі. У той же час, за існуючого в країні економічного механізму у транспортному комплексі підприємці не в змозі забезпечити навіть просте відтворення основних засобів, не кажучи вже про якісь якісні їх зміни.

В країні не створено інструментів забезпечення модернізації та розвитку підприємств транспортного комплексу не обґрунтовано інструментів державного регулювання їх діяльності, а застосування міжнародних – обмежено неврегульованістю митних, податкових, судових відносин, що існують в країні та військовою ситуацією на її сході. Спроба заподіяння для вирішення цієї проблеми механізму державно-приватного партнерства, який реалізується в інших сферах економічної діяльності - на транспорті, навпаки, призводить до гальмування його розвитку у зв'язку з тим що в якості приватного партнера виступають здебільшого національні вантажовласники які зацікавлені не в розвитку транспортного комплексу, а у створенні монопольних умов перевезень тільки їх власного вантажу. Фінансовий же сектор країни у зв'язку з високою

фондоємністю транспортного комплексу не проявляє зацікавленості виступати в якості приватного партнера на загальних фіскальних умовах, які штучно створено у державі. Слід зазначити що така ситуація характерна не тільки для України, з нею зіштовхується більшість країн, що розвиваються. Тому необхідно розробляти випробувати та впроваджувати нові економічні механізми забезпечення конкурентоспроможності національної транспортного комплексу та відповідні до них інструменти не тільки державного, а й міждержавного регулювання перш за все в рамках ОЧЕС. Це тим більш важливо, виходячи з високого ступеню інтернаціоналізації економічних відносин у світовому транспортному комплексі, якій сьогодні вже майже не знає кордонів і не може обмежуватись тільки національними системами регулювання його діяльності. Виходячи з цього, необхідність розробки теоретичних та методологічних основ розвитку економічного механізму на міждержавному рівні які забезпечать для транспортного комплексу України можливість його участі у міжнародному розподілу праці у транспортній сфері та створення інструментів сталого функціонування, які підвищать транзитний імідж країни слід вважати надзвичайно важливою загальнодержавною проблемою від вирішення якої залежать перспективи подальшого існування не тільки транспортного комплексу країни, а й всієї її економіки.

РОЗВИТОК МАРКЕТИНГО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ ВЗАЄМОДІЇ ВСІХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ «ЄДИНОГО КВИТКА»

Разумова К. М., д.е.н., проф.,

Кириленко О. М., д.е.н., проф.,

Висоцька М. П., к.е.н., доцент

Національний авіаційний університет, м. Київ

Подорожуючи, часто виникає потреба переїхати з однієї країни в іншу. В країні, в яку ви прибули, теж необхідне переміщення, щоб мати можливість відвідати всі туристичні місця. В наш час, найбільш популярними вважаються 3 види пасажирського транспорту, зокрема це: автобуси, літаки та поїзди. Оскільки сфера пасажирських перевезень надзвичайно динамічна, тому для пасажиропотоків створюється інфраструктура та інноваційні види транспорту. Вибір рівня комфорту в дорозі кожен пасажир підбирає відповідно до своїх уподобань і фінансових можливостей.

Багато теоретичних і практичних питань стосовно забезпечення ефективності пасажирських залізничних перевезень на основі використання маркетингово-логістичних центрів координації роботи транспорту на основі імплементації «єдиного квитка» у повній мірі не вирішувалися як у науковому, так і у практичному плані, тому потребують подальшого розвитку та вдосконалення.

На нашу думку, одним із заходів підвищення кількісних і якісних показників від функціонування пасажирських перевезень є створення в транспортних вузлах маркетингових-логістичних центрів координації взаємодії автомобільного, залізничного та авіа транспорту, основних перевізників пасажирів на основі імплементації «єдиного квитка» (далі МЛЦПП). Мета їх створення - визначення можливості комплексного використання

маркетингу та логістики для вирішення економічних проблем ефективності функціонування пасажирських перевезень. Реалізація даного завдання буде здійснюватися шляхом завчасного обґрунтування відповідними розрахунками логістичних технологічних схем пересадки пасажирів у вузлі, з одного виду транспорту на інший на основі використання попередньої маркетингової інформації про підхід у транспортний вузол поїздів та автобусів, морських і річкових суден (у регіонах, де перевезення виконують морський або річковий види транспорту), і про приліт літаків. МЛЦПП розробляє оперативний план координації роботи перевізників пасажирів і заздалегідь повідомляє його всім зацікавленим сторонам і потім контролює виконання (рис. 1).

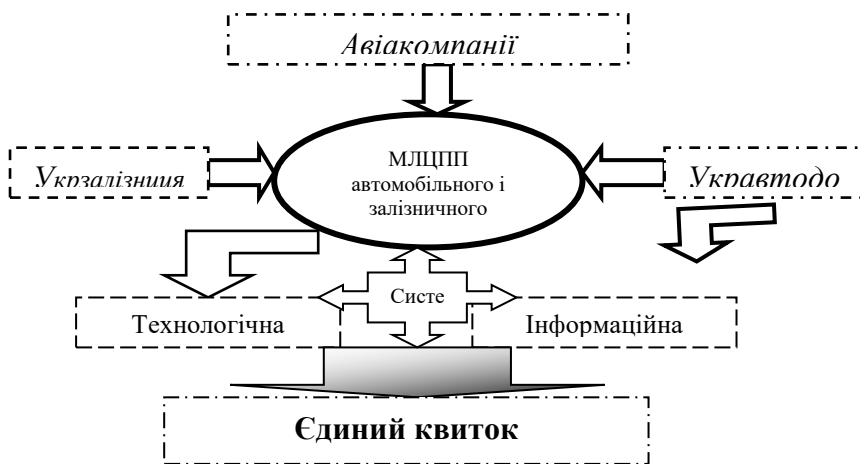


Рис. 1. Структура маркетинго-логістичного центру координації взаємодії автомобільного, залізничного та авіатранспорту на основі імплементації «єдиного квитка»

Більш того, ці центри зможуть прийняти на себе транспортне обслуговування змішаних перевезень пасажирів, включаючи туристів. Тактичне і стратегічне

управління в усіх аспектах має базуватися на науково обґрунтованій методології системного аналізу для вирішення виникаючих проблем.

Рішення даного завдання, як і інших, що стосуються оперативного управління транспортними процесами перевезення пасажирів, за умов не повної визначеності і ризику має здійснюватися методами використання так званих коефіцієнтів пріоритету черговості обслуговування пасажирів.

Тому, беручи до уваги всі об'єктивні характеристики функціональних можливостей пасажирських перевезень, приходимо до висновку, що в транспортному вузлі потрібен власний господар. Таким господарем може стати МЛЦПП, що координує і спрямовує роботу вузла для забезпечення ритмічності і високої системної ефективності (емерджентності) обслуговування пасажирів. Він виконуватиме роль виробничого осередку Міністерства інфраструктури України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Passenger transport / Statistical information // [Electronic resource] - Access mode: <https://wikitransport.com/transport>.
2. Aksenov I.M., Gaba V.V., Sherapa K.M. Transport logistics. [Text] / I.M. Aksonova, VV Gaby, KM Scales - K .: DETET, 2012. - 202 p.
3. Razumova E.N. (2014) Economic Analysis in Passenger Transportation Management: Monograph. – Kyiv: Condor Publishing.

ВАЛЮТНІ РИЗИКИ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УМОВАХ ФІНАНСОВОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ

Москвіченко І. М., к.е.н., доцент

Крисюк Л. М. к.е.н., доцент

Чебанова Т. Є. к.е.н., доцент

Одеський національний морський університет

Зростання ступеню впливу фінансових ризиків на результати діяльності і фінансову стабільність підприємства пов'язано з швидкою мінливістю економічної ситуації в країні та кон'юнктури фінансового ринку, розширенням сфери фінансових відносин господарюючих суб'єктів, появою нових фінансових технологій і інструментів, а також цілим рядом інших факторів. Тому виявлення економічної суті фінансових ризиків і встановлення форм їх впливу на результати діяльності підприємства є одним з актуальних завдань системи фінансового менеджменту.

В умовах фінансової нестабільності проблема ефективного управління валютними ризиками підприємства набуває особливої актуальності. Це управління виконує важливу роль в загальній системі фінансового менеджменту, забезпечуючи надійне досягнення основних цілей фінансової діяльності підприємства.

Метою управління валютними ризиками є забезпечення фінансової безпеки підприємства в процесі його розвитку і запобігання можливого зниження його ринкової вартості. Управління валютними ризиками можна поділити на наступні етапи:

- усвідомлення ризику, встановлення причин його виникнення;

- вимір, аналіз і оцінка ризику;
- зниження або обмеження ризиків за допомогою відповідних методів управління;
- здійснення постійного контролю за рівнем ризику.

Важливою передумовою забезпечення економічно-фінансової безпеки підприємства є якісний фінансовий менеджмент, що являє собою систему принципів та методів розробки та реалізації управлінських рішень, пов'язаних з формуванням, розподілом та використанням фінансових ресурсів підприємства та організацією обороту його грошових коштів [1].

Для формування ефективної системи управління фінансовими ризиками їх необхідно попередньо ідентифікувати. Ідентифікація фінансових ризиків полягає у виявленні всіх видів можливих ризиків, пов'язаних з кожною конкретною операцією чи видом діяльності. При цьому важливо у складі портфеля фінансових ризиків виділити ризики, які залежать від самого підприємства (внутрішні ризики), і зовнішні ризики, які визначаються макроекономічною ситуацією.

Тільки на підставі комплексного двостороннього аналізу внутрішніх можливостей підприємства і потреб зовнішнього середовища, в якій передбачається здійснення ним господарської діяльності, можна забезпечити стійкість підприємницької структури в нестабільних умовах [2].

У сучасних умовах подальшої девальвації національної валюти, яка за останні три роки знецінилась у 3,5 рази по відношенню до долару США, одним із основних завдань, що стоять перед вітчизняними суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, є формування ефективної тактики і стратегії управління валютними ризиками.

Діяльність портових операторів, як суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, схильна до фінансової

нестабільності та валютного ризику, які викликані мінливістю середовища їх функціонування. Українські порти, займаючись інвестуванням в імпортне обладнання, в більшості випадків, планують закупівлі в валюті. Коливання валютного курсу може сприяти як покращенню, так і погіршенню фінансового стану підприємства. Тому в ході ведення бізнесу необхідно враховувати ризики і застосовувати відповідні методи управління ними.

Одним з доступних інструментів управління валютними ризиками на підприємствах є фінансові інструменти, зокрема хеджування, як спосіб зниження валютного ризику при придбанні обладнання за валюту.

Ринок деривативів в Україні є доволі молодим сегментом фінансового ринку та представлений ф'ючерсними контрактами, опціонами та опціонними сертифікатами. Валютні ф'ючерсні контракти з'явилися тільки в 2015 році, тому можна зробити висновок, що українські суб'єкти мають не так багато досвіду в галузі управління валютними ризиками в порівнянні з іншими європейськими країнами.

У 2017 році емісія деривативів була здійснена двома випусками опціонних сертифікатів на загальну суму 32,5 млн. грн. Наприкінці 2017 року кількість випусків деривативів, що перебувають в обігу на фондових біржах, становила 249 шт. За підсумками 2017 року обсяг торгівлі деривативами становив 5,62 млрд. грн. Якщо розглядати в розрізі за видами ринків, то всі операції здійснювались в сегменті строкового ринку. Найбільш популярними за типом є форвардні контракти для валютних пар: GBP/USD, USD/UAH, EUR/USD, USD/JPY. Ринок деривативів впродовж останніх трьох років скорочується [3].

Для усунення впливу фінансової нестабільності на валютні ризики підприємств портової діяльності при придбанні обладнання за валюту пропонуємо використовувати інструмент хеджування. Це дозволить або цілком ліквідувати, або частково нейтралізувати ризик можливих утрат.

Список літератури

1. Концептуальні питання, щодо рівня економічної безпеки стивідорних компаній / І.М. Москвіченко, Л.М. Крисюк, Кастельянос Трухільо А.// Науковий журнал «Молодий вчений». - Випуск 3(30). Економічні науки - Херсон: 2016. - С. 111-114.
2. Крисюк Л.М. Управління стійкістю розвитку малих і середніх підприємницьких структур портової діяльності / Л.М. Крисюк, О.В. Корецька // Молодий вчений. - 2015. - № 4(19). - С 82-86.
3. Річний звіт за 2017 рік Національної комісії з цінних паперів та фондового ринку [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.nssmc.gov.ua/wp-content/uploads/2018/07/Річний-звіт-НКЦПФР-2017.pdf>

ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ПІДПРИЄМСТВ ОСНОВНОЇ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Корецька О.В.

Одеський Національний Морський Університет,
м.Одеса

Підприємства основної портової діяльності, як відкрита система незмірно реагуючи на зовнішні імпульси, вимагає регулювання процесів, що протікають в системі, шляхом

прийняття ефективних управлінських рішень, щодо забезпечення фінансово-економічної безпеки (ФЕБ).

До основної портової діяльності відноситься експлуатаційна діяльність, а саме перевантаження та перевезення вантажів, таким чином до підприємств основної портової діяльності відносяться стивідорні компанії.

Аналіз питань управління фінансово-економічною безпекою підприємств основної портової діяльності (ПОПД), набуває особливого значення у зв'язку з прийняттям Закону «Про морські порти України». В умовах постійного дефіциту і суперечливості правової бази, переходу до роздержавлювання господарювання та управління, політична нестабільність, породили цілу низьку проблем, загострення яких в першу чергу, висовує проблему управління безпекою морських підприємств в загалі та фінансовою безпекою, як головною складовою економічної безпеки зокрема.

Основні аспекти визначання сутності поняття економічної безпеки, фінансової безпеки як її складової, відповідних загроз, індикаторів, а також системи критеріїв і параметрів досліджено у наукових працях вітчизняних та зарубіжних вчених: П.А.Колпаковим, Л.Г. Шемаєвою, К.С. Горячевої, Ф.І. Євдокімова, М.М. Єрмошенка, С.М. Ілляшенка, Н.В. Куркіна, О.І.Барановський, В.І.Мунтян та інших.

Управління фінансово-економічною безпекою ПОПД ускладнюється різноманітністю комплексу послуг. Основною метою діяльності ПОПД є забезпечення інтересів клієнтів у перевантаженні вантажів. Крім своєї основної діяльності (навантажувально-розвантажувальні роботи і зберігання вантажів), ПОПД здійснюють цілий комплекс послуг, пов'язаних із забезпеченням високого рівня обслуговування клієнтів: експедиція; послуги

митного брокера; ремонт упаковки вантажів; перевезення вантажів власним автотранспортом міжнародного класу; бункерування суден водою, паливом і змащувальними матеріалами у причалів, на рейді та ін. [1].

Для поліпшення управління фінансово-економічною безпекою підприємств основної портової діяльності необхідно підвищити рівень використання фінансово-економічного потенціалу, що забезпечує можливість невілювати негативний вплив економічних загроз, до яких відносяться проблеми неплатежів, низька рентабельність перевезень, нестабільність вантажопотоків, підвищення фактичного часу перевантаження від стадійного, тривалий час збереження вантажів, нерозвиненість транспортних комунікацій, знос технологічного устаткування та основних виробничих фондів, складність комплексу послуг, недостатність кваліфікованих кадрів.

Сучасна роль підприємств основної портової діяльності в транспортному комплексі і економіці країни в цілому така, що відповідати їй може лише високотехнологічне, екологічно безпечне, з достатнім рівнем підготовки управлінсько-організаційних кадрів і соціально-адекватне регіональним умовам транспортне підприємство нового типу [2].

Таким чином, рішення проблем управління фінансово-економічною безпекою підприємств основної портової діяльності повинні відповідати національним інтересам в довгостроковому періоді. Для цього необхідно: систематизація складових фінансової безпеки підприємства, яка сприяє зростанню ринкової вартості підприємства, його розвитку та ефективного функціонування, а для держави – це стабільне поповнення бюджету у вигляді податків та платежів та визначення аспектів діяльності підприємств основної портової діяльності під впливом зовнішнього та внутрішнього

середовища та систематизація потенційних загроз та небезпек по кожній складовій.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Ширяєва Л.В., Чиж Л.П., Хотєєва Н.В., та ін. Фінансові аспекти діагностики економічної безпеки підприємств портової сфери: монографія//одеса: інтерпрінт, 2015. 174 с.

2. Онешко С.В. Напрямки вдосконалення методики аналізу витрат морського торговельного порту/ С.В. Онешко// економічний аналіз: зб. наук. праць// Тернопіль, 2013. т.12.№3. с. 284-287.

СВІТОВИЙ ДОСВІД РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

В.В.Гаркуша, доц., Кучкова О. В., ст. викладач
кафедри маркетингу, ДВНЗ «Український державний
хіміко-технологічний університет» м. Дніпро

Сучасний розвиток економіки України характеризується докорінними перетвореннями, спрямованими на посилення дієвості економічних методів управління, активне формування ринкових відносин. Як свідчить досвід розвинутих країн, ефективне функціонування економіки неможливе без розвинутої інфраструктури, що виступає потужним каталізатором утвердження ринкових відносин.

Однією з найважливіших галузей інфраструктури є транспорт, який впливає на всі макроекономічні показники і, разом з тим, відбиває рівень розвитку суспільства. Його значення особливо посилилося в умовах надзвичайно швидкого розвитку економічних та соціально-культурних зв'язків між країнами в контексті сучасних глобалізаційних тенденцій. У зв'язку з розширенням Європейського Союзу, кордони якого впритул

наблизилися до України, поглиблення відносин з останнім є для нашої країни над важливим завданням. Потребує вирішення питання щодо подолання відставання у розвитку мережі українських залізниць від залізниць країн ЄС, які сьогодні перебувають на різних етапах реформування, але істотно випереджають залізниці України [1]. Одним із напрямів співпраці України і країн Євросоюзу є спільна участь у різних транспортно-логістичних проектах та програмах. Тому важливого значення в цьому контексті набуває розвиток усіх видів транспорту. Достатньо висока щільність залізничних шляхів майже в усіх країнах Європи, порівняно низькі затрати при перевезенні на далекі відстані, безпека та екологічність цього виду транспорту сприяє цьому. Та, на жаль, незважаючи на значні переваги, нині українська залізниця переживає складні часи. Збитковість перевезень, є значною проблемою, що потребує комплексної оцінки та застосування логістичних інструментів щодо оптимізації матеріальних, людських та інформаційних потоків на транспорті.

На думку закордонних спеціалістів, важливою перевагою логістичного управління є підвищення рівня транспортного обслуговування, якого досягають не тільки і не скільки завдяки роботі транспортних підрозділів, стільки завдяки злагодженому виконанню комплексу робіт з постачання, збуту та перевезення продукції. На відміну від старих методів ізольованого управління вантажними перевезеннями та складським господарством, на підприємствах фірм та корпорацій здійснюється перехід до об'єднаного, або скоординованого, управління вантажопотоками. Головною організаційно-економічною перевагою такого управління є забезпечення комплексного обліку усіх витрат на завезення та вивезення вантажів, а не тільки тарифів на перевезення. За експортними оцінками,

застосування методів логістики дає змогу зменшити запаси до 60 % і час руху продукції на 25—45 %. [2] При відвантажуванні товарів на склади, дилерам та споживачам фірма може вибрати один з 5 видів транспорту, залізничний, автомобільний, водний, трубопровідний та повітряний. Кожен вид транспорту має свої переваги й недоліки і в тих чи інших випадках найвигіднішу сферу застосування.

На розвиток транспортної підсистеми логістики повинен ґрунтуватись на поєднанні економічних інтересів відправника, транспорту та одержувача через створення комплексних транспортно-технологічних систем, технологічних маршрутів, за яких рухомий состав від клієнтури та транспорту використовується кооперовано[3]. Останнім часом у деяких західних країнах створюються логістичні організації у вигляді спеціальних центрів чи інших структур. У Франції, наприклад, такі центри існують як на регіональному, так і на національному рівнях.

Регіональні логістичні утворення здійснюють аналіз вантажопотоків та розподіл їх у мережі. За даними аналізу роблять пропозиції щодо організації оптимальних вантажопотоків як залізничним, так і іншими видами транспорту, способів розподілу перевезень між різними видами транспорту, комплектування груп товарів, порядку укладання договорів на перевезення. Основною метою таких пропозицій є підвищити рівень роботи транспорту (дотримання термінів доставки вантажів, підвищення надійності та регулярності перевезень тощо).

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Логистика / Под ред. Б. А. Аникина: 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА М, 2015.
2. Официальный веб-сайт бизнес-портал о реальном секторе экономики. – Режим доступа. – <http://www.ugmk.info>

3. Официальный веб-сайт Держкомстату України. – Режим доступу. – www.statistik.gov.ua

УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ

Музикін М. І., к.т.н., Нестеренко Г. І., к.т.н., доцент,
Авраменко С. І., к.т.н., доцент, Клеопа К. В.
Дніпровський національний університет залізничного
транспорту імені академіка В. Лазаряна, м. Дніпро

Вступ. Роль державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) полягає у підтримці національних галузей виробництва. Кожна країна проводить державне регулювання ЗЕД. Таке регулювання залежить від зовнішньоекономічної політики держави, котра регулює економічні відносини з іншими державами.

Виклад матеріалу. Виконуючи завдання обмеження або стимулювання експорту чи імпорту, зовнішньоекономічна політика набуває форм протекціонізму, лібералізації або стимулювання експорту.

Протекціонізм спрямований на створення конкурентних переваг власним виробникам.

Лібералізм сприяє проведенню заходів зовнішньоекономічної діяльності, призводить до поступового скорочення різноманітних обмежень у сфері зовнішньої торгівлі.

Основні завдання державного регулювання ЗЕД в Україні є: створення сприятливих економічних та організаційно-правових умов суб'єктів господарської діяльності у сфері ЗЕД; реалізація конкурентних переваг суб'єктів господарської діяльності у сфері ЗЕД;

раціоналізація експортно-імпортних операцій; розширення експортного потенціалу країни; підвищення конкурентоспроможності економіки.

До державного регулювання ЗЕД відносять: митне регулювання; валютне регулювання; нетарифне регулювання зовнішньоекономічних операцій; введення спеціальних економічних зон; застосування спеціальних санкцій за порушення ЗЕД.

У структурі Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України створено Департамент державної політики у сфері зовнішньої торгівлі, торговельних обмежень та контролю за зовнішньоекономічною діяльністю.

До недержавних органів управління економікою відносяться товарні, фондові, валютні біржі, Торгово-промислова палата України. При цьому дані органи регулювання можуть виконувати тільки їм надані функції у сфері управління ЗЕД. Одна із основних функцій Торгово-промислової палати України у сфері ЗЕД – це засвідчення країни виробника товару через видання сертифікатів про походження товарів, сертифікатів визначення продукції власного виробництва підприємств з іноземними інвестиціями.

Україна має у своєму розпорядженні чималий арсенал регуляторів зовнішньоекономічної діяльності, серед яких основними є правові, адміністративні, економічні. Правове регулювання зовнішньоекономічних зв'язків включає розробку та прийняття нормативно-правової бази в Україні та виконання норм міжнародного права, приєднання України до міжнародних організацій та конвенцій, укладання міжнародних угод.

Виділяють такі правові режими у сфері ЗЕД: 1) справедливий або недискримінаційний; 2) режими

найбільшого сприяння; 3) національний режим; 4) спеціальний правовий режим.

Адміністративне регулювання зовнішніх зв'язків здійснюється за допомогою таких важелів, як реєстрація суб'єктів зовнішньоекономічних відносин, реєстрація зовнішньоекономічних контрактів, розробка системи нетарифного регулювання зовнішньоекономічних зв'язків, митне регулювання, оперативне регулювання ЗЕД. До економічних регуляторів належать: розробка і встановлення податків у сфері зовнішніх відносин; затверджений порядок нагромадження і використання валютних коштів суб'єктів ЗЕД; система розрахунків та кредитування експортно-імпортних відносин.

Найбільш поширеними економічними засобами регулювання зовнішньоекономічних зв'язків є митні платежі.

Висновки. Різномісна система використання методів управління зовнішньоекономічними зв'язками дає можливість державі ефективно регулювати зовнішньоекономічної діяльністю з метою реалізації економічних інтересів держави у світовій системі господарювання.

К ВОПРОСУ ОБОСНОВАНИЯ ОПТИМАЛЬНОЙ СТРУКТУРЫ БУКСИРНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОРТА

Павловская, Л.А., канд. экон., наук, доцент
Одесский национальный морской университет

Рассмотрена актуальная задача повышения экономической эффективности буксирного обеспечения портов Украины. Сегодня в качестве субъектов рынка буксирных услуг представлены госпредприятия морских торговых портов Украины, АМПУ, госкомпания «Укртранснафта», а также частные компании «Трансшип», «P&O Maritime Ukraine», «Маркони», Николаевский глиноземный завод, «Экофлот» и другие. Анализ количественного и качественного состава буксирного флота, прежде всего госкомпаний, позволяет сделать вывод, что возрастной состав флота и его технические характеристики не соответствуют мировым трендам. Для буксиров старых типов не хватает ни мощности, ни маневренности, чтобы обслуживать современные крупнотоннажные суда. Всего 17 буксиров госпредприятий имеют мощность свыше 4000 л. с., и лишь дюжина новых буксиров оснащена современными винторулевыми колонками, обеспечивающими высокую степень маневренности.

Эта проблема касается не только вопроса безопасности мореплавания в акваториях украинских портов и за их пределами, но и качества услуг, которые они предоставляют. В силу этого рыночную нишу по оказанию услуг мощными современными буксирами занимают частные буксирные компании, постепенно вытесняя госпредприятия с физически и морально устаревшим портофлотом. Для сохранения конкурентоспособности

обновлять буксирный флот просто необходимо и делать это обоснованно.

Предложена методика обоснования оптимальной структуры буксирного обеспечения порта, в основу которой положены методы теории массового обслуживания и проектного анализа. Сформулирована и решена принципиально новая оптимизационная задача определения необходимого состава буксирного флота порта.

Для апробации предлагаемой методики проведены соответствующие многовариантные экспериментальные расчеты на примере порта Южный.

На первом шаге проанализирована динамика судозаходов в порт Южный за минувший год. Далее решена задача системы массового обслуживания для определения оптимального количества буксирных групп в порту. Согласно решения данной задачи для того, чтобы полностью обеспечить порт Южный достаточным количеством современных мощных буксиров требуется 2 буксирные группы по 2 буксира в каждой со средней мощностью 4500 л.с. На сегодня в порту Южный есть 3 буксира такого класса, из них 2 мощностью по 4200 л.с. («Геннадий Савельев» и «Евгений Яковцев») и 1 мощностью 5632 л.с. («Владимир Иванов»). Таким образом, порту Южный необходимо приобрести еще 1 буксир мощностью, как минимум 4500 л.с.

На следующем этапе проведено технико-экономическое обоснование обновления буксирного флота порта Южный. Ведущей компанией по производству буксиров является голландская компания DAMEN. Главные требования - это должны быть компактные, манёвренные, мощные буксиры, которые способны обслуживать суда в условиях ограниченной акватории.

Рассматриваются следующие варианты приобретения буксиров: кредит или финансовый лизинг с разными сроками эксплуатации буксиров. Каждый из вариантов проекта был оценен комплексно методом суммы мест по трем основным показателям эффективности: чистой современной стоимости проекта (NPV), сроку окупаемости (DPP), внутренней нормы прибыльности (IRR).

Одинаковое количество баллов набрали два варианта проекта: кредит на 6 лет (со сроком эксплуатации буксира в течении 15 лет) и лизинг на 9 лет (эксплуатация буксира в течении 15 лет, лизинговые платежи осуществляются дважды в год). Предпочтение отдано варианту проекта с кредитом, потому что в случае с лизингом имеются существенные риски: лизингополучатель не является собственником предмета лизинга; на предмет лизинга может быть обращено взыскание по обязательствам лизинговой компании; лизинговые платежи облагаются НДС.

Практическое значение полученных результатов заключается в том, что они могут быть использованы для поддержки принятия решений по обновлению буксирного обеспечения порта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Бондаренко А.В. Концепция выбора оптимального состава буксирного флота порта [Текст] / А. В. Бондаренко, В. А. Некрасов, А. П. Ястреба // Водный транспорт: 3б. наук. праць КДАВТ. – К.: КДАВТ, 2015. – №2(23). – С. 7–14
2. Ильницький К. Буксирний ринок України: модернізація неізбежна / Ильницький К. – Порты Украины, №3, 2017. – с.36-40

DEVELOPMENT OF MARITIME INDUSTRY

V.A. Kotlubay, Ph.D, Y.V. Redina Ph.D
National University «Odesa Law Academy», Odessa

Due to its geographical location, Ukraine serves potentially as a connecting link between the countries of the European Union and Asia. At the same time, in the last 15 years, EU countries are interested in strengthening transport links with it and vice versa. Thus, for Ukraine, there are all prerequisites for the creation of the new routes on its territory and strengthening of the existing routes to connect the South and the West.

Maritime transport is the most efficient and environmentally friendly mode of transport for the transportation of large bulk consignments over long distances. Despite this fact, the research of the volume of transit traffic carried out through the territory of Ukraine by the sea in recent years has shown a tendency for their decrease. For the last 5 years, the volume of transshipment of transit cargoes through domestic ports has fallen by more than 3.5 times [1].

The main reasons for such tendency are:

- the geopolitics changes - Ukraine's orientation towards EU membership, complex trade and political relations with the Russian Federation, and as a result the re-orientation of transit traffic to Russian ports and its rapprochement with China;
- inefficiency and obsolete infrastructure of sea ports. It is necessary to carry out dredging works almost in all ports, the limited infrastructure development of the ports' units which are located within the boundaries of the cities, etc.;
- high port fees, lack of agreed through rates, high tax burden on port duties;
- corruption - the fight against which is carried out more by declarative methods;

- duration of customs procedures - in accordance with the current world trends, such processes should not take more than 15 minutes, but currently it isn't performed in Ukraine;

- absence of scientific approach in making managerial decisions regarding strategic directions of the development of the maritime industry – unavailability of the scientific and expert council, out-of-date existing strategy of ports development due to the changes in geopolitics, the duration and high cost of the cargo delivery by the new train ferry route from the Black Sea to China through Poti, Baku, Aktau led to lack of cargo base;

- complicated conditions for tender procedures conducting and obtaining permits and approvals for construction and other documentation.

The above mentioned problems are related not only to transit traffic, but in a majority to export-import traffic.

It should be noted that keeping the priority of the tendency to transit traffic orientation primarily is not entirely correct for the moment. Changes in geopolitics and the reorientation of Russian cargo bypassing Ukrainian seaports require the establishment of a targeting policy primarily for export-import maritime traffic, and only after that on non-politicized transit. This requires an appropriate revision of the existing Strategy for the Development of Seaports of Ukraine for the period up to 2038.

At the same time it is necessary to note the positive tendencies that have occurred in the domestic maritime industry.

Thus, starting from January 1, 2018, port duties were reduced for 20% by the decision of the Cabinet of Ministers of Ukraine. According to the expert opinion, it is not possible to expect the instantaneous effect from this decision, but the statistics of cargo processing in 2018 show a significant increase in the containers processing by domestic ports (an

increase of 136% in web compared to the previous period), and the total growth of cargo handling up 102% was estimated [1].

In 2018, the decision was made to establish the Ukrainian Sea Ports Authority, which would coordinate the work of 13 seaports, to be responsible for shipping safety and to represent Ukraine internationally.

In 2019, a legislative draft No. 7010 was adopted on introducing a "single-window system" mechanism and optimizing the implementation of control procedures for the movement of goods across the customs border of Ukraine. This legislative draft provides the elimination of environmental control in cross-border commodity trade, which led to the extortion of bribes and colossal losses that happened because of the durable demurrage of the vessel.

In general it does not solve all the problems, but creates the appropriate preconditions for the further development of the maritime industry and the implementation of effective financial and economic activities of port enterprises.

REFERENCES

1. Official site of USPA [Electronic Resource]. – Mode of access: <http://www.uspa.gov.ua/>.

MARITIME AGENT AS A MANDATORY PART OF MANAGEMENT MECHANISM FOR OPERATION OF SEA TRADE

Iarmolovych D. Yu. Senior Assistant
Department of administrative management and market
problems, ONPU

Maritime agency service as a separate type of business activity in the international maritime market takes its origin from the middle of the 20th century. During all history of the development of entrepreneurship in the field of maritime vessel agency, in the relations between the ship-owner and agent and third parties based certain international traditions and rules that are followed by conscientious marine agents in all merchant seaports of the world. At the present stage, the maritime agents' service in the maritime shipping market is an obligatory part of the mechanism for managing the operation of maritime trade. Today, a significant number of shipping agency companies that operates in the seaports of Ukraine, not only the image of Ukraine, as a maritime state, depends on the quality and conditions of entrepreneurial service, but, also a certain extent - the share of the so-called freight factor in the price of goods of the Ukrainian economy, that is, the efficiency of its functioning and development.

According to the traditional scheme of payments between the participants in the maritime market, the total amount of payments in ports of the vessel call is realized through a maritime agent, therefore, the stability and economic wealth of economic mechanisms of the operation of maritime agency companies largely depends on the economic and legal provision of this type of business developed in the light of industry specificity and best international experience. It is this

that forms the economic and organizational basis for the development of entrepreneurial activity in this area, is a prerequisite for ensuring the effective use of the entrepreneurial potential of companies for the agency of seagoing vessels and, accordingly, determines the relevance of the topic of the dissertation research.

The essence of the category of maritime agent as a representative and assistant of the ship-owner acting on behalf and at the expense of the latter in accordance with the powers based on the law or agreement, in all cases of the ship-owner of a commercial and administrative nature, which is related to the sea transportation of goods or of passengers And also the essence of clandestine commercial mediation and agency activities, taking into account existing legislative acts

Examining system and structure of functioning of maritime agency companies' offices and to obtain main components that characterize base structure of such type of companies.

It should be noted that in the Ukrainian economic and legal field, the concept of agency activity, even in general, is not at all represented in the Civil Code of Ukraine (CCU), therefore, the presence in Chapter 5 of the Code of Merchant Shipping of Ukraine (CMS). Marine agency, which contains only 370 words of common phrases, brings more problems and issues than solutions to them. There is a need to identify the nature, features, risks and features of this kind of entrepreneurial activity.

Defining in the CMS the activity of marine agency allows us to conclude that the specified economic activity, as well as agency activity, combines elements of activity on behalf and under the contract of the commission, however, such a combination of the specified types of activity and obligations arising from them does not create the construction of mixed activities as a result of formal economic reasons (agency activity - an independent type of economic activity), and the

essence of the services provided, and proceed from the activities of the ship agent.

REFERENCES:

1. Vinnyk O. M. (2004) *Hospodarske pravo: kurs lektsii* [Commercial law: a course of lectures], K.: Atika., – 463p.
2. Diadiuk A. L (2010) *Pravove rehuliuвання komertsiiinoho poseredny-tstva (ahentskykh vidnosyn) u sferi hospodariuvannia* [Legal regulation of commercial mediation (agency relations) in the field of management]. Extended abstract of candidate's thesis. Kyiv, 21 c.

FORMATION OF A STRATEGIC BASIS FOR THE MULTIMODAL TRANSPORT EFFECTIVE DEVELOPMENT (ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЧНОГО БАЗИСУ ДЛЯ ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ)

I.V. Shevchenko, Senior Lecturer of the Department of
Business Management

Odessa National Academy of Food Technologies, Odessa

The relevance of the problem. The globalization of the world economy leads to the intensification of interstate economic relations, repeatedly strengthening the role of transport. In this regard, multimodal transportation as a basis for the effective development of the national economy comes to the fore.

Formulation of the problem. Ukraine has not yet formed strategic prerequisites and fundamental conditions for the effective and optimal functioning and development of multimodal transportation.

Results of the research. From a geographical point of view, efficient transportation contributes to the alignment of regional disparities both between countries and at the level of the Trans-European Transport Network (TEM-T). This allows us to consider the transport system as an important factor in economic growth, creating competitive advantages for national economies within the world economy, which is especially important given the integration of transport markets in Europe and the intensification of trade between the EU and Ukraine. Evaluating the starting potential of Ukrainian transport industry, it is necessary to characterize the current situation in the country's transport complex.

Ukraine has an extensive system of communications. The length of the railway network, Ukraine ranks third in Europe. In addition, the role of rail transport in the system of transport communications of Ukraine is also enhanced by the fact that the main transport Trans-European corridors pass through the territory of the state: East-West, Baltic-Black Sea. The marine complex of Ukraine in the Black Sea-Azov basin includes 13 continental seaports with a capacity of 262 million tons per year. Ukraine has a high navigable potential of rivers. The main shipping routes are 3 navigable rivers – Dnepr, Danube and Southern Bug, two of which are in the TOP-5 of the largest rivers in Europe. There are 16 river ports and terminals with a throughput capacity of 60 million tons per year on the navigable rivers of Ukraine. Unfortunately, the characteristic features of the current state of the transport industry in Ukraine are a critical level of financial condition and practically worn-out rolling stock and material and technical base. The vast majority of the rolling stock of the Ukrainian railways was built according to the technical requirements of the 60s of the last century and almost fulfilled the standard service life. The road network of Ukraine has drawbacks: the quality of the road surface is unsatisfactory; the industry requires the introduction

of European standards for the construction, repair and maintenance of roads. According to the report of the World Economic Forum on Global Competitiveness - 2014, the quality of roads in Ukraine is one of the worst in the world: Ukraine ranks 139 out of 144 countries. Only roads in Moldova, Mozambique, Libya, Guinea and Timor are worse than roads in Ukraine. Against the background of a complex political and economic situation, there is a steady drop in demand for transportation, which, on the one hand, is due to a drop in the purchasing power of the population, and, on the other, by events in the country. The Ukrainian shipbuilding and merchant fleet are in a crisis for a long time, there is no implementation of measures to support the industry from the state. There are not so many ships flying the flag of Ukraine. In the period from 1993 to 2015, the cumulative deadweight of the Ukrainian merchant fleet has decreased by 13 times and now stands at approximately 477 thousand tons (0.027% of the total deadweight of the world fleet). Also, do not discount the high level of competition in the Black Sea region. At the same time, the most developed seaport of Ukraine, Odessa, is inferior to the ports of Novorossiysk and Constanta in the depth of the water area, the length of the mooring line and the presence of free zones. In recent years, the inland waterways of the Ukrainian rivers in terms of guaranteed depths do not fully comply with the requirements of safe navigation. In addition, 20% of the resource fleet of river vessels of Ukraine are unsuitable for operation. The low level of technical-technological and economic parameters of most types of domestic vehicles, which does not meet international standards, leads to an inevitable loss in global competition in the market of transit services.

Conclusions. The transport industry is a very complex industry with many highly specialized nuances. Many interests intersect in it, as transport serves all sectors of the economy at

various stages of production, distribution and consumption. All this, in aggregate, outlined the range of problems that require immediate solution.

REFERENCES

1. <http://transport-journal.com/news/stratehycheskye-napravlenyya-razvytyya-transporta-v-ukrayne/>

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ: ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ

Стасюк О. М., к. екон. наук, науковий співробітник
ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»

Під інституціональним забезпеченням функціонування залізничного транспорту мається на увазі сукупність *методів, засобів та заходів* нормативно-правового, організаційного, соціально-економічного та ціннісного характеру, спрямованих на адекватне функціонування залізничного транспорту через виконання суб'єктами покладених на них функцій в рамках визначених повноважень та визначеного порядку їх дотримання у сучасних умовах господарювання.

Базовими структурними елементами інституціонального забезпечення функціонування залізничного транспорту визначено інституційне середовище, що охоплює сукупність найважливіших інституцій, формальних та неформальних інститутів, що діють в площині відносин «економіка-політика», «економіка-право», «економіка-ідеологія», «економіка-мораль», «економіка-культура» тощо та встановлюють рамки людських взаємовідносин в галузі на міжнародному,

макро- та галузевому рівнях та *інституційні зміни*, що являють собою процес трансформації взаємопов'язаних формальних і неформальних інститутів, а також організацій та інституцій галузевого рівня, що визначають систему стимулів і забезпечують розвиток інституційного середовища залізничного транспорту через встановлення нових можливостей і обмежень.

До формальних інститутів в галузі залізничного транспорту України нами віднесено: нормативно-правові документи (законодавчі документи – Конституція України, закони та кодекси), відомчі та галузеві документи (постанови, розпорядження, статuti, положення)), програмні документи (концепції, стратегії, програми), норми міжнародного залізничного права (технічні рішення, стандарти, договори та угоди), директиви та регламенти ЄС в галузі залізничного транспорту, інститут власності.

Окрім формальних інститутів, інституційне середовище залізничного транспорту України включає й неформальні, а саме: інститут довіри, кадровий потенціал, організаційну культуру (система норм і цінностей) та «інституційні пастки» (тіньова економіка, корупція, бартерні операції використання службових повноважень тощо).

Інституціональне забезпечення функціонування залізничного транспорту здійснюється через відповідну організаційну структуру на міжнародному, макро- та галузевому рівнях. Це відповідно: міжнародні організації залізничного транспорту, органи державної, регіональної та місцевих влад, підприємства, установи та організації залізничного транспорту загального користування, оператори рухомого складу та власники приватного рухомого складу, організації транспортно-логістичних та транспортно-експедиційних послуг, організації соціальних послуг, громадські об'єднання тощо.

Другою важливою складовою інституціонального забезпечення функціонування залізничного транспорту являються інституційні зміни, які спрямовуються на підвищення якісних характеристик формальних та неформальних інститутів та організацій, що вже існують в залізничній галузі України та які планується створити в процесі структурних перетворень.

Причиною інституційних змін є невідповідність інституційного середовища потребам сучасного розвитку галузі, що формується під впливом внутрішніх та зовнішніх факторів змін, серед яких: процес реформування галузі; міжнародні норми, стандарти, директиви та регламенти ЄС, які повинні впроваджуватись в процес функціонування галузі з метою подальшого розвитку. Це породжує необхідність удосконалення інститутів; покращення соціальних стандартів життя, розвитку конкуренції тощо. Своєчасність та достатність інституційних змін формує сукупність стимулів (інформація, інновація, ресурси, пільги та ін.) та регуляторів (відсоткові ставки, тарифи, дотації, субсидії та ін.) [1].

Інституціональні зміни на сучасному етапі функціонування й розвитку залізничного транспорту України повинні бути спрямовані на проведення реформування галузі, сприяння розвитку ринкових відносин й лібералізації ринку перевезень відповідно до національних інтересів, що сприятиме формуванню ефективного інституціонального забезпечення функціонування залізничного транспорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Якименко Н.В. Системно-структурний підхід до формування інституційного середовища залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 39. – С. 190–198.

ТЕХНОЛОГІЯ ІНТЕРНЕТУ РЕЧЕЙ НА ТРАНСПОРТІ»

Чмирьова Л. Ю. науковий співробітник,
ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН
України» м. Київ

Forbes описує Інтернет речей (IoT) як концепцію підключення будь-якого пристрою до мережі Інтернет із можливістю відключити чи перемкнути пристрій між різними бездротовими (або дротовими) мережами. В свою чергу, McKinsey визначають пристрої IoT як ті, які «можуть контролювати своє середовище, повідомляти про свій статус, отримувати інструкції і навіть вживати заходів на основі отриманої ними інформації».

Сенсорна технологія пройшла довгий шлях з моменту появи в кінці 90-х, від революційного RFID-тега, який дозволив сканеру зчитувати інформацію, вбудовану в тег, для відстеження товарів і запасів - до сьогоднішнього дня, коли елементи можуть взаємодіяти один з одним, завдяки вбудованим датчикам. Технологія поширилася до рівня, коли база підключених об'єктів досягла мільярдів, а аналітичне агентство Gartner дало оцінку, що до 2020 р. в усьому світі буде більше 26 млрд пов'язаних «об'єктів». Ще більш вражаючу оцінку дала компанія Frost & Sullivan, яка вважає, що до 2020 р. кількість підключених об'єктів складе понад 50 млрд.

IoT забезпечується величезним поширенням широкосмугового Інтернету, Wi-Fi і Bluetooth. Це також стало можливим, завдяки еволюції пристроїв - зменшенням розміру і зростаючої функціональності датчиків, необхідних для забезпечення стійкого зв'язку [1]. Але при цьому, ці технології мають ризики з боку кібератак. Прикладом можуть стати спроби хакерів

отримати доступ до систем інтелектуального керування та автопілотів у автомобілях відомих брендів. Отже, безпека IoT буде проблемою номер один.

Технологія IoT на транспорті, являє собою глобальну відкриту систему транспортування (логістики), засновану на взаємозв'язку фізичного, цифрового і операційного середовища через загальнодоступні «протоколи» за аналогією зі звичайним Інтернетом. Концепція IoT передбачає розміщення товарів у стандартизованих контейнерах, обладнаних датчиками, та за допомогою створення єдиних хабів даних та аналізу цих даних на кожному етапі розраховувати оптимальні маршрути руху при абсолютній прозорості всіх процесів та прогнозувати події та потреби логістичних ланцюгів.

За даними аналітичних агентств у 2014 р., кількість мобільних пристроїв стеження, встановлених в вантажних транспортних одиницях досягла 1,8 млн. Очікується, що до 2019 р. їх кількість досягне 5,8 млн пристроїв.

Яскравим прикладом впровадження IoT, є приклад співробітництва адміністрації порту Роттердам та компанії IBM. Мета співробітництва - перетворити операційне середовище порту з використанням технологій IoT в хмарі [2]. За допомогою IBM IoT планується створити цифровий близнюк порту Роттердам - точну цифрову копію, яка буде відображати всі ресурси порту та процеси, що відбуваються на його території, відслідковувати рух судів, інфраструктуру, погоду, географічне середовище, дані глибин з точністю 100%. Ця цифрова модель допоможе тестувати сценарії та краще зрозуміти, як підвищити ефективність портових операцій при збереженні високих стандартів безпеки [3].

В Україні мобільний оператор Lifecell і оператор мережі Інтернету речей IoT Ukraine почали побудову першого сегмента мережі IoT, використовуючи технологію

LoRaWAN, що дозволяє забезпечити швидку передачу даних між гаджетами і найбільше покриття. Першим етапом стане покриття Києва для тестування он-лайн рішення для "розумного" міста, логістичних сервісів, моніторингу навколишнього середовища і т. ін., з установкою 40 базових станцій, що дозволить покрити більше 90% території міста і дасть можливість підключити близько 200 тис. пристроїв [4].

Тож, для транспорту України IoT може бути використаний при діагностиці залізниць та моніторингу перевезень, завдяки використанню датчиків нового покоління.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Интернет вещей в цепи поставок. URL: <http://supplychains.ru/2017/05/01/internet-veshey-tsepi-postavok/>

2. Port of Rotterdam teams with IBM Internet of Things to digitize operations. URL: <https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-press-releases/port-of-rotterdam-teams-with-ibm-internet-of-things-to-digitize-operations>

3. Turning Rotterdam into the “World’s Smartest Port” with IBM Cloud & IoT. URL: <https://www.ibm.com/blogs/think/2018/01/smart-port-rotterdam/>

4. В Україні мобільний оператор Lifecell і оператор мережі Інтернету речей IoT Ukraine. URL: <https://biz.nv.ua/markets/lifecell-zadumalsja-o-zapuske-pervoj-v-ukraine-seti-interneta-veshchej-2484241.html>

СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОГО РИНКУ СКЛАДСЬКОЇ НЕРУХОМОСТІ

Петренко О.І., к.е.н., доцент, Крилов Р.О., магістр
Державний університет інфраструктури та технологій, м.
Київ

Для логістичних компаній складські потужності мають особливе значення, так як являються невід'ємною частиною бізнесу і однією із основних конкурентних переваг.

Складське господарство – це система складів, обладнання, технологічних транспортних мереж та засобів, людських та інших ресурсів, які задіяні в процесі переробки та зберігання часто різномірних запасів [1].

Останнім часом гравці на ринку логістичної нерухомості стали більш професійно і серйозніше підходити до проектування і будівництва даного виду споруд. Логістична нерухомість є одним з найбільш перспективних секторів вітчизняної нерухомості, і це обумовлено такими особливостями: географічне положення України; високі темпи розвитку бізнесу і торгівлі, зростаюча ділова активність, стан дефіциту якісних площ на ринку складської нерухомості; плани щодо виходу складських операторів на український ринок; невеликий у порівнянні із Заходом термін окупності складських об'єктів (до семи років в Україні на противагу 20-25 років у Європі); низькі витрати на будівництво складської нерухомості (400-500\$/м²) в порівнянні з іншими об'єктами нерухомості; висока рентабельність складської нерухомості - до 18-20% на рік.

У цілому розвиток ринку вітчизняної логістики має свої відмінні риси, що зумовлені впливом багатьох чинників. Ринок складської нерухомості сьогодні ділиться безпосередньо на склад і комплекс логістичних послуг.

Поступово традиційні склади втрачають свою актуальність. Перелік послуг логістичних центрів постійно збільшується, а з конкуренцією відповідно зростає їх якість.

На ринок логістики впливають бюрократія, законодавство, кадровий потенціал, ринкова і політична ситуації. У цьому сегменті переважають такі ризики: законодавчі, технічні, кон'юнктурні, управлінські, концептуальні, якими потрібно управляти для їх мінімізації. Крім того, якщо будівництво житлової нерухомості та торгово-офісних приміщень супроводжується ажіотажем, то в будівництві торговельних складів особливого розмаху не спостерігається. Отже, попит значно випереджає пропозицію [3].

Сьогодні спостерігається зростання в сфері складської нерухомості в Києві, Харкові, Львові, Одесі, що обумовлено транзитними потоками через них. Перспективними містами для створення подібних об'єктів є портові міста, такі як Ніколаєв, Маріуполь та промислові – Дніпро, Кропивницький та інші.

Київський регіон, на сьогодні, являється найбільш розвинений у сфері складської логістики. Це обумовлено тим, що він максимально використовується під розвиток розподільних центрів. Склади в Київському регіоні здебільшого розташовані в районах Житомирської, Броварської, Бориспільської, Гостомельської трас і частково в напрямку Обухова та Одеси. За обсягами розташування фактично 34% припадає на Броварський напрям, 21% на Житомирську трасу, всі інші розвинені трохи менше. Статистика 2017 року показує, що в Україні на 1000 жителів приходиться в середньому 15 м² складських площ, в той час як в Європі, яка відрізняється великим логістичним підйомом в тому ж році, ці

показники в 15 разів вище. При цьому оренда у нас завищена на 20-50% і складає в Києві та передмісті 3,5-5,0\$ м²/місяць без ПДВ.

В Україні до того ж дефіцитними є високоякісні склади класу А та В. По всій Україні площа таких складів складає лише 2,5-3 млн м² на противагу, наприклад, Польщі та Німеччині, де площа таких складів - 15 млн м² та 33 млн м², відповідно. Головною причиною такого явища є те, що більшість вітчизняних складів представляють перепрофільовані пострадянські виробничі приміщення без необхідного сучасного обладнання, опалення, але при цьому позитивним моментом являється низка орендна плата в порівнянні зі складами сучасного виробництва. Зі складів класу А та В лише 10% відповідають вимогам класу. Ця ситуація призводить до підвищення оренди на високоякісні складські приміщення [2].

Отже, ринок складської нерухомості в Україні поступово розвивається, але існують різні проблеми (висока оренда, корупція, складність отримання дозволів тощо), які обмежують це зростання.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Ігнат'єва І.А., Бернага М.А. Стан та перспективи розвитку ринку складських послуг в Україні. URL: <http://ela.kpi.ua/handle/123456789/4420>.
2. Загородня Ю.В. Тенденції розвитку та перспективи ринку логістичної нерухомості України. URL: http://ir.kneu.edu.ua/bitstream/2010/26044/1/EP_40_10.pdf.
3. Ринок логістичної нерухомості України: тенденції та перспективи розвитку. URL: <http://www.mayger.ua/uk/analitika/rinok-logistichnoyi-neruhomosti-ukrayini-tendentsiyi-ta-perspektivi-rozvitku/>.

ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ ВЗАЄМОДІЄЮ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Ільєнко О.В., д.е.н., професор, Новак В.О. к.е.н., професор,
Разумова К.М., д.е.н., професор,
Національний авіаційний університет

Необхідність управління процесами взаємодії підприємств різних видів транспорту обумовлена метою забезпечення ефективного процесу пасажирів і вантажів та конкурентоспроможності транспортної системи країни на світовому ринку. Ефективність організації перевезень пасажирів та вантажів різними видами транспорту залежить, в першу чергу, від розгалуженості транспортної інфраструктури, а також центру взаємодії суміжних видів транспорту, що зосереджені в транспортних вузлах [2].

Науково обґрунтовано, що рівень розвитку транспортної системи країни є однією з найважливіших ознак її технологічного прогресу і на сучасному етапі підсилюється необхідністю інтеграції до європейської і світової економіки.

Доведена зростаюча роль термінального обслуговування у міжнародних мультимодальних перевезеннях, яка пояснюється тим, що робота терміналів в значній мірі зосереджена незалежними регіональними транспортними компаніями, де відбувається ускладнення структурного складу учасників та збільшується кількість спільних підприємств в сфері мультимодальних перевезень, а національні компанії виходять на міжнародний ринок для забезпечення управління на всьому ланцюгу перевезень[1].

В результаті узагальнення світового досвіду взаємодії різних видів транспорту з'ясовано, що для досягнення

основних цілей при створенні ефективної інтермодальної транспортної системи, необхідно її планувати, розробляти і створювати таким чином, щоб транспортні мережі окремих видів транспорту ефективно доповнювали один одного, а співробітництво між транспортними провайдерами повинно забезпечувати реалізацію потреб користувачів в інтермодальному повідомленні. При цьому, необхідно забезпечити можливість вибору таких видів транспорту, які найбільше відповідають потребам користувачів транспортних послуг.

Детально розглянуті та обґрунтовані основні передумови розроблення та реалізації спеціальних, в тому числі, безперервних план-графіків роботи в транспортних вузлах [4,5]. До них віднесені: оперативне узгодження діяльності всіх видів транспорту через стохастичності транспортного процесу; підвищення загальної продуктивності при скороченні часу обробки транспортних засобів; створення стійкого ритму транспортного конвеєра; підготовку фронту робіт і перевантажувальної техніки до моменту прибуття транспортних засобів; удосконалення складської технології перевантаження вантажів та прискорення доставки вантажів. Такі план-графіки повинні бути підкріплені оперативною інформацією по номенклатурі, напрямку і виду перевезення, нормативам обробки транспортних засобів, структурі парку рухомого складу, можливостям і обсягам перевантаження вантажів тощо.

Охарактеризовані основні світові тенденції [2] на шляху узгодження взаємодії різних видів транспорту, з метою здійснення ефективних пасажирських та вантажних інтермодальних перевезень: розширення програм, що поліпшують інтермодальну кооперацію між видами транспорту; продовження розвитку інфраструктури і, перш

за все, терміналів; стрімкий розвиток автоматизованих систем бронювання та інформаційних систем в цілому.

Зроблені висновки, що реалізація зазначених питань позитивно вплине на єдність транспортної системи країни в цілому, її соціальний та економічний розвиток, а також на залучення додаткових пасажиро- та вантажопотоків, тобто на транзитність країни.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гордієнко І.В. Дослідження моделей взаємодії транспортних потоків. [Електронний ресурс] / Гордієнко І.В. // Проблеми системного підходу в економіці. – 2011. – № 1. – Режим доступу : <http://www/nbuv.gov.ua/e-journals/PSPE/index.htm>

2. Новак В.О. Взаємодія аеропорту з транспортними підприємствами: організація та управління: [монографія]/ В.О. Новак, І.В. Гордієнко, О.К. Катерна, В.В.Матвеев, О.В. Ільєнко. – К.: Кондор-Видавництво, 2012.– 277с.

3. Kyrylenko O.M. Fundamentals of Transport Economics: Tutorial / Ed. V. I. Shchelkunov and oth. – K.: Condor, 2011. – 392 p.

4. O. Kyrylenko, V. Novak, S. Petrovs'ka, K. Razumova. Competitive Strategies of Railway Transport of Ukraine as an Essential Part of the European Integration. Science and Education Studies, No.1. (29) (January - March). Volume VIII. Stanford University Press, 2018. - 501 p., P. 479-492.

Razumova, K.M. Organizational-economic mechanism of ensuring the efficiency of passenger transportation by transport: Dissertation for the degree of doctor of economic Sciences: – Kharkov, USART, 2015. – 408 p.

НЕПРОФІЛЬНА ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

Клочковський О, аспірант,
кафедра менеджменту ЗЕДП,
Національний авіаційний університет, м.Київ

Проведення різного роду реформ на транспорті передбачає прискорення розвитку конкурентного ринку перевезень. Проте, як відомо, будь-який вид транспорту завжди являв собою складне господарство з достатньо розвинутою мережею підрозділів, що займаються основними, підсобно-допоміжними та непрофільними видами діяльності, нажаль розвитку останньому, в основному приділяється, на наш погляд, недостатньо уваги.

Можливих шляхів підвищення конкурентоспроможності непрофільної діяльності транспортної галузі, на сучасному етапі, розглянуто досить мало. Вирішувати це важливе завдання можна за допомогою різних напрямків, починаючи з підвищення якості транспортної продукції (економічної складової), як прозаїчного заходу, і закінчуючи проведенням реформування (організаційної), оскільки будь-який процес, що поліпшує результати господарської діяльності, у тому чи іншому ступені підвищує конкурентоспроможність транспорту.

Нажаль, в Законі України «Про транспорт» не зазначено дефініція поняття «непрофільної діяльності транспортних підприємств». Згідно даного нормативно-правового документу, будь-який вид транспорту включає лише два види діяльності основну та додаткову (підсобно-допоміжну).

Широке коло задач транспортного сервісу потребує постійних наукових та інженерних підрахунків, удосконалення діючих і створення нових методів, систем технологій і техніки в пасажирських перевезеннях. Це дозволить підняти пасажирські перевезення на більш

високий рівень розвитку в порівнянні з конкурентами та знизити собівартість своїх послуг і продукції [2].

Непрофільна діяльність, як зазвичай, ґрунтується на диверсифікації та вимагає чіткої маркетингової підтримки. Тобто, створенні нових підходів та принципів до розвитку маркетингової системи підприємств транспорту, що сприятиме підвищенню ефективності діяльності галузі в даному секторі.

Сучасні вокзальні комплекси, автостанції та аеропорти пропонують послуги непрофільної діяльності: камери схову, багажні відділення, послуги носіїв, зали очікування загального користування та підвищеного комфорту, кімнати відпочинку, кімнати матері та дитини, послуги цервіс-центрів та інші.

Практика закордонного досвіду, чітко регламентує на законодавчому рівні різницю між профільними і непрофільними об'єктами послуг на транспорті. Це пояснюється в Директивах ЄС 2001, де наведені переліки послуг, які можуть надавати залізничні компанії. Наприклад, у *Група 1* «Мінімальний пакет доступу» і *Група 2* «Доступ до обслуговуючих об'єктів і надання послуг» перераховані послуги, відтворення яких є дорогим, і до яких повинен бути наданий доступ. До *Групи 3* віднесені додаткові послуги, які можуть бути запропоновані; якщо є пропозиція таких послуг, компанія, яка здійснює управління об'єктами інфраструктурою, повинна надавати їх на вимогу. Нарешті, до *Групи 4* включені допоміжні послуги, які можуть надаватися, але провайдер інфраструктури не зобов'язаний їх надавати.

Узагальнюючи інформацію щодо непрофільної діяльності всіх видів транспорту, автором запропоноване власне тлумачення даного терміну: під «*непрофільною діяльністю транспортних підприємств*» слід розуміти діяльність, яка не пов'язана з перевезеннями та підсобно-допоміжними

операціями, а відбувається за ініціативою керівництва, побажаннями працівників з метою задоволення існуючого попиту .

Формування і виробництво непрофільних послуг та товарів для транспортного ринку потребує систематичного і регулярного вивчення потреб, побажань і попиту населення в пасажирських перевезеннях. У сервісному обслуговуванні початком роботи з пасажиром на транспорті слід вважати не момент придбання квитка, а момент появи у потенціального пасажира необхідності в поїзді. Вивчення потреби в транспортних послугах і є початком роботи з населенням. Це потребує проведення відповідних наукових досліджень і розробок в області вивчення і визначення характеристик таких базових понять, як потреба, бажання і попит населення в перевезеннях на даний час та у перспективі.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Галабурда В.Г. Транспортный маркетинг. Учебник. [Текст] / В.Г. Галабурда – М.: Маршрут, 2006. – 456 с.

2. Новак В.О. Взаємодія аеропорту з транспортними підприємствами: організація та управління [Текст]: монографія / В.О. Новак, І.В. Гордієнко, О.К. Катерна, В.В. Матвєєв, О.В. Ільєнко // – К. : НАУ, 2012. – 277 с.

3. Iliencko O. Problems of world air transportation market globalization / O. Iliencko // Logistics and transport [Material]: The international university of logistics and transport in Wroclaw, 2013. - №3(19). – P. 65-73.

ЕКОЛОГООРІЄНТОВАНА ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА В УПРАВЛІННІ ТРАНСПОРТНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ УКРАЇНИ

Купінець Л. Є., д.е.н., професор; Шершун О. М.,
Інститут проблем ринку та економіко-екологічних
досліджень, м. Одеса

Транспорт здійснює другий найбільший внесок у глобальні викиди парникових газів. Витрати суспільства на забруднення повітря, спричинені транспортом в країнах Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) можуть становити близько 0,9 трлн доларів на рік [1].

Задля екологоорієнтованого розвитку транспортної діяльності країна повинна керуватися принципами управління сталими транспортними системами (таблиця 1).

Таблиця 1 – Принципи управління сталими транспортними системами [2]

Принцип	Опис
Доступ	Люди мають задовільний доступ до місць проживання, товарів та послуг.
Справедливість	Транспортні системи задовольняють потреби різних груп суспільства і усіх поколінь.
Здоров'я та безпека	Транспортні системи проектуються і експлуатуються у такий спосіб, щоб захистити здоров'я і безпеку всіх людей.
Участь у прийнятті рішень	Окремі особи та місцеві громади можуть брати активну участь у прийнятті рішень щодо транспорту.
Комплексне планування	До планування транспортних систем залучаються фахівці у різних сферах: екологи, спеціалісти у галузях охорони здоров'я, енергетики і проектування міст.
Використання землі і ресурсів	Транспортні системи створюються на принципах ефективного використання землі та інших природних ресурсів, при одночасному збереженні місць

Принцип	Опис
	проживання тварин і рослин, а також біорізноманіття.
Цілісність довкілля	Транспортні системи не загрожують здоров'ю людей, глобальному клімату або іншим суттєвим екологічним процесам.
Економічний добробут	Оподаткування та економічна політика підтримують справедливі та екологічно чисті транспортні системи.

Оскільки на кінець дії Транспортної стратегії України на період до 2020 року рівень безпеки перевезень, обсяг споживання енергії та вплив на навколишнє природне середовище в Україні не відповідають сучасним вимогам [3], національна транспортна стратегія України на період до 2030 орієнтовна на транспортну політику ЄС, яка спрямована на [4]: підвищення ефективності транспортних систем шляхом використання цифрових технологій; стимулювання переходу до режимів транспортування з більш низькими рівнями викидів; прискорення переходу до альтернативної енергії з низьким рівнем викидів; електрифікацію транспорту; перехід до автомобілів з нульовим викидом.

Для досягнення даних цілей необхідно впроваджувати стимули для використання альтернативного палива та транспортних засобів з низьким рівнем викидів, заохочувати активні подорожі, громадський транспорт і велосипедні схеми та схеми спільного використання автомобілів для зменшення перевантажень та забруднення.

Щоб посилити екологічну компоненту транспортного комплексу України необхідно:

- зменшити мито на ввезення «зелених» транспортних засобів;
- зменшити транзит небезпечних вантажів в межах селітебних зон шляхом збільшення кількості об'їзних шляхів;
- розробляти нові, високоадаптивні транспортні коридори задля скорочення кількості та часу заторів;
- підвищити доступність та привабливість міського транспорту;

- ввести пільги для власників та користувачів «зеленого» транспорту;
- залучати до планування транспортних систем провідних спеціалістів у галузях екології, енергетики, охорони здоров'я.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. OECD work on environment 2017-18. Брошура. – Франція: OECD, 2017.
2. Environment and Transport: Synthesis of OECD Work on Environment and Transport and Survey of Related OECD, IEA and ECMT Activities. – *Париж*: OECD, 1999. – С. 28-29.
3. Розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>
4. A European Strategy for low-emission mobility. Офіційний сайт Європейської комісії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en

КТ-ФОНДИ ТА ТОКЕНІЗАЦІЯ ЯК МОЖЛИВІСТЬ ДЛЯ ВІДРОДЖЕННЯ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ

Діордієв В.О. магістр, аспірант
Інститут проблем ринку та економіко-екологічних
досліджень НАН України

Командитне товариство (скорочено - КТ) – це товариство, в якому разом з одним чи кількома учасниками, які здійснюють від імені товариства підприємницьку діяльність і несуть відповідальність за зобов'язаннями товариства всім своїм майном, є один чи більше учасників (вкладників), відповідальність яких обмежується їх внеском у майно товариства. Німецька

практика показує доцільність використання командитних товариств як бази для створення КТ-фондів (нім. – *KG, Kommanditgesellschaft*), які надають довгострокове фінансування для будівництва суден з тривалістю контракту 15-25 років [3]. Їх основні характеристики найкраще описуються корпоративними цілями даного інвестиційного інструменту: придбання, фрахтування та, в кінцевому підсумку, продаж судна [2].

У випадку КТ-фондів інвестори отримують високі гарантовані прибутки з обмеженими ризиками, що є базовою перевагою, на основі якої доцільно поширювати практику КТ-фондів в українських реаліях. Фонд має формуватись із сукупного капіталу окремих його учасників, зацікавлених в отриманні високих прибутків від експлуатації побудованих в Україні суден при низьких ризиках та, можливо, з додатковими гарантіями державної підтримки при побудові конкретних суден чи суднобудування в Україні взагалі.

Проектом Закону про розвиток суднобудівної галузі в Україні [1] передбачається впровадження часткової компенсації ставок за кредитами у якості інструменту фінансової підтримки розвитку галузі, що є позитивною пропозицією. Учасники процесів такого інвестування можуть розраховувати на зменшення кредитного тягаря при залученні кредитних ресурсів, проте первинною проблемою тут є саме організація процесу інвестування, створення умов для залучення партнерів.

Особливий інтерес представляє перспектива використання блокчейну та інших технологій розподіленого реєстру. Можливість токенизації капіталу фонду або окремо кожного судна спростить сам процес інвестування та додатково захистить право власності інвестора. Висока ліквідність КТ-токену та низький поріг входу дозволять залучити нові групи інвесторів, а з ними й

додаткові кошти. При цьому, утилітарність такого токена не обов'язково обмежувати правом власності – наприклад, токен може бути засобом платежу за послуги перевезення вантажу на збудованому КТ-фондом судні.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Проект Закону про розвиток суднобудівної галузі в Україні та Пояснювальної Записки до нього. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=64440

2. Drobotz W., Tegtmeier L. (2013) The development of a performance index for KG funds and a comparison with other shipping-related indices. Maritime Economics & Logistics March 2013, Volume 15, Issue 1, pp 32–71

3. Friedrichs, R., Wegner, C. and Richter, T. (2007) Eigenkapitalfinanzierung u"ber geschlossene Schiffsfonds. In: H. Winter, C. Henning and M. Gerhard (eds.) Grundlagen der Schiffsffinanzierung. Frankfurt am Main, Germany: Bankakademie-Verlag, pp. 851–892.

ВПЛИВ ЗОВНІШНІХ ФАКТОРІВ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНО- ТЕХНОЛОГІЧНИХ СИСТЕМ

Колесніков В.П. к.е.н., проф., Чуприна Н.М к.е.н., доц.
ДВНЗ «Український державний хіміко-технологічний
університет», м. Дніпро

Для промислових підприємств України досить важливим аспектом їх діяльності є транспортування сировини, напівфабрикатів та готової продукції. Основними критеріями при цьому виступають економічна складова, термін доставки, якість товару, що перевозиться, правові аспекти перевезення. Проте, необхідно зазначити, що ситуація оптимізації транспортно-технологічних

систем сьогодні ускладнюється нестабільною ситуацією в країні, переорієнтацією сировинного ринку та рингу продажів готової продукції та напівфабрикатів. Все це виводить на перше місце не лише економічну складову, але і безпеку доставки вантажів с пункту відправки до пункту прибуття.

Під транспортно-технологічною системою (ТТС) розуміється комплекс узгоджених і взаємопов'язаних технічних, технологічних, економічних, організаційних і комерційно-правових рішень, що дозволяють з максимальним ефектом і найменшими витратами забезпечити доставку матеріальних потоків на конкретних напрямках руху товару до споживача [1].

Ефективна робота ТТС в першу чергу залежить від наявності різного виду транспорту для перевезення вантажів. В Україні на сьогоднішній день існує потенційна можливість перевезення вантажів: автомобілями (різної місткості), залізничні перевезення, контейнерні перевезення, за допомогою транспорту річного та морського перевезення, авіалініями. Однак рухомий склад більшості з видів транспорту не завжди відповідає вимогам сучасної логістики. Основною з проблем є моральний та фізичний знос рухомого складу та, з цього приводу економічна та екологічна недоцільність його застосування при перевезенні вантажів.

Наступним важелем ефективної роботи ТТС є наявність інфраструктури перевезень, а саме річкові та морські причали, які мають оснащення для прийняття вантажних судів в порт та обладнання для їх завантаження/розвантаження. Ці види робіт, зазвичай, мають свій ліміт часу, щоб не було простою судна та санкцій, як з боку замовника, так і з боку відправника вантажу. Необхідно зазначити, що і вантаж, досить часто

має термін придатності і теж може бути зіпсованим через надлишок часу, витраченому в порту.

Аналіз наявності та можливостей складських приміщень теж може вплинути на роботу ТТС, виходячи з їх технічного стану та можливостей зберігати заздалегідь оговорений термін та обсяг запасів. Модернізація складських приміщень є основною умовою ефективної роботи ТТС. Однак, необхідно зауважити, що це діяльність, яка потребує значних інвестиційних ресурсів, як в основні фонди, так і в оснащення складських приміщень.

Аналізуючи можливість використання автомобільного транспорту необхідно враховувати якість дорік та під'їзних шляхів. Враховуючи сучасний стан доріг, необхідно зазначити, що іноді самий короткий шлях не є вигідним з точки зору часу, якості перевезення, ймовірності ушкодження автотранспорту та економічності.

Сьогодні в Україні виділяються значні кошти на ремонт доріг як державного, так і місцевого значення. Так у 2018 році було відремонтовано 3800 км доріг на суму майже 24 мільярда гривень на дороги державного значення та 11,5 мільярда гривень – місцевого значення. За ці кошти робився ямковий ремонт та покриття асфальту. На 2019 рік заплановано витратити 56 мільярдів гривень на дороги державного та місцевого призначення [2].

Зовнішні фактори, це, зазвичай неконтрольовані фактори, саме через це їх вплив на транспортно-технологічні системи досить варто спрогнозувати. Їх зміна може як поліпшити роботу ТТС, так і навпаки, зменшити її ефективність. В основі забезпечення ефективності роботи ТТС повинні бути закладені принци, що нададуть можливість її учасникам впливати на ступень ефективності роботи. Сучасні ТТС повинні бути організовані таким чином, щоб мали можливість забезпечити гнучкість

функціонування самої системи, та в разі необхідності її пере налаштування.

Необхідно, також звернути увагу, що зараз, здійснює досить великий вплив на ефективну роботу системи екологічна складова цієї системи, яка може впливати, як на оточуюче середовище, так і безпосередньо на людей. З урахуванням часу взаємозв'язок всередині системи між її елементами може змінюватися (рис. 1) і, навіть, припинитися в деякий час (t_n), або можуть утворитися нові зв'язки, необхідність яких виникла відповідно до ситуації у час t_1 .

Інтервал часу між значеннями t_1 і t_n в кожному випадку є унікальним і виступає індикатором, що показує, як швидко (або у деяких випадках – повільно) розвивається система та переходить з одного стану в інший. Необхідно зазначити, що в процесі життєвого циклу системи може існувати не лише два інтервалу зміни зв'язків як видно на рис. 1, а саме ($t_0; t_1$) та ($t_1; t_n$), а досить багато.

Кількість часових інтервалів, через які відбуваються



Рисунк 1 – Зміна зв'язків системи з часом

зміни залежить від багатьох факторів. Їх кількість можливо спрогнозувати, але не стовідсотково. Якщо зміна зв'язків всередині системи відбувається відповідно до етапів розвитку самої системи, тоді таку зміну можна не контролювати. Вона є природно забезпеченою і

відбувається заплановано. Зміни зв'язків в системі, які відбуваються у випадку, коли для цього немає об'єктивної необхідності потребують детального аналізу та вивчення. І як результат, розробка плану дій для утримання ефективної роботи системи.

В усіх системах характер зв'язків елементів системи може змінюватися штучно, під впливом ззовні, або зміна може бути здійснена системою самостійно як реакція на зміну ситуації в часі. Зміна ситуації в часі може відбуватися з урахуванням низки основних причин. Однією з них може бути погіршення економічної ситуації, яка потребує від системи почати працювати з підвищеною ефективністю, щоб вистояти в кризових умовах. Якщо в системи не вистачить потужності подолати цю ситуацію, вона повинна самоліквідуватися або буде потребувати додаткових фінансових ресурсів, яких в кризовій ситуації можуть не бути. Зміна нормативно-правових актів теж є обґрунтуванням зміни роботи системи. Якщо сама система суперечить оновленому законодавству, то вона повинна бути знищена або докорінно змінена. Робота як самої системи, так і її елементів повинна відбуватися в правовому полі держави [3].

Досить важливим фактором, які впливає на роботу транспортно-технологічної системи є наявність конкуренції на ринку перевезень. Це може бути як конкуренція між перевізниками вантажів. Вона може носити галузевий та міжгалузевий характер. А також конкуренція між власниками складських приміщень, яка заснована не лише в його наявності, але і в облаштуванні як технічно так і кваліфікованим персоналом. Логістичні компанії повинні враховувати всі можливі аспекти конкурентної боротьби, яка зараз носить як ціновий, так і не ціновий характер. Основною проблемою може бути не лише наявність основних засобів, але і людський

потенціал. В нашій країні спостерігається масовий відтік людей, які їдуть працювати закордон. Сьогодні в Україні працює сайт [http://ukrainianpeopleleaks.com./](http://ukrainianpeopleleaks.com/), який в реальному часі відображає відтік мігрантів з України. За його даними, з моменту створення сайту (20.03.2018 року) Україну залишило 1 127 447 осіб (станом на 20.04.2019 року), тобто кожну хвилину з України виїжджає дві людини. Ці факти досить серйозно впливають на роботу вітчизняних компаній. Ще одним аспектом загострення конкуренції є вихід на український ринок іноземних транспортних та логістичних компаній, в яких вже є досить високий досвід в здійсненні міжнародних перевезень.

Всі зазначені фактори впливають на функціонування транспортно-технологічних систем. Умови стабілізації економічного та політичного стану в країні є однією з пріоритетних завдань для підвищення ефективності роботи ТТС.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Транспортно-технологічні системи. Контейнерна транспортна система. [Електронний ресурс]. - Режим доступу до статті :

https://stud.com.ua/22454/logistika/transportno_tehnologichni_sistemi_konteynerna_transportna_sistema

2. Ремонт доріг в Україні: що відомо про плани уряду на 2019 рік і чи є їм альтернатива. [Електронний ресурс]. - Режим доступу до статті :

https://24tv.ua/remont_dorig_v_ukrayini_shho_vidomo_pro_plani_u_ryadu_na_2019_rik_i_chi_je_yim_alternativa_n1102466

3. Чуприна Н.М. Управління еколого-орієнтованим розвитком промислових підприємств : монографія / Н.М. Чуприна. – Д: ДВНЗ УДХТУ, 2018. – 354 С.

THE PECULIARITY OF THE ORGANIZATION OF WORK OF VARIOUS TYPES OF TRANSPORT IN THE METROPOLITAN AREA IN TERMS OF NEUTRALITY

Vlasiuk T. A., PhD

Dean of the Faculty of International Students,
Educational Institution “Belarus State University of Transport”,

The interaction of several transport modes can be considered by analogy with wildlife, where there are different forms of competitive interaction among living organisms (animals or plants) and that can vary from direct physical struggle to peaceful co-existence. It should be noted that if two species with the same needs are in the same biotic community, sooner or later one competitor will displace the other. However, the impact of one species on another may be not only negative but also positive and sometimes neutral, which can be defined as neutralism, a form of relationship when organisms living together on the same territory do not affect each other. In the situation of neutralism, individuals of different species are not directly related to each other, but, forming a biocenosis, depend on the state of the community as a whole.

Thus, using the method of technical and biological analogies, it is possible to consider the phenomenon of neutralism in relation to the work organization of different modes of transport in the agglomeration. The neutralism between two modes of transport can be represented by the following system of equations:

$$\left\{ \begin{array}{l} \frac{dX}{dt} = r_1 C \left(1 - \frac{X}{n_1} \right) \\ \end{array} \right.$$

$$\frac{dA}{dt} = r_2 C \left(1 - \frac{A}{n_2 + a_{21} \mathcal{K}} \right),$$

where \mathcal{K} and A are passenger traffic on rail and road transport; r_1, r_2 – coefficients of increase in passenger traffic on rail and road transport depending on demand (C) for passenger transport; n_1, n_2 are the capacity of railway and road transport.

If the demand for transport is constant and A and \mathcal{K} are differentiable functions, the latter system consists of two linear equations with constant coefficients. The general solution of the system can be obtained by separation of variables and subsequent integration:

$$\left\{ \begin{array}{l} \frac{d\mathcal{K}}{1 - \frac{\mathcal{K}}{n_1}} = r_1 C dt \\ \frac{dA}{1 - \frac{A}{n_2}} = r_2 C dt; \end{array} \right.$$

$$\left\{ \begin{array}{l} \int \frac{d\left(1 - \frac{\mathcal{K}}{n_1}\right)}{1 - \frac{\mathcal{K}}{n_1}} (-n_1) = r_1 C S dt \\ \int \frac{d\left(1 - \frac{A}{n_2}\right)}{1 - \frac{A}{n_2}} (-n_2) = r_2 C S dt \end{array} \right.$$

$$\left\{ \begin{array}{l} \ln\left(1 - \frac{\mathcal{K}}{n_1}\right) = -\frac{r_1 C}{n_1} t + \ln C_1 \\ \ln\left(1 - \frac{A}{n_2}\right) = -\frac{r_2 C}{n_2} t + \ln C_2 \end{array} \right.$$

where C_1 и $C_2 \in \mathbb{R}$. Whence it follows that

$$\begin{cases} 1 - \frac{\mathcal{K}}{n_1} = C_1 e^{-\frac{r_1 C}{n_1} t} \\ 1 - \frac{A}{n_2} = C_2 e^{-\frac{r_2 C}{n_2} t} \end{cases}$$

$$\begin{cases} \mathcal{K} = n_1 \left(1 - C_1 e^{-\frac{r_1 C}{n_1} t} \right) \\ A = n_2 \left(1 - C_2 e^{-\frac{r_2 C}{n_2} t} \right) \end{cases}.$$

Changes in passenger traffic depending on time can be presented in the form of a graph (Figure 1).

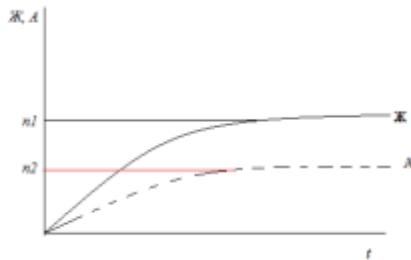


Figure 1 – Changes in passenger traffic for different

As can be inferred from Figure 1, when the passenger traffic reaches the capacity limit for the specific mode of transport, the traffic growth is no longer observed. Passenger traffic can be increased through the capacity increase. Thus, when organizing the work of transport modes in the agglomeration, it

is necessary to take into account various forms of their interaction, among which there may be neutralism.

References

1 Власюк, Т. А. Особенности применение метода технико-биологических аналогий для оценки взаимодействия видов транспорта в агломерации / Т. А. Власюк // Тезисы докладов VI Международной научно-практической конференции «Проблемы и перспективы развития транспортных систем в условиях реформирования железнодорожного транспорта: управление, экономика и технологии» – Гомель, БелГУТ, 2018. – С. 277–278

Vlasiuk, T. A. Special Features of the Application of Technical and Biological Analogy Approach for Estimation of the Interaction of Transport Modes in an Agglomeration / T.A. Vlasiuk // Conference abstracts of 6th International Research and Practice Conference “Problems and Prospective of Transport System Development under Reform in Railway Transport: Control, Economy and Technology” – Gomel, BelSUT, 2018. – P. 277-278.

2 Власюк, Т. А. Разработка математических моделей взаимодействия видов транспорта в агломерации на основе метода технико-биологических аналогий / Т. А. Власюк // Вестник БелГУТа : наука и транспорт. – 2018. – № 1. – С. 90–94

Vlasiuk, T. A. Development of Mathematical Models of the Interaction of Transport Modes in an Agglomeration Based on the Technical and Biological Analogy Approach / T.A. Vlasiuk // BelSUT Bulletin : Research and Transport. – 2018. – #1. – P. 277-278.

3 Бигон, М. Экология. Особи, популяции и сообщества / М. Бигон, Дж. Харпер Дж., К. Таунсенд – М. : Мир, 1989. т. 1 – 657 с.

Begon, M. Ecology. Individuals, Populations and Communities / Michael Begon, John L. Harper, Colin R. Townsend – M. : Mir, 1989. Volume. 1 – 657 p.

4 Ваксман, С. А. Транспортные системы городов: наука и практика первого десятилетия XXI века / С. А. Ваксман // Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния : материалы X Междунар. НПК.

– Екатеринбург, 2004. – С. 12–18.

Vaksman, S. A. Transport Systems of the Cities : Research and Practice of the First Decade of the 21st century // Social and Economic Problems of the Transport Systems Development of Cities and City Catchment Areas // Abstracts of 10th International Research and Practice Conference. – Yekaterinburg, 2004. – С. 12–18.

5 Варфоломеев, С. Д. Биокинетика / С. Д. Варфоломеев, К. Г. Гуревич. – М. : Фаир-Пресс, 1998 – 720 с.

Varfolomeyev S.D. Biokinetics / S.D. Varfolomeyev, K.G. Gurevich. – M. : Fair-Press, 1998 – 720 p.

MARKETING VEHICLE APPLICATION AS A
CONDITIONS OF ODESA REGION EFFICIENT
DEVELOPMENT (ЗАСТОСУВАННЯ ЗАСАД
ТРАНСПОРТНОГО МАРКЕТИНГУ ЯК УМОВА
ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ ОДЕСЬКОГО РЕГІОНУ)

I.V. Shevchenko, Senior Lecturer of the Department of
Business Management

Y.S. Rebrikova, student

Odessa National Academy of Food Technologies, Odessa

Formulation of the problem. In difficult modern conditions, the functioning of the national economy is not sufficiently applied to the principles of transport marketing, which impedes the effective development of the Odessa region.

The aim of the research. Explore the concept of transport marketing to introduce new management forms that will maximally satisfy the transport services consumers' demand in the Odessa region.

Presentation of the main material. The marketing concept is consumers oriented philosophy of economic agents activities, based on three basic components: - demand is more important

than commodity; - the goods are considered in the context of the end-use; - profit is more important than sales.

Transport marketing systems reforming direction is the introduction of new management forms and the creation of an organizational structure focused on research and maximum satisfaction of transport services consumers' demand. In particular, the task of "creating a flexible and economic management system oriented to the consumer and promoting technical progress, should be addressed, would be able to preserve and consolidate the competitive position of the Odessa transport in the domestic and international transport services markets" [1].

In order to increase the efficiency of marketing system functioning, it is necessary to reorganize it and to change the marketing status in the general transport management system. After all, for today the marketing subdivisions occupy the subordinate position with respect to technical and perform mainly auxiliary functions.

The basis for reform is the following principles: the hierarchy - the construction of a single marketing management vertical in accordance with the general system of transport management with the functional-territorial principle preservation and double subordination of linear enterprises: methodical from the relevant unit of service and administrative from the direction of the directorate; specialization - the correspondence of duties distribution and employees powers, which historically formed at different enterprises, canonical positions of marketing theory; centralization - the transition from two separate marketing systems to the creation of a single marketing structure responsible for both types of traffic; concentration - marketing information accumulation in the units of the marketing system; the priority is to increase the role of marketing in the transport management system and give

it a decisive right when choosing a common strategy for industry development [2].

Conclusions. The main purpose of marketing activities should be to increase total profits. In transport, this can be achieved by increasing and streamlining the volume of traffic. Reforming the marketing system of rail transport should be based on such principles as rationality, hierarchy, centralization, priority. On the basis of these principles, it is proposed to reorganize the organizational structure of the marketing system of the transport company.

REFERENCES

1. The official website of the Odessa railway. - Mode of access: <http://www.railroad.od.ua>
2. Official website of "Ukrzaliznytsya" .- Mode of access: <http://uz.gov.ua>

CONDITIONS FOR EFFECTIVE AGRO-LOGISTICS DEVELOPMENT IN THE WINEMAKING COMPLEX OF BLACK SEA REGION (УМОВИ ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ АГРОЛОГІСТИКИ У ВИНОРОБНОМУ КОМПЛЕКСІ ПРИЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ)

I.V. Shevchenko, Senior Lecturer of the Department of Business Management

A.S.A. Hutak, master

Odessa National Academy of Food Technologies, Odessa

Formulation of the problem. The study of the conditions for the effective development of agro-logistics in the winemaking complex of the Black Sea region - to minimize the amount of carriage of finished products. This will greatly improve the

quality of wines that have the potential for endurance, because these wines will be located all the time in the winery.

The aim of the study. Finding the possibility of efficient use of modern Internet technologies and tourism in the development of agro-logistics.

Presentation of the main material. In our research, two possible development vectors were considered, which would give a positive impact to the improvement of the image of winemaking enterprises. Recently, the winemaking complex of the Black Sea region is gaining considerable potential. Despite the fact that after 2014, the volume of wine production has declined significantly, but the demand for wine has not changed. This fact is confirmed by the dynamic increase in the volume of import of wine products [1].

The winemaking sector is a strategic component for socio-economic development in the Mykolayiv, Odesa and Kherson regions (from 0,9%). However, there is such a problem in the industry as the lack of development of agrarian market infrastructure, shadowing and monopolization of product sales channels [2].

It is possible to overcome this problem by creating an innovative platform using Internet technologies. The key features of this platform should be as follows:

- direct sales model, where everyone can buy wine at any stage of exposure directly to the winery;
- storage in the winery;
- minimal commission and payment online.

Gastronomic tourism is the next vector of effective development of agro-logistics. It is a kind of tourism that exists to be acquainted with the production, technology of making and tasting of national dishes and drinks, as well as culinary traditions of the peoples of the world [3].

Enterprises in the wine complex have the greatest potential for gastronomic tourism, because wine is a food product [4] of

many gourmets. Gastronomic tourism will allow enterprises to develop through contact with the immediate consumer - it can be as an ordinary tourist, and a representative of a network of restaurants.

Conclusions. Thus, the considered vectors will overcome the existing problem in agro-logistics by developing the infrastructure of the agrarian market and overcoming the monopolization of product sales channels.

The development of agro-logistics will enable the enterprises of the Black Sea region to increase their own competitiveness without significant financial investments and consolidate the high positions of Ukrainian winemaking in the world.

REFERENCES

1. State Statistics Committee (2019). [Electronic resource]. - Mode of access: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 10 Apr. 2019).

2. Sectoral program of development of viticulture and winemaking of Ukraine for the period till 2025 [Electronic resource]. - Mode of access: <http://minagro.gov.ua/node/14024> (Accessed 10 Apr. 2019).

3. V. V Kornilova, N. V. Kornilova (2018). «The modern trends of gastronomic tourism development // Effective economy. - 2018 – vol. 2. - [Electronic resource]. - Mode of access: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6112> (Accessed 10 Apr. 2019).

4. Codex Committee on food additives. Forty-Eighth Session Xi'an, China, 14-18 March 2016. Discussion paper on the use of food additives in the production of wine (Food category N 14.2.3 "Grape wines").