

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Колот А. М. Мотивація персоналу : підручник / М-во освіти і науки, молоді та спорту України, ДВНЗ «Київ. нац. екон. ун-т ім. Вадима Гетьмана» ; А. М. Колот, С. О. Цимбалюк. – Київ : КНЕУ, 2011. – 397 с.
2. Колот А. М. Корпоративна соціальна відповідальність: еволюція та розвиток теоретичних поглядів / А. М. Колот // Економічна теорія. – 2013. – № 4. – С. 5–26. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecte_2013_4_2.
3. Корпоративна культура: Навчальний посібник / [Г. М. Захарчин, Н. П. Любомудрова, Р. О. Винничук, Н. В. Смолінська] / Під загальною редакцією Г. М. Захарчин. – Львів. – 2011. – 345 с.
4. Корпоративна культура: навчально-методичний посібник. [Євтухова Т. І., Легенько Ю. В., Родіонов О. В., Родіонов О. В., Руденко О. М.]. – К.: Державне підприємство «Центр науково технічної інформації та сприяння інноваційному розвитку України» (ДП «Укртехінформ»). – 2013. – 186 с.
5. Безгін К. С. Управління процесом створення цінності на підприємстві: людський фактор/ Безгін К. С., Гришина І. В., Ушкальов В. В. – Донецьк: Вид-во «Ноулдж», 2011. – 322 с.

УДК 31.625

АНАЛІЗ СТАНУ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

М. Ю. Бурдіна, Н. В. Буркіна

Анотація. Стаття присвячена питанням забезпечення транспортної безпеки і розкриває поняття «загроза транспортної безпеки», яке отримує все більш широке застосування в стратегічних завданнях держави. Показано, що діючі заходи щодо забезпечення транспортної безпеки, які застосовують прийоми, методи, засоби захисту громадян у випадках надзвичайних подій на транспорті не повною мірою відображають існуючі та потенційні загрози. Основна увага акцентує на аналізі зовнішніх і внутрішніх джерел загроз, а також на питаннях поліпшення забезпечення транспортної безпеки України.

Ключові слова: транспорт, транспортна система, транспортний комплекс, транспортна безпека.

Вступ. Питання забезпечення транспортної безпеки для України має особливе значення. Насамперед, це можна пов'язати з розмірами території та геополітичним розташуванням нашої країни, з політичним і соціально-економічним курсами, спрямованими на подальше зміцнення суверенітету. Однак, на тлі зростаючих показників аварійності, травматизму, збитків, зносу технічних засобів вихід української транспортної галузі на шлях сталого розвитку із забезпеченням комплексної безпеки вельми ускладнений [1]. При цьому варто відзначити, що в даний час пріоритетну увагу приділяють найчастіше тільки організаційним і правовим аспектам зазначеної складної та багатогранної проблеми. Питання ж методологічного характеру фактично не зачіпаються, але саме вони зараз відіграють вирішальну роль.

Дана тема актуальна тим, що у вітчизняному законодавстві немає більш заплутаної, суперечливої і непослідовної правової бази, ніж в сфері транспортної безпеки. Проблеми транспортної безпеки за останні роки стали ще гостріше, оскільки транспорт фактично перетворився на одну з найризикованіших сфер життєдіяльності, в якій, на жаль, регулярно гинуть люди. Незважаючи на актуальність, питанням управління у сфері транспортної безпеки в Україні приділялося та приділяється, вочевидь, недостатньо уваги. Разом із цим у вітчизняній літературі висвітлено чимало питань, що мають безпосереднє відношення до розглядуваної проблематики, зокрема можна виділити роботи С. І. Азарова, Т. В. Блудової, С. С. Богатчук, О. С. Бодрука, В. І. Гурковського, Б. Ю. Депутата, О. М. Дуднікова, В. К. Конаха, В. Р. Котковського, П. П. Луцюка, Ю. В. Марченка, В. П. Матейчика, В. А. Мисливого, О. А. Палія, В. Й. Развадовського, С. В. Руденка, Г. І. Рудька, Г. П. Ситника, О. Й. Соколова, В. І. Творонович, І. В. Толокнєва, О. В. Філіпенка, І. К. Шаши, В. М. Шмандія та інших вітчизняних і зарубіжних учених.

Окремі питання, яким присвячено цю статтю, розглянуті в роботах вищезазначених та інших авторів, проте дослідження особливостей стану транспортної безпеки в Україні, що є метою нашої статті, здійснено поки що не було.

Основна частина. Транспорт – одна з найважливіших галузей економічної інфраструктури, тому що його функціонування безпосередньо впливає на розвиток економіки та соціальної сфери, забезпечує стійку роботу економічного комплексу в цілому. Як зазначено в транспортній стратегії України на період до 2020 року, транспорт є однією з базових галузей економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, захисту економічних інтересів держави, підвищення рівня життя населення [1]. Відповідно, забезпечення транспортної безпеки є одним із невідкладних завдань державної транспортної політики. Ситуація загострюється через відсутність налагодженої системи забезпечення транспортної безпеки, недостатню результативність виконання покладених на неї завдань і функцій, зниження рівня наукового й технічного супроводу зазначеної діяльності. Цьому сприяють складність і невивченість характеру й особливостей соціальних взаємозв'язків, що виникають між різними категоріями учасників суспільних відносин у процесі функціонування різних видів транспорту [2].

В Україні можна констатувати факт глибокої кризи системи забезпечення безпеки дорожнього руху. Серед всіх видів транспорту автомобільний є найнебезпечнішим. Це проявляється в незмозі до швидкого реагування на зміни і реалізації послідовних заходів й системних стратегій безпеки на дорогах. Як наслідок, ситуація продовжує погіршуватися. Традиційні засоби зниження рівня ДТП не дають належного ефекту. Рівень смертності на дорогах в Україні у 2015 році був майже вдвічі гіршим за середньоєвропейський: 106 тис. загиблих на 1 млн. населення проти 61 тис. в Євросоюзі. Економічні збитки України від аварійності на дорогах за підрахунками міжнародних організацій становлять приблизно 5 млрд. доларів США на рік, «економічна вартість» смертей і поранень становить 1,4 % (за українською методикою обчислення) і 3,5 % (за міжнародною) ВВП. Це дуже високі показники у порівнянні з країнами Європи [3].

Сучасна вразливість національної економіки – результат власних, внутрішніх проблем функціонування економічної системи, виявлення яких і є основним інтересом в аспекті як розуміння причин економічної небезпеки, так і визначення шляхів її уникнення та набуття самодостатності. Одним з таких шляхів є розвиток транспортної системи держави. Значну частину інфраструктурних об'єктів залізниці необхідно визнати застарілими, вони не відповідають сучасним вимогам щодо виконання своїх основних функцій. Насамперед це стосується залізничних вокзалів, станцій, готелів, засобів зв'язку і управління рухом потягів. Техніко-економічні та експлуатаційні характеристики залізниці знижуються також через те, що ширина колії відрізняється від західноєвропейської, що особливо негативно відображається на закордонних і транзитних перевезеннях. Як заходи з підвищення ефективності залізничного транспорту необхідні реконструкція і переоснащення, часткове перепрофілювання, поступове згортання надлишкових і будівництво нових потужностей [4].

Проблеми розвитку морського транспорту пов'язані, насамперед, із значним моральним і фізичним зносом суден і портового устаткування (особливо засобів обробки вантажів). Велика кількість українських суден ходить під чужим фрахтом. Через нестабільність праці та низьку вітчизняну заробітну плату українські моряки віддають перевагу іноземним перевізникам. Середній вік суден торгового значення більший за 15 років, а деякі порти західних країн забороняють вхід суден із таким терміном експлуатації. В більшості випадків портова інфраструктура не розрахована на нові технології портових робіт, що істотно знижує продуктивність як портів (до 50 % від продуктивності портів західних країн), так і інших видів транспорту (особливо залізничного), пов'язаних з обробкою вантажів. Переважна частина суден торгового флоту – малотоннажні [5].

Так, середня водотоннажність українських суден у 3–5 разів менше аналогічного показника в таких країнах, як США, Японія, Греція та ін. Відзначимо, що структурні

зміни флоту у бік збільшення середньої водотоннажності в перспективі обумовляють необхідність рішення ряду проблем, що вимагають значних капіталовкладень. На сьогодні основними стримуючими факторами інтенсивного використання річкового транспорту в плані європейської інтеграції є застаріла матеріально-технічна база, невисокий рівень механізації перевантажувальних робіт, значний фізичний і моральний знос суден, мала частка запечатаних вантажів у загальному їхньому обсязі, недостатні обсяги перевезень із використанням системи «буксир-штовхач (баржа)». Річковий транспорт держави має допоміжний характер, орієнтований на великі партії вантажів (в основному будівельних матеріалів) і не може конкурувати за тарифами і послугами із залізничним транспортом. Ефективність функціонування річкового транспорту України значно нижче (близько 20 %) у порівнянні з розвинутими країнами, що мають подібні ресурси цього виду транспорту. Проблеми, що очікують свого вирішення щодо повітряного транспорту, стосуються, насамперед, комплектації парку літаків їх конкурентоздатними типами (АН-70, АН-140, АН-228, ЯК-42, У-737/400, У-757 та ін.), будівництва і реконструкції, як самих аеропортів, так і ряду об'єктів авіаційно-виробничої інфраструктури (у першу чергу, злітно-посадочних смуг), структурної реорганізації управління авіаційним транспортом у напрямку створення конкурентного середовища всередині даної галузі, налагодження системи постачання, узгодження земельних тарифів і та ін. [5].

Щодо автотранспорту, то автомобільні дороги України не відповідають європейським стандартам за багатьма показниками, зокрема таким як: швидкість пересування, навантаження на вісь, забезпеченість сучасними дорожніми знаками і розміткою, необхідною кількістю пунктів технічної і медичної допомоги, харчування і відпочинку, заправлення паливом і мастилом, телефонного зв'язку та ін. Практично відсутні дороги I категорії з багаторядним рухом на високих швидкостях. Значного поліпшення вимагає матеріально-технічна база організацій, що здійснюють розвиток і обслуговування автомобільної транспортної мережі. Щорічно в світі у дорожньо-транспортних пригодах гине близько 1,3 мільйони людей, від 20 до 50 мільйонів отримують травми. Травми, отримані на дорогах, є основною причиною смертності молоді у віці 15–29 років та другою за вагомістю причиною смерті дітей і підлітків у віці 5–14 років. На рис. 1. представлено кількість загиблих внаслідок ДТП на 100000 осіб в Україні.

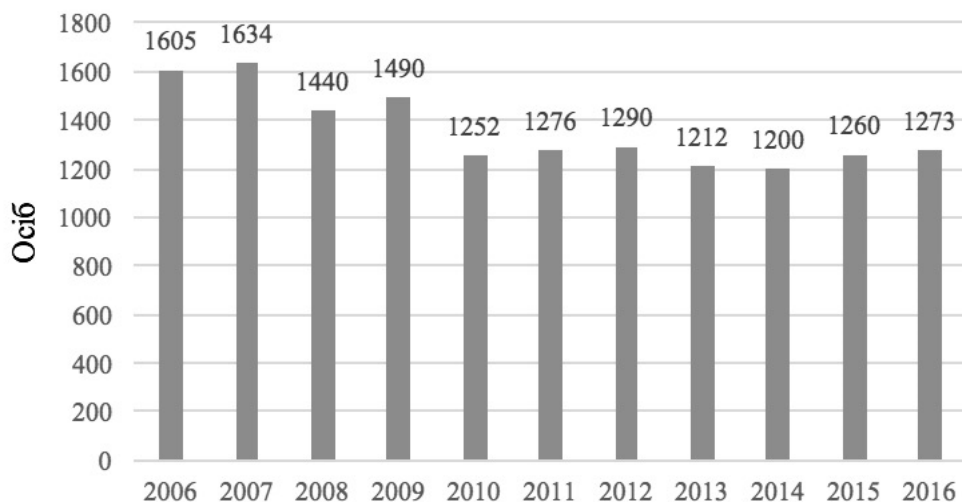


Рисунок 1. Кількість загиблих внаслідок ДТП на 100000 осіб

У 2016 році показник загальної кількості загиблих внаслідок дорожньо-транспортних пригод склав 1273 осіб на 100000 осіб, що є на 1,1 % більше ніж аналогічний показник у 2015 році. Найбільша кількість загиблих внаслідок дорожньо-транспортних пригод була зареєстрована у 2007 році – 1634 осіб. Після цього спостерігався незначний спад та у 2010 році було зафіксовано найбільше зниження досліджуваного показника на 15,97 % порівняно з попереднім роком. Наступні 5 років показник у середньому тримається на рівні 1247 осіб з щорічним коливанням на 0,33 % щорічно.

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, дорожньо-транспортні пригоди стали причиною, за оцінками 1,25 мільйона випадків смертей в усьому світі в 2010 році і нині ця цифра є майже незмінною. Тобто, кожні 25 секунд в світі вмирає одна людина внаслідок дорожньо-транспортної пригоди [6].

Розглянемо смертність в регіонах світу в результаті ДТП за даними Всесвітньої організації здоров'я (рис 2) [1].

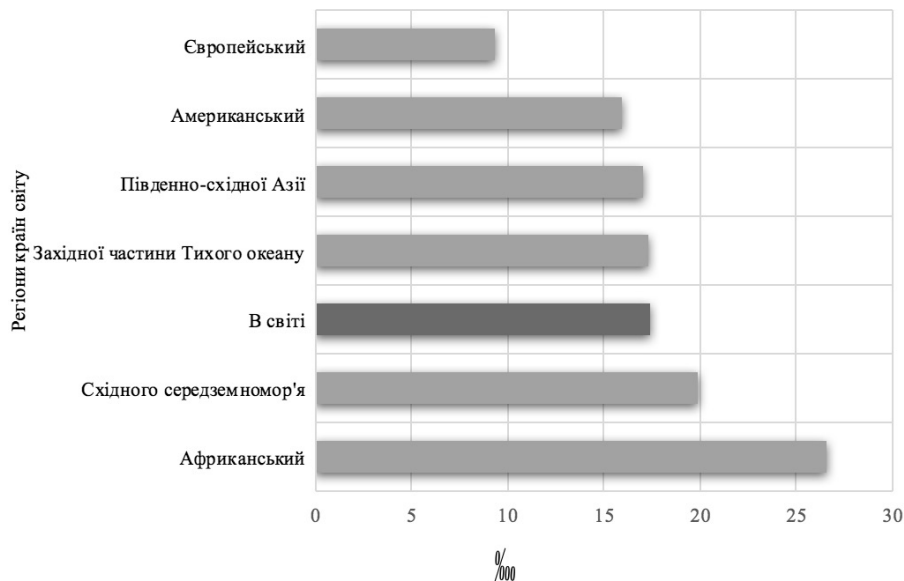


Рисунок 2. Показники смертності в результаті ДТП на 100 000 осіб за 2017 рік

Як видно з рис. 2, існують великі відмінності в рівні смертності на дорогах між країнами світу. Ризик смерті в результаті дорожньо-транспортного травматизму є найвищим в Африканському регіоні (26,6 на 100 000 населення), а найнижчий в Європейському регіоні (9,3 на 100 000 населення), особливо в країнах регіону з високим рівнем доходу, багато з яких, незважаючи на зростаючі рівні моторизації, досягли великих успіхів в області стійкого зниження смертності.

До пріоритетних напрямків з відновлення транспортної системи України на усіх видах транспорту, його належного функціонування та подальшого розвитку слід віднести:

- вдосконалення державного механізму прийняття управлінських рішень центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту та покращання оперативності цього процесу;
- призначення на посади керівників транспортно-дорожньої галузі виключно з професійних якостей фахівців, які мають досвід роботи у галузі;
- створення належних прозорих умов для залучення інвесторів та роботи приватного сектору в транспортній галузі;
- ефективно та економічно-обґрунтоване використання державного майна, оптимізація приватизаційних процесів;
- гнучка конкурентоздатна тарифна політика в транспортній галузі;
- затвердження відповідним нормативним документом консолідованої відповідальності підприємця, банківської установи та Уряду за інфляційні процеси і збільшення кредитних ставок кредитів, які були залучені підприємцем під виробничі потреби [7].

Висновки. Слід визначити, що транспортна безпека є дуже важливим елементом національної безпеки України. Стан та проблеми її розвитку на сучасному етапі перетворюються у серйозну перешкоду на шляху реалізації національних інтересів та забезпечення економічної безпеки держави як у цілому, так і за окремими її елементами.

Проблеми у сфері транспортної безпеки мають вирішуватись комплексно і системно, оскільки транспортна безпека – системне поняття, що включає в себе окремі самостійні сектори або ж види безпеки, зокрема безпеку людей, вантажу, транспортних засобів та

об'єктів транспорту, а також екологічну, економічну, військову, пожежну, санітарну, інформаційну, хімічну, бактеріологічну, радіаційну та інші види безпеки.

Поza сумнівом, необхідні подальші дослідження у сфері забезпечення транспортної безпеки. Насамперед, необхідно розробити ефективні механізми її забезпечення: організаційний, політичний, нормативно-правовий та економічний. Також потребує реформування система суб'єктів, що здійснює управління у сфері забезпечення транспортної безпеки в Україні, тощо.

Аннотація. Стаття посвячена вопросам обеспечения транспортной безопасности и раскрывает понятие «угроза транспортной безопасности», которое получает все более широкое применение в стратегических задачах государства. Показано, что действующие мероприятия по обеспечению транспортной безопасности, применяемые приемы, методы, средства защиты граждан в случаях чрезвычайных происшествий на транспорте не в полной мере отражают существующие и потенциальные угрозы. Основное внимание акцентирует на анализе внешних и внутренних источниках угроз, а также на вопросах улучшения обеспечения транспортной безопасности Украины.

Ключевые слова: транспорт, транспортная система, транспортный комплекс, транспортная безопасность.

Abstract. The article deals with transport safety and reveals the concept of "transportation safety threat," which is becoming more widely used in the strategic objectives of the state. It is shown that the existing measures to ensure transport safety, applied techniques, methods, protection of citizens in case of emergency transport is not fully reflect the existing and potential threats. The main emphasis is on the analysis of external and internal sources of threats, as well as on improving transport safety of Ukraine.

Keywords: transport, transport system, transport complex, transport safety.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Економіка України. – К. : Преса України, 2005. – 29–34 с. Ukrstat.org / operativ – публикация документов Государственной службы статистики Украины 2013.
2. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України до 2015 року і подальший період.
3. Хухрыгин А. Безопасность может быть либо комплексной, либо никакой// Аэропорт. – 2005. – № 1. – С.23.
4. Чернявська Т. А. Самодостатність транспортно-комунікаційної системи регіонів в системі національної безпеки / Становлення економіки України у післякризовий період / Під ред. д.е.н., професора О. О. Непочатенко (Частина 1) – Умань : Видавець «Сочінський», 2012. – С. 81–89.
5. Боняр С. М. Судходство река-море: проблемы развития судовладельческих компаний: монография / С.М. Боняр. – Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2009. – 288 с.
6. Тульчинська С. О. Організаційно-економічний механізм розвитку ринку пасажирських перевезень в Україні: дис. канд. екон. наук: 08.07.04/ Тульчинська Світлана Олександрівна. – К., 2003. – 178 с.
8. Шкарлет С. М. Економічна безпека підприємства: інноваційний аспект: [монографія] / Шкарлет С. М. – К.: Книжкове вид-во НАУ, 2007. – 436 с.

УДК 338.27

МОДЕЛЬ ПРОЦЕСУ ВИБОРУ ОБЛАДНАННЯ З РІЗНИМИ ПЕРІОДАМИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ

А. Д. Горбачова, Д. В. Біленко

Анотація. У статті досліджено питання визначення економічної сутності основних засобів та процесу їх оновлення на підприємствах. Визначено основні тенденції даного процесу. Зроблено висновок про недостатнє оновлення основних засобів на підприємствах України. Сформульовані пропозиції щодо удосконалення механізму оновлення основних засобів. На конкретному прикладі та з виконанням розрахунків було сформульовано правило для порівняння активів з різним терміном служби, представлено процес прийняття рішення щодо оновлення основних засобів.

Ключові слова: основні засоби, оновлення основних засобів, процес прийняття рішення, моделювання.

Підвищення конкурентоспроможності вітчизняної промислової продукції потребує реалізації масштабної програми заходів щодо оновлення техніки та технологічних