



ВІДОКРЕМЛЕНИЙ СТРУКТУРНИЙ ПІДРОЗДІЛ
«ФАХОВИЙ КОЛЕДЖ
ТРАНСПОРТУ ТА КОМП'ЮТЕРНИХ ТЕХНОЛОГІЙ
НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ
«ЧЕРНІГІВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»

ВСЕУКРАЇНСЬКЕ МЕТОДИЧНЕ ОБ'ЄДНАННЯ ВИКЛАДАЧІВ
«ТРАНСПОРТНИХ ТЕХНОЛОГІЙ»

ВСЕУКРАЇНСЬКА НАУКОВО-ПРАКТИЧНА
КОНФЕРЕНЦІЯ

РЕГУЛЮВАННЯ ТА РОЗВИТОК ЕКОНОМІЧНИХ ПРОЦЕСІВ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

ЗБІРНИК ТЕЗ

м. Чернігів, 23 листопада 2022 р.



ВІДОКРЕМЛЕНИЙ СТРУКТУРНИЙ ПІДРОЗДІЛ
«ФАХОВИЙ КОЛЕДЖ
ТРАНСПОРТУ ТА КОМП'ЮТЕРНИХ ТЕХНОЛОГІЙ
НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ
«ЧЕРНІГІВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»

ВСЕУКРАЇНСЬКЕ МЕТОДИЧНЕ ОБ'ЄДНАННЯ ВИКЛАДАЧІВ
«ТРАНСПОРТНИХ ТЕХНОЛОГІЙ»

ВСЕУКРАЇНСЬКА НАУКОВО-ПРАКТИЧНА
КОНФЕРЕНЦІЯ

**РЕГУЛЮВАННЯ ТА РОЗВИТОК
ЕКОНОМІЧНИХ ПРОЦЕСІВ
В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

ЗБІРНИК ТЕЗ

м. Чернігів, 23 листопада 2022 р.

*Чернігів
2022*

**Всеукраїнська
науково-практична конференція**

**РЕГУЛЮВАННЯ ТА РОЗВИТОК ЕКОНОМІЧНИХ ПРОЦЕСІВ
В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ

***Тамара ЯНЧЕНКО** – доктор педагогічних наук, професор, завідувачка кафедри педагогіки і методики викладання історії та суспільних дисциплін Національного університету «Чернігівський колегіум» імені Т. Г. Шевченка*

***Віктор РАДЧЕНКО** – кандидат педагогічних наук, доцент, викладач-методист, директор ВСП «Фаховий коледж транспорту та комп'ютерних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка»*

***Максим ДУБИНА** – завідувач кафедрою фінансів, банківської справи та страхування, доктор економічних наук, професор Національного університету «Чернігівська політехніка»*

***Ольга КАЛЬЧЕНКО** – кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів, банківської справи та страхування Національного університету «Чернігівська політехніка»*

***Лариса РЕВКО** – заступник директора з навчальної роботи ВСП «Фаховий коледж транспорту та комп'ютерних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка»*

***Ірина ПОЦЕЛУЙКО** – голова циклової комісії філологічних та економічних дисциплін, методист, викладач вищої категорії ВСП «Фаховий коледж транспорту та комп'ютерних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка»*

***Марина ЛІСОВА** – викладач вищої категорії циклової комісії філологічних та економічних дисциплін ВСП «Фаховий коледж транспорту та комп'ютерних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка»*

***Ірина ПІЦОЛКА** – викладач першої категорії циклової комісії філологічних та економічних дисциплін ВСП «Фаховий коледж транспорту та комп'ютерних технологій Національного університету «Чернігівська політехніка»*

Рекомендовано до друку цикловою комісією
філологічних та економічних дисциплін
ВСП «Фаховий коледж транспорту та комп'ютерних технологій
Національного університету «Чернігівська політехніка»
(Протокол № 4 від 24 листопада 2022 р.)

© ВСП «ФКТКТ НУ «Чернігівська політехніка», 2022

© Автори, 2022



ЗМІСТ

Секція 1

ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ

ТА ІСТОРІЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ДУМКИ

Гулак Інна

З ІСТОРІЇ ПОДАТКІВ..... 8

Колесниченко Ганна

ЕКОНОМІЧНЕ ЗРОСТАННЯ І ЙОГО ЧИННИКИ 11

Кухаренко Ганна

ВСЕВОЛОД ГАНЦОВ – ВИДАТНИЙ УКРАЇНСЬКИЙ МОВОЗНАВЕЦЬ.... 13

Секція 2

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ

Заєць Лариса

РЕСТРУКТУРИЗАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ У РІЗНИХ ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМАХ: ІСТОРИЧНИЙ ДОСВІД..... 16

Кірічок Олександр, Марценюк Микола

РОЗРОБКА САНАЦІЙНОГО ПЛАНУ У СИСТЕМІ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ..... 18

Мірошниченко Катерина

СВІТОВЕ ЛІДЕРСТВО ТА ТИТУЛ НАЙЦІННІШОЇ КОМПАНІЇ 2022 РОКУ 20

Приемницька Вікторія

ЦИФРОВА ЕКОНОМІКА: ЗМІНА ЦІННОСТЕЙ ТА ОРІЄНТИРІВ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ..... 22

Соколовська Яна

ВИКОРИСТАННЯ ІНСТРУМЕНТІВ ТАЙМ-МЕНЕДЖМЕНТУ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ..... 25

Турчин Ірина

ЗАСТОСУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ТА ТЕХНОЛОГІЇ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ В ЕКОНОМІЦІ..... 27

Хуртена Ольга

ІННОВАЦІЙНА ЕКОНОМІКА УКРАЇНИ НА ШЛЯХУ ВИХОДУ З КРИЗИ..... 30

Секція 3

ЕКОНОМІКА СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА, АПК ТА ПРИРОДОКРИСТУВАННЯ

Мовчун Леся

РОЗРАХУНКИ З ЧЛЕНАМИ ФЕРМЕРСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА 33

Погорєлова Валентина

ФОРМУВАННЯ РИНКУ ЗЕМЛІ:

ЗАХІДНОЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД 35

Секція 4

ЕНЕРГЕФЕКТИВНІСТЬ ЕКОНОМІКИ

Лісовий Єгор

ВІДБУДОВА ЕНЕРГЕТИЧНОЇ СИСТЕМИ В УКРАЇНІ

В ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД..... 37

Секція 5

ЕКОНОМІКА ПРОМИСЛОВОСТІ

Лісова Марина

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ «СИНЬОЇ»

ЕКОНОМІЧНОЇ МОДЕЛІ 41

Секція 6

ІННОВАЦІЇ ТА ІНВЕСТИЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ

Єдомаха Олексій

ЗМІСТ ТА НЕОБХІДНІСТЬ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНІСТІ 43

Симонов Назар

КЛАСИФІКАЦІЯ ТА ВИДИ ІНВЕСТИЦІЙ..... 46

Сотун Владислав

ІНВЕСТУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ

В УМОВАХ СУЧАСНОСТІ 49

Ходзинська Олена

ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ТА ІННОВАЦІЙНОЇ

ДІЯЛЬНОСТІ 51

Секція 7
ДЕМОГРАФІЯ, ЕКОНОМІКА ПРАЦІ,
СОЦІАЛЬНА ЕКОНОМІКА І ПОЛІТИКА

Піщолка Ірина
ВПЛИВ РЕФЕРЕНТНИХ ГРУП НА УКРАЇНСЬКОГО СПОЖИВАЧА
В СУЧАСНИХ УМОВАХ 53

Секція 8
ТУРИЗМ ТА ГОТЕЛЬНО-РЕСТОРАННА СПРАВА

Портна Юлія, Лукаш Поліна
РОЗВИТОК ГОТЕЛЬНОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ 2021 – 2022 РОКАХ..... 55

Портна Юлія, Щуренко Марина
РОЗВИТОК РЕСТОРАННОГО ГОСПОДАРСТВА
ПІД ЧАС ВІЙНИ В УКРАЇНІ 58

Секція 9
БУХГАЛТЕРСЬКИЙ ОБЛІК, АНАЛІЗ ТА АУДИТ

Ренська Ірина
АВТОТРАНСПОРТ НА СЛУЖБІ ЗСУ.
БЛАГОДІЙНІ ПЕРЕДАЧІ АВТО ТА ПАЛЬНОГО 61

Секція 10
ФІНАНСИ, БАНКІВСЬКА СПРАВА, СТРАХУВАННЯ

Майданюк Оксана
РОЛЬ МІСЦЕВИХ ФІНАНСІВ
В ЕКОНОМІЧНІЙ СИСТЕМІ ДЕРЖАВИ 64

Пальоха Ольга
ЕФЕКТИВНІСТЬ ФУНКЦІОНУВАННЯ КОМУНАЛЬНОГО
КРЕДИТУВАННЯ В УМОВАХ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ
РИНКОВОГО СЕРЕДОВИЩА 66

Попова Галина, Ковган Анна
СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ..... 69

Поцелуйко Ірина
СЕК'ЮРИТИЗАЦІЯ АКТИВІВ
ЯК ІННОВАЦІЙНИЙ ФІНАНСОВИЙ ІНСТРУМЕНТ 71

Секція 11 ЛОГІСТИКА ТА ТРАНСПОРТ

<i>Біличенко Юлія</i> ОЦІНЮВАННЯ ЯКОСТІ МІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ.....	73
<i>Богдан Анатолій</i> ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	75
<i>Гоголь Катерина</i> ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМИ НЕСТАЧІ СКЛАДСЬКИХ ПЛОЩ ТА ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ПРОДУКТИВНОСТІ ЇХ ВИКОРИСТАННЯ.....	77
<i>Єременко Дмитро</i> ВИДИ ПОСЕРЕДНИКІВ ТА ЇХ ФУНКЦІЇ.....	80
<i>Кириченко Олександр</i> ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТЕХНОЛОГІЙ РЕМОНТУ ТА ОБСЛУГОВУВАННЯ АВТОМОБІЛІВ.....	82
<i>Клапошук Анатолій</i> ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В ТЕРНОПІЛЬСЬКІЙ ОБЛАСТІ	84
<i>Козельська Катерина</i> ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ АСПЕКТИ УКРАЇНИ У ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД.....	86
<i>Кузьомка Зінаїда</i> «ЗЕЛЕНА» ВІДБУДОВА УКРАЇНИ І ПЕРСПЕКТИВИ ВОДНЕВОГО ТРАНСПОРТУ	88
<i>Лотоцька Вікторія</i> ВІЙСЬКОВА ЛОГІСТИКА В УКРАЇНІ.....	90
<i>Лотоцька Карина</i> ЗЕЛЕНА ЛОГІСТИКА.....	91
<i>Никипорець Павло</i> ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ (ТО) АВТОМОБІЛІВ.....	93
<i>Остапенко Владислав</i> ЕЛЕКТРОМОБІЛІ В УКРАЇНІ. ПЕРСПЕКТИВИ.....	96
<i>Рогачук Роман</i> ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА: СУТНІСТЬ І ЗАВДАННЯ	97
<i>Сойма Катерина</i> РОЗВИТОК АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ, ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ.....	99

Тимошенко Юлія

ЕФЕКТИВНІСТЬ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ
ЯК СКЛАДОВОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ 101

Чуйко Сергій Петрович

ОЦІНКА РИЗИКІВ І БЕЗПЕКА ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ 104

Секція 13

ІСТОРІЯ ТА ТЕОРІЯ ДЕРЖАВИ І ПРАВА, ФІЛОСОФІЯ ПРАВА

Вихор Ірина

НАПИСАННЯ ПІДРУЧНИКІВ З ІСТОРІЇ УКРАЇНИ в 20-40 рр. ХХ ст. 106

Решотнік Вероніка

БАТУРИНСЬКА ТРАГЕДІЯ..... 109

Секція 14

ПРАВО

Науменко Ольга

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДПУСТОК
В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ 111

Секція 15

СУЧАСНІ ОСВІТНІ ТЕХНОЛОГІЇ 114

Нлова Yulia

SOME NEW APPROACHES TO TEACHING ENGLISH:
GIVE THE PEOPLE WHAT THEY WANT..... 114

Zuikova Olena, Trusevych Olena

MODERN TECHNOLOGIES IN THE EDUCATION SYSTEM..... 116

Івашенцева Євгенія

INTEGRATIVE APPROACH TO LEARNING..... 118

Савчук Анжеліка

З ДОСВІДУ ВИКОРИСТАННЯ ВІРТУАЛЬНИХ ЛАБОРАТОРІЙ
ПРИ ВИКЛАДАННІ ЗАГАЛЬНО-ТЕХНІЧНИХ ДИСЦИПЛІН
В УМОВАХ ЗМІШАНОГО НАВЧАННЯ..... 120

Черніков Віталій

ВПРОВАДЖЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ «ПЕРЕВЕРНУТОГО НАВЧАННЯ»
В ОСВІТНЬОМУ ПРОЦЕСІ..... 123



СЕКЦІЯ 1

ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ ТА ІСТОРІЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ДУМКИ

УДК 336.22

Гулак Інна

Кандидат історичних наук,

Комунальний заклад

«Ніжинський фаховий медичний коледж»

Чернігівської обласної ради

З ІСТОРІЇ ПОДАТКІВ...

Ключові слова: економіка, історія, податки.

*«Народ ніколи не відмовляється платити
розумні податки: розумні в їх використанні
і розумні по величині тягаря»*

Французький міністр фінансів (1792 р.)

На сучасному етапі становлення нашої країни стрімко розвивається економіка ринкового типу, що є важливим чинником реальної незалежності, в історичній науці принципово актуальними стають нові підходи до аналізу управління народним господарством. Серед них особливе місце посідають економічні механізми та податки взагалі. Так чи інакше, але фінансова система, передусім, податкова система суттєво впливали й впливають на якісне формування та зростання валового внутрішнього продукту й національного доходу, на їх розподіл і споживання, а відтак й на розвиток окремих підприємств і галузей народного господарства, на загальне становище та рівень життя широких верств населення.

Функціонування сучасних держав неможливе ефективно діючої системи оподаткування, оскільки податкові надходження формують дохідну частину державних та місцевих бюджетів, а також впливають на інтенсивність розвитку окремих видів економічної діяльності, регіонів та держав загалом. Податок є комплексною економічною, фінансовою, правовою та історичною категорією. Сутність податку як економічної категорії проявляється у економічних відносинах між державою з одного боку та фізичними і юридичними особами, з іншого, що виникають в процесі розподілу та перерозподілу валового внутрішнього продукту з метою фінансування державою покладених на неї функцій [4, 91]

Поява податків пов'язана з виникненням держави, і вони використовуються для фінансування її видатків. Сутність податків, їх структура, призначення, роль, характер оподаткування визначаються економічним і політичним ладом суспільства. Податки становлять основну частину державних фінансів. Податок – це фіксований, обов'язковий, безоплатний платіж юридичних і фізичних осіб до бюджету держави на основі діючого законодавства. Податок – плата суспільства за виконання державою її функцій, що має форму відрахування частини вартості валового національного продукту на загальносуспільні потреби. Тобто податки необхідні для забезпечення виконання державою її функцій [3, 5]

Податкова система кожної країни відображає її специфічні умови соціально-економічного розвитку. Це рівень розвитку економіки і соціальні умови, традиції народу і багато інших чинників. Не може бути держав з тотожними податковими системами [3, 13]

З одного боку, податки є основним інструментом реалізації розподільної функції фінансів і одним із головних каналів поповнення доходної частини державного бюджету. А з іншого боку, виважена і науково обґрунтована податкова політика щодо запровадження пільг чи надання переваг в оподаткуванні є вагомим регулятором держави.

Метою є спроба дати відповідь на риторичне питання: «Податки – це все ж таки необхідність чи примха держави?».

Податок – це одне з основних понять фінансової науки; одночасно економічне, господарське і політичне явище сучасного життя.

Ще у XVIII ст. сформувався уявлення про те, що податок має не тільки економічний, але і правовий зміст. Саме в цей період податок став розглядатися як юридичний обов'язок громадян перед державою.

Сучасна історична і економічна література вельми розмаїта щодо оцінок і поглядів на історію формування та розвитку системи податків та оподаткування [2, 42]. Такі вчені як Мельник В., Омелянович Л., Олійник О., Філон І. вважають, що на серйозному науково-теоретичному рівні такі розробки почали провадитися в епоху середньовіччя та Ренесансу. Це було пов'язано з появою та розвитком виробництва, переходом від натурального господарства до грошових суспільних відносин, утворенням нових держав. Саме утворення держав та відповідного механізму утримання його складових (адміністрації, армії, судочинства тощо) призвело до появи податкових систем, у яких визначались об'єкти і суб'єкти оподаткування. Є й інші переконання. Так М. Кучерявенко щодо розвитку фінансових вчень наводить думку, що вчення про податки

існувало ще в давніх державах Сходу, стародавній Греції та Риму. Ще у Римській імперії податковою системою міста Пальміри було встановлено платників і розміри плати за користування різними благами. До платників податків належали господарі кравецьких та взуттєвих лавок, користувачі джерел питної води, постачальники товарів, які ввозили товар через встановлені кордони.

Починаючи з XV до останньої чверті XVIII ст. податкова політика пройшла еволюцію від заперечень податків як звичайних доходів держави до сприйняття їх у такій ролі.

На думку Ярошенка Ф. О. до середини XVII ст. податки вважалися необхідним злом, до якого доводилося вдаватися тимчасово, у разі крайньої потреби, за наявності особливих умов, скрутного становища держави, коли інших способів покриття видатків не було. До них можна було звертатися лише за повної відсутності інших коштів, під якими розумілися домени, всіляке мито (у тому числі й судове), казенні підприємства (регалії). Вважалося, що державі, самодержцю більше личить бути купцем, аніж тираном. Навіть у XVIII ст. деякі англійські теоретики до звичайних найбільших доходів держави зараховували не податки, а доходи від домен і лісів, конфіскації майна, що залишалося після загибелі кораблів, та нагляду за душевнохворими. Наприклад, Вюртемберзький бюджет (Німеччина) складався з таких трьох частин: видатків; надходжень від домена; покриття, якого не вистачало за пунктом першим. Наприкінці XIX ст. німецькі держави надавали право міським та сільським общинам удаватися до оподаткування лише у випадку нестачі інших надходжень (від майна общини, мита, зборів і допомоги казни) [3, 15].

На сьогодні для нормального функціонування держави та роботи усіх механізмів державного регулювання, для забезпечення високого рівня життя населення, податки – це скоріше необхідність, чим примха держави. Адже саме зараз перед нашою державою стоїть величезна кількість невирішених завдань, і саме їх реалізація стане можливою тоді, коли податки почнуть виконувати усі свої функції та завдання.

Використані джерела

1. Олійник О. В., Філон О. В. Податкова система. Київ: Наука, 2006. 456 с.
2. Мельник Л. Г. Промисловий переворот... у XIX ст. Київ: Вид-во Київ. ун-ту, 1969. 69 с.
3. Ярошенко Ф. О. Історія податків та оподаткування в Україні. Київ, 2012. 416 с.
4. Юхименко П. І., Бойко С. В., Голубка С. М. Фінанси. Київ: Центр учбової літератури, 2018. 416 с.

УДК 330.34

Колесниченко Ганна

Викладач ВСП «Козелецький фаховий коледж ветеринарної медицини БНАУ»,
смт. Козелець, Чернігівська область, Україна
anna_kolesnichenko@ukr.net

ЕКОНОМІЧНЕ ЗРОСТАННЯ І ЙОГО ЧИННИКИ

Економічне зростання сприяє економічному розвитку країни, збільшенню обсягів економічних благ, поліпшенню життя населення, створює стабільну соціально-політичну ситуацію в країні, підвищує її авторитет на міжнародному рівні.

Ключові слова: економічне зростання, фактори та моделі економічного зростання, проблеми економічного зростання.

Сучасний етап розвитку ринкової економіки характеризується високим ступенем мінливості стану ринку, змін у технології виробництва, інноваційним пошуком форм і методів організації суспільного виробництва.

Із зміною суспільного устрою в XXI столітті постало завдання здійснення перетворень в економіці, необхідність докорінного переосмислення завдань і потреб суспільства. Особливості сучасної перехідної економіки в Україні:

- завершення проведення ринкових реформ, спрямованих на трансформацію економічної системи командного типу в ринкову;
- досягнення макроекономічної стабілізації та економічного зростання на базі всебічного розвитку ринкового механізму розподілу та використання економічних ресурсів.

В сучасних трансформаційних умовах розвитку країни виникає потреба у розробці нового підходу до проблеми стимулювання економічного зростання, підтримка його темпів на стабільному та оптимальному рівні. Усе це вимагає чіткого уявлення про економічне зростання, фактори його стимулювання і стримування.

Мета роботи – розкрити суть економічне зростання, факторів, моделей та проблем економічного зростання, знання про які сприятимуть підготовці конкурентоспроможних фахівців ветеринарної медицини.

Економічне зростання означає процес кількісно-якісних зрушень у межах технологічного способу виробництва, зумовлених відповідними суперечностями та чинниками і виражається у збільшенні обсягів суспільного виробництва, сукупного суспільного продукту [3, 52].

Виокремлюють два основних типи економічного зростання:

- екстенсивний – досягається шляхом кількісного приросту всіх елементів продуктивних сил, насамперед факторів виробництва, при незмінному рівні технічного оснащення виробництва [1, 53];
- інтенсивний – збільшення масштабів випуску продукції досягається шляхом якісного вдосконалення всієї системи продуктивних сил, насамперед речових і особистих факторів виробництва [2, 63].

Як відхилення від закономірного процесу економічного розвитку в окремі періоди для ряду країн може мати (і має) місце регресивний тип зростання, для

якого характерне тривале зниження обсягів суспільного виробництва. Зокрема, таке явище спостерігалось протягом 90-х рр. у всіх країнах СНД, у тому числі і в Україні, що в літературі отримало назву трансформаційного спаду.

Фактори економічного зростання:

• економічні:

– збільшення обсягів використання виробничих ресурсів, факторів виробництва;

– підвищення якості використання ресурсів;

– покращення способів використання, удосконалення методів організації і технологій;

• не економічні:

– географічно-кліматичні;

– національно-демографічні;

– інституціональні;

– культурно-державні;

– військово-політичні.

Науковий інтерес до проблем економічного зростання посилювався серед представників неокласичної школи в 50-х рр. ХХ ст. Економісти почали займатися уточненням і конкретизацією кейнсіанських положень та розробляти відповідні моделі економічного зростання. Такі моделі створювали з метою пошуку оптимального співвідношення між факторами виробництва, визначення умов, які забезпечують бажані темпи та стабільність економічного розвитку, дослідження найважливіших пропорцій, у тому числі між нагромадженням і споживанням.

Однофакторна модель зростання (модель Хор-рода-Домара), де автори враховують як єдиний фактор економічного зростання лише капітал, де капітал (як фактор) наче «вбирає» в себе потенції решти виробничих факторів.

Двофакторну модель зростання економіки побудували американський економіст П. Дуглас і математик Х. Кобб, де продемонстрували пряму залежність між обсягом виробництва і величиною виробничих витрат, затрати праці і капітал.

Багатофакторні моделі зростання, які враховували умови, що впливають на ступінь взаємозамінюваності факторів та їх диференціацію (американського економіста Е. Денісона).

Найбільш концентровано і комплексно характеризують економічне зростання показники: продуктивності суспільної праці, трудомісткість праці, інтенсивність праці, капіталовіддача, капіталомісткість та матеріаломісткість продукції.

Загальні риси економічного зростання, які притаманні різним періодам (етапам) розвитку суспільства, відповідають якісним характеристикам факторів і результатам виробництва на даному конкретному історичному відрізку часу. На сучасному етапі перед кожною країною постає необхідність розв'язання таких проблем економічного зростання:

– визначення тенденцій і ресурсів (факторів) зростання;

– забезпечення економічного зростання в довгостроковій перспективі;

– вимірювання конкретної результативності економічного зростання;

- визначення темпів і строків для встановлення більш прогресивної структури народного господарства;
- окреслення соціально – економічних наслідків для країни з вибором тієї чи іншої моделі технологічного розвитку.

Використані джерела

1. Вячевський М. В. Основи економічних знань, 10–11 клас : підручник. Київ: Центр навчальної літератури, 2004. 536 с.
2. Гук Л. П. Економічна теорія: навчальний посібник. Київ: Аграрна освіта. 2007. 118 с.
3. Мочерний С. В., Устенко О. А. Основи економічної теорії: навч. посіб. Вид. 2-ге, доп. Київ: ВЦ «Академія», 2006. 504 с. (Альма-матер).

УДК 81(477)

Кухаренко Ганна

*ВСП «Фаховий коледж транспорту
та комп'ютерних технологій НУ
«Чернігівська політехніка»*

ВСЕВОЛОД ГАНЦОВ - ВИДАТНИЙ УКРАЇНСЬКИЙ МОВОЗНАВЕЦЬ

Ключові слова: мовознавець, дослідник, правопис, діалектологія, дифтонги, лексикографія, репресії, СБУ, реабілітація.

Всеволод Ганцов – видатний український мовознавець, дослідник діалектології, історії української мови, українського правопису, лексикографії. Народився Всеволод Михайлович Ганцов 7 грудня 1892 року в Чернігові у прогресивній інтелігентній родині, володів французькою, німецькою, англійською та всіма слов'янськими мовами [1, 66].

У праці «Діалектологічна класифікація українських говорів» (1923 р.) розробив наукові засади діалектологічного членування української мови. Досліджував поліські дифтонги («Характеристика поліських дифтонгів і шляхи їхнього фонетичного розвитку» (1923 р.), «Діалектологічні межі на Чернігівщині» (1925 р.) [2, 1].

Спочатку Всеволод Ганцов навчався в чернігівській гімназії, потім – у Колегії Павла Галагана в Києві, вищу освіту здобув на історико-філологічному факультеті (1911-1916 рр.) Петербурзького університету, де під керівництвом видатного лінгвіста Олексія Шахматова розпочав наукові дослідження. У

1916 році закінчив історико-філологічний факультет Петербурзького університету. Академік Олексій Шахматов залишив талановитого випускника при вищій професорській стипендіатом на два роки. Під керівництвом знаного лінгвіста Ганцов готував наукові праці з української й російської діалектології та історії мови. [3, 1] Першим вагомим науковим дослідженням Всеволода Ганцова стала праця «Описание говора с. Патюти Козелецкого уезда Черниговской губернии», яку ухвалили до друку в «Збірнику» Академії наук [2, 1].

У жовтні 1918 року починається київський період життя В. Ганцова. Всеволод Михайлович став професором Київського університету, а з лютого 1919 року працював у Всеукраїнській академії наук, де очолював комісію зі складання академічного словника живої української мови. Результативною була діяльність вченого у галузі дослідження історії української мови, лексикографії та правопису, він розробив наукові засади діалектологічного членування української мови, вивчав поліські дифтонги «Характеристика поліських дифтонгів і шляхи їхнього фонетичного розвитку» (1923 р.), «Діалектологічні межі на Чернігівщині» (1925 р.). Також вчений аналізував автографи Тараса Шевченка, викладав, брав участь у роботі Харківської правописної комісії, написав розділи «Фонетика» та «Правопис незмінної частини слова» для проекту українського правопису, виданого 1926 року, редагував академічний «Російсько-український словник» 1925-1929 років [1, 66].

У 1927-1929 роках Всеволод Ганцов перебував на стажуванні в Берлінському та Гамбурзькому університетах, у фонетичному інституті при Сорбонні, брав участь у роботі I Міжнародного лінгвістичного конгресу в Гаазі (1928 р.) [2, 1].

Блискуча наукова кар'єра видатного мовознавця, на жаль, трагічно обірвалася. У серпні 1929-го Ганцова звинуватили в причетності до міфічної «Спілки визволення України». На суді він заявив, що про цю організацію ніколи не чув, а кілька його зустрічей з емігрантами в країнах Європи мали приватний характер. Проте чекістам і тогочасній «феміді» був конче потрібен хто-небудь на роль зв'язкового із «закордонним центром «СВУ» (мовляв, із цією метою Ганцов і використав своє наукове відрядження). А далі – позбавлення волі на перші вісім років [2, 1]

У 1938-му репресований оскаржив призначене йому повторне покарання. До найвищої прокурорської інстанції СРСР В. Ганцов писав, що майже дев'ять років він безвихідно перебуває в умовах суворої ізоляції, нічого контрреволюційного не вчинив, жодного додаткового слідства в його справі не було. Просив скасувати постанову Особливої наради як таку, що порушує радянську законність. Та лише в січні 1940-го в'язневі тепер уже Локчинського виправно-трудового табору в Комі АРСР надійде відповідь на його скаргу: підстав для перегляду справи немає. Отож і друге покарання Всеволод Михайлович відбуде «від дзвінка до дзвінка». На волю вийде лише в грудні 1946 року, провівши за ґратами і за колючим дротом безперервно 17 років і чотири місяці, а за три роки потому знову опинився в ув'язненні. Його, «як соціально небезпечного елемента», вислали до Красноярського краю [3, 2].

До Чернігова Всеволод Ганцов повернувся у 1956 році, де і прожив останні свої роки. Коли вченого запросили до Ужгорода на Всесоюзний з'їзд мовознавців як почесного гостя, делегати тиснули йому руку: «Ви – наш воскреслий із мертвих навчитель! Ми виховуємося на ваших працях!». У президії з'їзду він

сказав головуючому – онукові Льва Толстого, очільникові радянської лінгвістики: «Ось – уперше сиджу в президії...», на що той відповів: «Зате дивіться, як вас усі люблять!». А потрапив на сцену колишній в'язень за свій блискучий виступ з присутніми зауваженнями до актуального дослідження [3, 3].

Вчений зі світовим іменем звертався до Генерального прокурора СРСР та Голови Президії Верховної Ради СРСР з проханням про реабілітацію та скасування судимості: «Усього в ув'язненні та на засланні на Крайній Півночі я провів понад 22 роки. Ця тяжка кара спіткала мене за мої «злочини» і за приналежність до організації «СВУ», про існування якої я не знав і якої взагалі не існувало... Засудження стало для мене причиною повної життєвої катастрофи. Перервалась моя наукова кар'єра. Понад 25 років мого життя пройшли в ув'язненні, в засланні і в поневіряннях. Все, що відбулося зі мною, завжди сприймалося мною як незаслужена несправедливість. Я став жертвою беззаконня, зараз мені йде 65 рік, я кволий і не маю засобів до існування». [3, 3]

В 1958 році з Ганцова зняли всі звинувачення, крім вироку у справі «СВУ», та призначили п'ятдесят два карбованці пенсії на місяць. Повної реабілітації за життя він так і не дочекався. Тільки в 1989 році Пленум Верховного суду УРСР скасував вирок у справі, припинивши її за відсутністю складу злочину [2, 1].

Помер Всеволод Михайлович Ганцов у 1979 році, похований на Яцевському кладовищі у рідному Чернігові. На будинку, де він жив, встановлено меморіальну дошку, а у 2016 році, в процесі декомунізації, вулицю Жовтневу перейменовано на честь видатного вченого.

Отже, до останніх років життя Всеволод Михайлович братиме активну участь у лінгвістичних конференціях, готуватиме до друку наукові праці. Можна лише гірко шкодувати за тим, чого не встиг зробити в розквіті творчих сил цей надзвичайно обдарований вчений. Його наукові праці не втратили свого значення і актуальності й сьогодні, були й залишаються взірцем глибокого наукового аналізу, науково виважених ґрунтовних висновків [1, 66].

Використані джерела

1. URL: <http://encyclopedia.kyiv.ua/articles/files/movozn90.pdf>
2. URL: http://bibl-kotsubynskogo.edukit.cn.ua/novini_biblioteki/id/1578
3. URL: <https://zn.ua/ukr/HISTORY/vsevolod-gancov-zhittya-pislya-svincevoyi-zlivi.html>



СЕКЦІЯ 2

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ

УДК 658.15

Заєць Лариса

*Викладач, Прилуцький технічний
фаховий коледж*

РЕСТРУКТУРИЗАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ У РІЗНИХ ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМАХ: ІСТОРИЧНИЙ ДОСВІД

Ключові слова: підприємство, реструктуризація, управління, конкуренція, реінженірінг.

Реструктуризація підприємств у розвинених країнах з ринковою економікою відбувається постійно. Цей тип реструктуризації називається реорганізація бізнесу, реінжинірінг, структурний розвиток організації. Як правило, реорганізація відбувається за еволюційним типом, займає великі проміжки часу і не має вигляду революції на підприємстві. У зв'язку з плавністю процесу реорганізація відбувається без значного опору з боку персоналу.

Історичний досвід реструктуризації можна розглянути за трьома напрямками: у розвинених країнах із ринковою економікою (досвід США та Японії), у Східній Німеччині та у країнах з перехідною економікою (колишніх країн соціалістичного табору) [3, 263-267].

Реорганізація у цих країнах зумовлена скоріше потребами розвитку та розширенням бізнесу, ніж проблемами невідповідності ринковим вимогам, неконкурентоспроможності підприємств тощо.

У 1980 р. найбільші підприємства США постали перед необхідністю проведення комплексної реструктуризації своєї діяльності, основними передумовами якої стала необхідність [3, 263-267]:

- зміни структури власності шляхом створення іншого підприємства внаслідок відокремлення, об'єднання підприємств, придбання виробничих ліній, створення спільних підприємств, позбавлення прав власності;
- зміни корпоративного клімату;
- фокусування структури навколо нового бізнесу та стратегії;
- коливання в галузі оподаткування і валютної політики;
- зміни образу корпорації;

- зміни характеру корпорації, наприклад, перетворення з виробничого підприємства в холдингове, – для юридичних і бізнесів цілей;
- у відповідь на антимонопольні та юридичні обмеження;
- управління конкурентною перевагою, забезпечуючи надання кращих товарів і послуг;
- досягнення гнучкості управління, шляхом вирішення суперечностей, що виникають у системі людських ресурсів, із проведенням політики стимулювання і надання можливостей кар'єрного зростання;
- удосконалення управління й забезпечення захисту передачі інтелектуальної власності, типу технології;
- забезпечення географічної диференціації і ринкової сегментації. [2, 82-87].

Значною мірою передумовами реструктуризації системи управління американських компаній є іноземна конкуренція, що підвищується, прискорені темпи технологічного розвитку і тиск на світових ринках.

Німецькі підприємства у 1990 х рр. провели реінжиніринг діяльності у зв'язку з напливом вільного венчурного капіталу, міжнародною конкуренцією, лібералізацією ринків і вимогами своїх акціонерів. Найбільші підприємства Німеччини, такі як «Сіменс», «Маннесманн», «ФЕБА», «Хьохст», «Пройссаг», «Фольксваген», «БМВ», «РВЕ» та інші, здійснили реструктуризацію за такими найважливішими напрямками:

- спрощення і модернізація виробничої системи на основі використання досвіду фірми «Тойота»;
- сувора орієнтація на прибуток;
- реструктуризація діяльності шляхом продажу безперспективних та малорентабельних підрозділів;
- злиття і поглинання у стратегічно перспективних галузях, створення альянсів;
- глобалізація операцій;
- підвищення ринкової вартості компаній;
- прискорення інноваційного процесу і збільшення витрат на НДДКР;
- зміна підходів до мотивації вищого менеджменту.

На наш погляд, більш цікавим та корисним для України є досвід реструктуризації підприємств країн колишнього соціалістичного табору, насамперед, країн східної Європи. Реорганізація (реструктуризація) підприємств у цих країнах включала в себе: юридичну реорганізацію (зміну структури власності, корпоратизацію), фінансову реорганізацію (модифікацію активів та пасивів, «реорганізація балансу»), організаційну та фінансову перебудову (охоплює організацію відділів, внутрішню ієрархію, методи бухгалтерської звітності, комунікації, персонал, тощо. [1].

Таким чином, будь-яку стратегію реструктуризації треба підсилувати заходами за трьома основними напрямками:

- зменшення витрат і підвищення ефективності виробництва та продуктивності праці, зниження енергоємності виробництва, посилення контролю за якістю продукції;
- модернізація або заміна обладнання; здебільшого модернізація є вигіднішою і за критерієм витрат і з погляду стратегії розвитку підприємства;

– запровадження нової технології, доцільність якої має бути ретельно обґрунтована.

Список використаних джерел:

1. Реструктуризація підприємства як економічна категорія. URL: http://www.rusnauka.com/31_ONBG_2009/Economics/54584.doc.htm.
2. Терещенко О. О., Волошак Н. В. Фінансові домінанти реструктуризації підприємств. Фінанси України. 2009. № 4. С. 82-90.
3. Фінансова санація: теоретичні та прикладні аспекти / С. С. Гасанов, А. М. Штангрет, Я. В. Котляревський та ін. Київ : ДННУ «Акад. фін. управління», 2013. 310 с.

УДК 658.15

Кірічок Олександр, Марценюк Микола

*Відокремлений структурний підрозділ
«Рівненський автотранспортний
фаховий коледж
Національного університету водного
господарства та природокористування»,
м. Рівне*

РОЗРОБКА САНАЦІЙНОГО ПЛАНУ У СИСТЕМІ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ

Ключові слова: санаційний план, клієнт, фірма, товар, споживач продукції.

Якщо підприємство потребує суттєвих заходів з оздоровлення, то необхідно розробити санаційний план. Його розробці передують відображення інформації про підприємство за наступною схемою [1]:

I. Дані про створення фірми.

1. Дата створення і розширення (реєстрація, місце розташування, де і ким зареєстрована).
2. Організаційно-правова форма.
3. Структура капіталу фірми.
4. Основний банк, в якому відкриті рахунки фірми.
5. Керівництво фірми – голова, директор.
6. Бухгалтер фірми.
7. Юрист фірми.
8. Діючі менеджери, їх кваліфікація, освіта, стаж роботи.

II. Організаційна структура фірми з відображенням основних організаційно-виробничих і управлінських структур.

III. Характеристика, імідж фірми – інформація про її партнерів, споживачів продукції.

Наявність такої інформації дає право одержати відповідь на питання:

1. Чим відома дана фірма?
2. Що є її конкурентною перевагою?
3. Хто в основному купує товар і користується послугами фірми?
4. Де відомий торговий знак фірми?
5. Яка стійкість клієнтів?
6. Який характер товарів і послуг?
7. Хто основні покупці продукції фірми?

IV. Аналіз специфіки умов діяльності фірми.

Необхідно розглянути причини, що обумовили погіршення стану фірми на ринку, виникнення в неї фінансових проблем.

Перший крок санаційного плану є визначення цілей (генеральних напрямків) розвитку фірми. Як правило, в такій ситуації основними цілями є: зміна структури асортименту; нарощування питомої ваги фірми на існуючих ринках; освоєння нових ринків; скорочення питомих затрат на одиницю продукції; підвищення якості продукції; збільшення частки сервісних і супутніх товарів.

Якщо прийняте рішення про розробку та виготовлення нового товару, то його характеристика подається за наступною схемою [2]:

- 1) суть товару (продукції, послуги);
- 2) основні характеристики товару (яку потребу він задовольняє, як реалізується дана продукція чи послуга, наскільки змінюється попит на зазначений товар, якій групі покупців він доступний, яким чином він може успішно реалізуватися, які постійні витрати, що пов'язані з виробництвом товару, як краще освоїти виробництво даного товару);
- 3) аналіз товару (за якою ціною покупець буде купувати товар, в чому його відмінності і переваги від інших, аналогічних за призначенням, його слабкі сторони, прогнозний життєвий цикл товару, можливі напрямки збуту товару, заміна даного товару іншим);

4) необхідно детально охарактеризувати подальші умови виробництва. Показати, що у випадку освоєння виготовлення пропонуваного до випуску товарів повинні відбутися визначені зміни в фірмі: підвищення вимог до кваліфікації робітників і необхідність заміни людей (показати, де можна знайти працівників відповідної кваліфікації); умови перенавчання і одержання спеціальної освіти працівниками; зміна використовуваних матеріалів і їх постачальників; оновлення технологій, потреба в новому обладнанні; потреба в нових наукових, конструкторських і технологічних розробках.

Результат такого аналізу – висновок про раціональність освоєння нового товару (продукції, послуг) і потреба у фінансуванні.

Ринкові оцінки будуються на маркетингових дослідженнях.

Спираючись на маркетингові дослідження, необхідно розробити і запропонувати нову *стратегію маркетингу*, у якій необхідно представити: програму та її забезпечення (включаючи ріст виробництва); ступінь насиченості ринку конкурентними товарами; загальну ємність ринку пропонуваними

товаром; потенціал ринку, на який може розраховувати фірма; покупців (як, чим і коли їх можна зацікавити); ступінь диверсифікації товару; супутні товари та сервіс; орієнтовні витрати на реалізацію; орієнтовні доходи.

Наводяться дані про джерела інформації.

На завершення розробляється програмний документ, що визначає розвиток підприємства, вибудовується план перебудови всієї роботи, тобто здійснюється процес з реінжинірингу підприємства.

Використані джерела

1. Кірічок О. Г. Інвестиційно-інноваційна політика та розвиток людського капіталу : *Матеріали I Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції «Теорія і практика забезпечення ефективного розвитку суб'єктів ринку»*, 20 листопада 2012 року. Полтава : ІнтерГрафіка, 2012. С. 262-263.
2. Кірічок О. Г. Основні аспекти розвитку інноваційної діяльності в Україні в сучасних умовах : *Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції «Формування ефективних механізмів господарювання в умовах сучасної економіки: теорія і практика»*, 22-23 листопада 2012 року. Запоріжжя : Класичний приватний університет, 2012. С. 321-323.

УДК 334.012.6

Мірошниченко Катерина

Слухачка 1 курсу магістратури,

групи ЕМО-502 ЗМ

Київський Національний економічний

Університет імені Вадима Гетьмана

СВІТОВЕ ЛІДЕРСТВО ТА ТИТУЛ НАЙЦІННІШОЇ КОМПАНІЇ 2022 РОКУ

Ключові слова: *Saudi Aramco, Apple, лідерські позиції, капіталізація, найдорожча компанія.*

За даними Bloomberg, американська компанія Apple посідала перше місце по капіталізації з 2020 року не маючи поблизу конкурентів, але 11 травня 2022 року Saudi Aramco стала найбільшою (найціннішою) компанією у світі з ринкової капіталізації, яка перевершила Apple Inc.

Apple Inc – американська технологічна компанія, яка розташована у Каліфорнії, що займається проектуванням й розробкою побутової електроніки, програмного забезпечення й онлайн-сервісів. У 2018 році під час торгів акціями дана американською компанія стала першою чия капіталізація перевершила 1 трлн доларів США та була визнана найдорожчою публічною компанією за весь

період історії, обійшовши PetroChina, попереднього рекордсмена, з вартістю ринкової капіталізації у 1,005 трлн доларів в 2007 році[1].

Saudi Aramco (раніше арабсько-американська нафтова компанія) – державна нафтова та газова компанія Саудівської Аравії, базується в м. Дахрані. Станом на 2020 рік це була одна з найбільших компаній у світі за виручкою. Saudi Aramco займає друге місце за величиною доведених запасів сирової нафти у світі, що перевищують 270 мільярдів барелів (43 мільярди кубометрів), і найбільший добовий видобуток нафти серед усіх нафтовидобувних компаній. Це найбільший внесок у глобальні викиди вуглецю серед усіх компаній світу з 1965 року[2].

Ринкова капіталізація компаній має нестабільний характер, піддається зовнішнім впливам та часто коливається. Так, на початку 2022 року Apple досягла позначки в 3 трильйони доларів ринкової капіталізації, ставши найціннішою компанією на планеті. Цього ж року, протягом декількох місяців, через вторгнення росії в Україну ціни на нафту піднялись до рекордно високих, зазначаючи особливі побоювання стосовно перебоїв у її постачанні. І вже у лютому 2022 року, нафта подорожчала в діапазоні від 95 до 106,2 доларів за барель та акції Saudi Aramco виростили на 27%. І вже в травні 2022 року нафтовий гігант Saudi Aramco став найдорожчою компанією у світі, посунувши з першого місця Apple.

За даними Refinitiv (торговельно-інформаційної платформи), на жовтень 2022 року Saudi Aramco коштує близько 2,43 трильйона доларів США, в цей же час капіталізація Apple становить 2,37 трильйона доларів.

Акції Apple з січня впали більш ніж на 17%, зіштовхнувся з проблемами щодо ланцюжків поставок, особливо в Китаї, де через наслідок карантинних обмежень COVID-19 кілька заводів-постачальників компанії тимчасово закрилися.

А національна компанія Саудівської Аравії з видобутку нафти Saudi Aramco у другому кварталі 2022 року заявила про рекордний прибуток у сумі \$48,4 млрд. За оцінкою експертів Bloomberg, це міг бути «найвищий скоригований квартальний прибуток серед усіх публічних компаній». Саудівська компанія підвищила ціни на нафту для клієнтів в Азії, США та Європі, чистий прибуток компанії зріс на 90%, встановивши найвищий показник зростання за усі три роки, з моменту першого розміщення акцій на біржах. Нафтова компанія Saudi Aramco заробила більше, ніж будь-яка з компаній, чії акції торгуються на світових біржах [3].

Використані джерела

1. Britannica: Apple Inc. URL: <https://www.britannica.com/topic/Apple-Inc/After-Jobs-Tim-Cook-as-CEO-and-the-first-trillion-dollar-company> (дата звернення 05.11.2022).
2. Aramco. URL: <https://www.aramco.jobs/> (дата звернення 05.11.2022)
3. Bloomberg: Saudi Aramco Profit Surges to \$48.4 Billion. URL: <https://www.bloomberg.com/news/videos/2022-08-15/saudi-aramco-profit-surges-to-48-4-billion-video> (дата звернення 05.11.2022).

УДК 330.341:004

*Приємницька Вікторія**Викладач економічно-облікових дисциплін I категорії
ВСП «Бобровицький фаховий коледж
імені О. Майнової НУБіП України»*

ЦИФРОВА ЕКОНОМІКА: ЗМІНА ЦІННОСТЕЙ ТА ОРІЄНТИРІВ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ

Сьогодні цифрова економіка зумовлює, те, що лідерів ринку визначає не багаторічна історія успіху, не вартість нерухомості та активів, не кількість патентів чи доступ до капіталу, а здатність змінюватись та адаптувати свій бізнес до нових умов. Цифрові технології, що з'явилися протягом останнього десятиліття, допомагають знайти джерела підвищення ефективності та можливості стрімкого конкурентного розвитку підприємств. Водночас, вони вимагають змінити існуючі моделі управління, переформатувати комунікації, технології та організаційну структуру підприємств на основі нових цінностей, пріоритетів та орієнтирів, що ґрунтуються на партнерстві, клієнтоорієнтованості, інноваційності та синергії.

У класичному розумінні цифрова економіка – це що базується на цифрових технологіях, яку ще називають інтернет – економікою, новою економікою, або веб-економікою. Переважно, науковці, під цифровою економікою розуміють виробництво, продаж і постачання продуктів за допомогою інформаційно комунікаційних мереж.

За рекомендаціями фахівців корпорацій «Telstra» і «Deloitte» [12], необхідними умовами для підприємств, які прагнуть до успішної діяльності в умовах цифрової економіки, вважаються наступні цінності: вони інвестують в нові здібності, а не в старі ділові моделі; вони високо цінують свої взаємини з клієнтами; вони стають більш швидкими і оперативними; вони знають своїх дійсних конкурентів; вони інвестують в талант.

Цифрові технології необхідні для зростання ефективності української промисловості, а в деяких секторах вони стають основою продуктових та виробничих стратегій. Їх перетворююча сила змінює традиційні моделі бізнесу, виробничі ланцюжки та обумовлює появу нових продуктів та інновацій. Діджиталізація для України носить позитивний соціальний характер, адже зосереджена на поліпшенні якості інфраструктури соціального забезпечення, якості соціальних послуг, організації прозорості та адресності соціальної допомоги, та скорочення витрат [7, с. 39, 76].

Широке розповсюдження інтернету по Україні дозволить поширити використання цифрових сервісів на багато сфер. Так, збільшення кількості користувачів з 5 млн у 2016 році до 15 млн уже у 2021 дозволить 95% усіх магазинів, салонів, сервісів проводити розрахунки безготівково. Це зменшить витрати на друк паперових грошей і сприятиме виходу економіки з тіні. Зросте продуктивність праці і доходи громадян. Рівень корупції значно зменшиться, бо переважна більшість транзакцій буде проходити в електронній формі і автоматично у кількох реєстрах.

Цифрова сфера може формувати понад 300-400 тис. нових робочих місць по усій країні, міста стануть зручнішими, перейдуть на цифрові платформи управління інфраструктурою і сервісом. За останні два роки в Україні вдалося зупинити економічне падіння, а у 2017 році економіка зросла на 2,3%. Однак подальше прискорення економічного та соціального розвитку можливе лише за умови цифрових перетворень. Більшість учених та урядовців запевняють, що завдяки розвитку цифрової економіки до 2021 року можна забезпечити додаткові 5% до ВВП України [2].

Основними напрямками розвитку цифрової економіки можуть бути:

- здійснення різних транзакцій (торгових і фінансових операцій);
- створення бізнес-порталів для розміщення замовлень і пропозицій;
- пошук постачальників через мережу Інтернет;
- продаж продукції через Інтернет; покупка продукції і сировини через Інтернет;
- пошук персоналу через мережу Інтернет;
- розміщення інформації в Інтернет-довідниках;
- власного сайту;
- онлайн-реклама;
- впровадження системи Інтернет-банкінгу для роботи з активами в режимі он-лайн;
- створення платіжних механізмів для підтримки торгівлі товарами і послугами;
- створення нових форм і інститутів кредитування, інвестування та страхування.

Розвиток цифрової економіки в Україні стикається з великими труднощами. Серед них:

- нестача фахівців;
- перманентна проблема з використанням нелегального і піратського програмного забезпечення;
- порушення авторських прав та інтелектуальної власності;
- повільне впровадження в життя нових інформаційних і фінансових технологій;
- повільна реакція держави па нові перетворення в економіці з використанням ІТ в правовій площині, нівелювання ціни цифрового продукту та інтелектуальної власності в цілому;
- відсутність орієнтації виробників ПЗ і інших видів економічної діяльності, суб'єкти яких створюють цифровий продукт, на внутрішній ринок у зв'язку з високим рівнем піратства інтелектуальної власності;
- погіршення іміджу держави і періодичному політичному і економічному тиску з боку провідних економічно розвинених держав;
- ігноруванні локалізації під український ринок провідних виробників ПЗ.

Метою цифрової трансформації організаційних механізмів управління інноваційним розвитком є втілення в життя успішної довгострокової бізнес-стратегії підприємства на інноваційних засадах, що передбачає активізацію інноваційного розвитку та перехід звичних робочих процесів на якісно новий рівень. Водночас, наголосимо, що між інвестиціями в ІТ та фінансовими

результатами існує зв'язок далеко не першого порядку. IT-проекти дуже різнопланові та дуже відрізняються один від одного.

У статті уточнено сутність та особливості прояву цифрової економіки, яка розвиваються з експоненційною швидкістю, докорінно змінюючи суть бізнесу, дематеріалізує, демонетизує та демократизує усі галузі національної економіки, виявлено її вплив на умови господарювання й управління підприємствами, окреслено передумови, можливості та обґрунтовано завдання й завдання щодо зміни цінностей, пріоритетів та орієнтирів побудови якісно нових моделей управління підприємствами на основі сучасних цифрових технологій, що забезпечить перехід від культу ефективності й раціональності до перенесення акцентів на відкритість, демократизацію, соціологізацію, креативність організаційних процесів, нерівноважність та нелінійність управлінських ієрархічних ланцюгів, непередбачуваність і різноманітність траєкторій успішного розвитку підприємств.

Використані джерела

1. Апалькова В. В. Концепція розвитку цифрової економіки в Євросоюзі та перспективи України. *Вісник Дніпропетровського університету. Серія: Менеджмент інновацій*. 2015. Вип. 4. С. 9-18.
2. Гройсман В. Цифрова економіка здатна стрімко підвищити ВВП. *Новини економіки*. 8 вересня 2017.
3. Коляденко С. В. Цифрова економіка: передумови та етапи становлення в Україні та світі. *Економіка. Фінанси. Менеджмент: актуальні питання науки і практики*. 2016. № 6. С. 105-112.
4. Краус Н. М., Клаус К. М. Інноваційне табло України. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2017. № 6. [Електронний ресурс].
5. Криворучко О. С., Краус Н. М. Імперативи формування та домінанти розвитку цифрової економіки у сучасному парадигмальному контексті. *Парадигмальні зрушення в економічній теорії XIX ст.: III Міжнародна науково-практична конференція, 2-3 лист. 2017 р.: тези доповідей*. Київ: КНУ ім. Т. Шевченка, 2017. С. 681-685.
6. Норец Н. К., Станкевич А. А. Цифровая экономика: состояние и перспективы развития. Инновационные кластеры в цифровой экономике: теория и практика: *Научно-практическая конференция с международным участием 17-22 мая 2017 года* / под ред. д-ра экон. наук, проф. А. В. Бабкина: тезисы докладов. Санкт-Петербург: Изд-во Политехн. ун-та, 2017. С. 173-179. [Электронный ресурс]. URL: <http://inecprom.spbstu.ru/files/inprom-2017езиси7/inprom-2017.pdf>.
7. Цифрова адженда України – 2020 (Цифровий порядок денний – 2020). Концептуальні засади (версія 1.0). Першочергові сфери, ініціативи, проекти – цифровізації України до 2020 року. / НІТЕСН office. грудень 2016. 90 с. [Електронний ресурс].

УДК 331.103.28:005

*Соколовська Яна**Викладач циклової комісії
економічно-облікових дисциплін,
ВСП «Бобровицький фаховий коледж
імені О. Майнової НУБіП України»*

ВИКОРИСТАННЯ ІНСТРУМЕНТІВ ТАЙМ-МЕНЕДЖМЕНТУ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ

Ключові слова: тайм-менеджмент, час, управління часом, принципи тайм-менеджменту.

Правильне використання часу є запорукою ефективного виконання професійних обов'язків працівників, досягнення поставлених цілей і як результат успішної діяльності будь-якого підприємства. Тому, у сучасних умовах одним з найважливіших інструментів підвищення ефективності управління підприємством є впровадження технологій тайм-менеджменту в якості елементу системи управління.

Теорія тайм-менеджменту розглядається науковцями різних країн. Класиками вважають Ф. Тейлора, К. Макхэма, М. Мескона. Серед сучасних авторів виділяють Г. Архангельського, А. Вронський, А. Гастева, Р. Скриневича, Н. Крухевича, Л. Зайверта, Й. Кноблауха, К. Бішофата та інших. Але тайм-менеджмент як інструмент удосконалення часової організації професійної діяльності працівників, а відповідно й підвищення ефективності управління підприємством, залишається недостатньо дослідженим.

Управління часом – це технологія організації часу і підвищення ефективності його використання. Базові ідеї тайм-менеджменту полягають в тому, що основну увагу треба приділяти тому, куди повинен інвестуватися час, а не тому, як швидше робити справи. По суті, це дуже важливе і складне завдання визначення пріоритетів, яка зачіпає усі області управлінської діяльності, пов'язані з ухваленням рішень. Ефективне управління підприємством не можливе без глибокого розуміння і практичного застосування цих принципів в повсякденній діяльності, саме тому управління часом стає фактором забезпечення економічної стабільності та підвищення конкурентоспроможності підприємств та обумовлює актуальність дослідження.

Філософія тайм-менеджменту полягає в тому, щоб не працювати більше, а ефективно узгоджувати професійні та особисті завдання. Адже, як зазначає Л. Зайверт, тайм-менеджмент – це управління собою, адже час як незмінна величина постійно, невблаганно, нестримно спливає [1, 80].

Ефективне і раціональне використання часу у підприємствах є результатом наукової організації праці, режиму праці та відпочинку, вміння встановити пріоритетні завдання, специфіки ділових комунікацій. Використовуючи методики тайм-менеджменту, підприємство зможе виявити невикористані резерви часу, що дозволить істотно покращити результати господарсько-фінансової діяльності.

Існують загальні принципи, або етапи тайм-менеджменту, через які здійснюється управління часом і як результат підвищення ефективності управління підприємства:

1. Чітке формулювання цілей.
2. Складання плану їх досягнення.
3. Визначення виконавців.
4. Встановлення пріоритетів завдань.
5. Концентрація зусиль на виконання найважливіших завдань.
6. Наполеглива робота над виконанням поставлених завдань.
7. Моніторинг досягнення поставлених цілей [2, 61].

Впровадження технології управління часом на підприємстві, охоплює три основні етапи або напрямки впровадження: особистий тайм-менеджмент, командний тайм-менеджмент і корпоративний тайм-менеджмент.

Для особистого тайм-менеджменту не існує будь-яких обмежень в методах або інструментах, тут все залежить від індивідуальних особливостей людини.

Командний тайм-менеджмент охоплює групи людей (команди), їх час і ефективність, як загальну, так і індивідуальну. Ключову роль відіграє взаємодія. Інструментами структуризації роботи в командному тайм-менеджменті можуть стати різні системи управління проєктами, що забезпечують взаємодію між співробітниками в єдиному середовищі проєкту.

Корпоративний тайм-менеджмент у багатьох рисах ідентичний командному тайм-менеджменту. Однак, основою є ставлення «керівник – підлеглий». Важливим є вміння керівника грамотно оцінювати здібності співробітників [3, 61]. Однією з основних проблем даного напрямку тайм-менеджменту є порівняно невелика чисельність співробітників, яких можна об'єднати в групу людей, що виконують ідентичні обов'язки, і досить велика кількість таких груп на одному підприємстві.

Таким чином, для підвищення ефективності використання робочого часу з впровадженням технології тайм-менеджменту на підприємстві необхідно: чітко планувати цілі і завдання на місяць, а не тільки на робочий день; планувати завдання за терміновістю та за складністю; ділити складні і великі завдання на дрібні; не вирішувати особисті питання в робочий час; зосереджуватися на поточній справі, не поспішати і не метушитися, перемикаючись з однієї справи на іншу [5, 262].

Отже, ефективна система управління часом є важливою запорукою успішного управління підприємством в сучасних умовах розвитку економіки. Впровадження інструментів тайм-менеджменту на підприємствах сприятиме максимізації можливостей працівників, дасть швидкий ефект при незначних витратах та підвищить ефективність інших методів менеджменту.

Використані джерела

1. Бабчинська О. І., Вараниця В. С. Шляхи підвищення ефективності роботи підприємства за допомогою тайм-менеджмента. *Молодий вчений*. 2015. № 12 (27). Частина 1. С. 112-115.
2. Буняк Н. М. Тайм-менеджмент як інструмент підвищення ефективності діяльності підприємства. *Економіка і суспільство*. 2018. Вип. 14. С. 279-283.
3. Калініченко Л. Л. Особливості впровадження тайм менеджменту на підприємстві. *Молодий вчений*. 2017. №4. С. 60-63.
4. Трейсі Б. Результативний тайм-менеджмент: ефективная методика управления особистим часом: пер. с англ. А. Евтеева. Москва: Смарт Бук, 2007. 79 с.
5. Холодницька А. В. Застосування технологій тайм-менеджменту в управлінні підприємством. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету*. 2013. № 4 (70). С. 261-268.

УДК 005.31:004

*Турчин Ірина**Викладач економічно-облікових дисциплін I категорії,
ВСП «Бобровицький фаховий коледж
імені О. Майнової НУБіП України»*

ЗАСТОСУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ТА ТЕХНОЛОГІЇ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ В ЕКОНОМІЦІ

Анотація: у тезах викладено загальні поняття про інформаційні системи підтримки прийняття рішень.

Ключові слова: система підтримки прийняття рішень, інформаційно-аналітичні системи і технології.

Теорія прийняття рішень – галузь науки, яка залучає поняття та методи математики, статистики, економіки, менеджменту та психології, вивчає закономірності вибору людьми шляхів розв'язання різноманітних задач, а також досліджує способи вибору найвигідніших із можливих рішень. Розрізняють нормативну теорію, яка описує раціональний процес прийняття рішення та дескриптивну теорію, яка описує практику прийняття рішення. Теорія прийняття рішень доводить, що прогнозування та планування – одне і те ж, і для їх алгоритмізації використовуються одні й ті ж алгоритми. Доведено, що всі застосовувані методи прогнозування можна формалізувати у поняттях багатомірного регресійного аналізу (по крайній мірі в тій частині, де регресія апроксимує методи розпізнавання образів).

Для того, щоб робити строгі статистично достовірні прогнози на майбутнє, потрібно отримати вибірку з майбутніх даних. Оскільки це неможливо, то багато фахівців вважають, що вибірки з минулих і поточних ринкових індикаторів рівнозначні вибірці з майбутнього. Такий підхід зводить роботу аналітика до з'ясування того, яким чином учасники ринку отримують та обробляють ринкові сигнали. Без стійкості рядів не можна робити обґрунтовані висновки. Але це зовсім не означає, що ряд повинен бути стійким у всьому.

Вибір при невизначеності представляє ядро теорії прийняття рішень. Термін, який зараз відомий як «очікувана цінність» (математичне очікування) був відомий ще з XVII століття і його використовував ще Блез Паскаль. Ідея очікуваної цінності полягає в тому, що у випадку необхідності вибору з множини дій, коли кожна з них може дати кілька можливих результатів з різними ймовірностями, раціональна процедура повинна ідентифікувати усі можливі результати, визначити їх цінності (позитивні чи негативні) і ймовірності, а потім перемножити відповідні цінності та ймовірності і додати, щоб отримати в результаті «очікувану цінність». Вибрана дія повинна давати найбільшу очікувану цінність. Хоча ця теорія в економіці працює не завжди в першу чергу у зв'язку з тим, що при фактичному людському прийнятті рішень втрати для людини є набагато чутливішими ніж виграші.

Система підтримки прийняття рішень (СППР) (Decision Support System) – автоматизована комп'ютерна система, метою якої є допомога людям, що приймають рішення в складних умовах для повного і об'єктивного аналізу предметної діяльності. СППР виникли в результаті злиття управлінських інформаційних систем і систем управління базами даних. Для аналізу і вироблення пропозицій у СППР використовуються різні методи: інформаційний пошук; інтелектуальний аналіз даних; пошук знань у базах даних; міркування на основі прецедентів; імітаційне моделювання; еволюційні обчислення та генетичні алгоритми; ситуаційний аналіз та ін.

Деякі з цих методів були розроблені в рамках штучного інтелекту. Якщо в основі роботи СППР лежать методи штучного інтелекту, то говорять про інтелектуальну СППР (ІСППР).

Сучасні системи підтримки прийняття рішень являють собою системи, які максимально пристосовані до розв'язання задач повсякденної управлінської діяльності і є інструментами, призначеними для допомоги особам, що приймають рішення. За допомогою СППР може здійснюватися вибір рішень деяких неструктурованих і слабо структурованих задач, зокрема і багатокритеріальних. Досі ще не сформульовано чіткого визначення СППР. Ранні визначення СППР відображали такі три особливості: 1) можливість оперувати з неструктурованими і слабо структурованими задачами; 2) інтерактивні автоматизовані системи; 3) розділення даних і моделей. Наведемо найуживаніші визначення СППР: СППР – сукупність процедур з обробки даних і суджень, які допомагають керівнику у прийнятті рішень, що базуються на використанні моделей.

СППР – це інтерактивні автоматизовані системи, які допомагають особі, що приймає рішення, використовувати дані та моделі для розв'язання слабо структурованих задач.

Відсутність загальноприйнятого визначення СППР зумовлена в першу чергу тим, що конструкція СППР суттєво залежить від виду задач, для розв'язання яких вона розроблялася, від доступних даних та інформації, а також від користувачів системи. Незважаючи на це, можна навести деякі елементи і характеристики, які загально визнані як частини СППР. СППР – у більшості випадків – це інтерактивна автоматизована система, яка допомагає користувачу використовувати дані та моделі для ідентифікації і розв'язання задач і прийняття рішень. Система повинна мати можливість працювати з інтерактивними запитами, використовуючи просту для вивчення мову запитів. СППР повинна володіти такими чотирма основними характеристиками: СППР використовує моделі і дані; СППР призначена для допомоги менеджерам у прийнятті рішень для слабо структурованих і неструктурованих задач; СППР підтримують, а не заміняють вироблення рішень менеджерами; мета СППР – покращання ефективності рішень.

Залежно від даних, з якими працюють системи, СППР умовно можна розділити на оперативні та стратегічні. Оперативні СППР призначені для негайного реагування на зміни поточної ситуації в управлінні фінансово-господарськими процесами компанії. Стратегічні СППР орієнтовані на аналіз значних об'ємів різноманітної інформації, що збирається з різних джерел. Найважливішою метою цих СППР є пошук найраціональніших варіантів

розвитку бізнесу компанії із врахуванням впливу різних факторів, таких як кон'юнктура цільових для компанії ринків, зміни фінансових ринків і ринків капіталу, зміни законодавства тощо.

СППР першого типу називають інформаційними системами керівництва (Executive Information Systems). По суті вони представляють собою кінцеві набори звітів, створені на основі даних із транзакційної інформаційної системи підприємства, які в ідеалі адекватно відображають у режимі реального часу основні аспекти виробничої та фінансової діяльності. Вони мають такі основні характеристики: звіти, як правило, базуються на стандартних для організації запитах і їх кількість відносно невелика; СППР представляє звіти у максимально зручному вигляді, який включає, поряд з таблицями й ділову графіку, мультимедійні можливості та ін.; як правило, такі СППР орієнтовані на конкретний вертикальний ринок, наприклад, фінанси, маркетинг, управління ресурсами.

СППР другого типу передбачають досить глибокий аналіз даних, спеціально перетворених так, щоб їх було зручно використовувати у ході процесу прийняття рішень. Невід'ємним компонентом СППР цього рівня є правила прийняття рішень, які на основі агрегованих даних дають можливість менеджерам компанії обґрунтовувати свої рішення, використовувати фактори стійкого росту бізнесу компанії та знижувати ризики. Такі СППР в останній час дуже активно розвиваються. Технології цього типу будуються на принципах багатомірного представлення та аналізу даних. Останнім часом усе більше СППР як першого, так і другого типу базуються на використанні Web-технологій.

Для ефективного функціонування підприємства необхідно створити інформаційну систему, яка б була здатна протягом тривалого часу задовольняти потреби підприємства. Лише великі підприємства можуть дозволити собі включати до штату фахівців, які будуть в змозі розробити та обслуговувати інформаційну систему, яка найповніше відповідатиме потребам підприємства. Тому для середніх і малих підприємств доцільніше створювати інформаційну систему на базі вже існуючих програм, різноманітність яких здатна задовольнити потреби таких підприємств.

Використані джерела

1. Биков І. Ю., Жирнов М. В., Худякова І. М. Microsoft Office в задачах економіки та управління. Київ: ВД «Професіонал», 2006.
2. Береза А. М. Основи створення інформаційних систем: навч. посібник. 2-ге вид., перероб. і доп. Київ: КНЕУ, 2001. 20 с.
3. Гайфуллін Б. М., Обухів І. А. Автоматизовані системи управління підприємством. Київ: Юрінком Інтер-фейс-Прес, 2005.
4. Коротке Е. М. Дослідження систем управління. М.: Декла, 2003.
5. Твердохліб М. Г. Інформаційне забезпечення менеджменту: навч. посібник. Вид. 2-ге, доп. та перероб. Київ: КНЕУ, 2002.

УДК 330.341.1(477)

*Хуртена Ольга**Викладач економічно-облікових дисциплін II категорії,
Відокремлений структурний підрозділ
«Бобровицький фаховий коледж ім. О. Майнової
НУБіП України»*

ІННОВАЦІЙНА ЕКОНОМІКА УКРАЇНИ НА ШЛЯХУ ВИХОДУ З КРИЗИ

У складний для України період трансформації економіки особливу важливість набувають завдання становлення інноваційної економіки і забезпечення науково-технічного та інноваційного розвитку, у виконанні якого роль держави є ключовою. На сьогоднішній день можна виділити ряд причин, які перешкоджають формуванню інноваційної моделі розвитку в Україні.

Серед них можна виділити:

1. Недостатність фінансових ресурсів для проведення наукових досліджень і впровадження інноваційних розробок.

2. Відсутність ефективної правової бази для здійснення інноваційної діяльності.

3. Повільний розвиток сучасного ринку інноваційної продукції в Україні. Розвиток ринку інноваційної продукції на Україні. За останні роки спостерігається різке скорочення кількості промислових підприємств, що займаються інноваційною діяльністю. [14].

4. Відсутність дієвих механізмів, визначених державних пріоритетних напрямків розвитку науки і технологій, численність наукових організацій, що претендують на відповідну державну підтримку. Наслідком цього стає недофінансування досліджень.

5. Низька інформаційна прозорість інноваційної сфери, відсутність інформації про нові технології і можливі ринки збуту принципово нового продукту, а також відомостей для приватних інвесторів і кредитних організацій про об'єкти вкладення капіталу з потенційно високою прибутковістю.

Основна мета стратегії – це формування нового типу інноваційної системи, що забезпечує конкурентоспроможність вітчизняної економіки на основі використання вітчизняного наукового потенціалу та технологій.

Стратегічні завдання стратегії: відтворення науково-технологічного потенціалу; стимулювання технологічного розвитку економіки; формування та підтримка розвитку інноваційного підприємницького середовища; формування і розвиток багаторівневої інноваційної інфраструктури; формування і реалізація регіональної інноваційної політики.

Пріоритетні напрямки:

– створення умов для розвитку і ефективного використання науково-технологічного потенціалу; – оптимізація і підвищення ефективності діяльності державного сектора науки;

- проблеми чинного фінансового забезпечення інноваційного процесу в Україні та шляхи їх вирішення;
- стимулювання технологічного розвитку економіки;
- розвиток інноваційної інфраструктури;
- створення системи ступеневої освіти в інноваційній сфері;
- створення системи управління в сфері інноваційної діяльності;
- заходи щодо посилення взаємодії складових національної інноваційної системи України;
- забезпечення ефективного використання і захисту прав інтелектуальної власності в сфері науки і технологій, стимулювання залучення в господарський оборот результатів науково-технічної діяльності;
- формування і реалізація регіональної інноваційної політики [17, 11-13].

Особливу роль у формуванні конкурентоспроможності української економіки грають зарубіжні інвестиційні ресурси. Рівень конкурентоспроможності країни визначається інноваційною активністю, що знаходиться в прямій кореляції з інвестиційною забезпеченістю. Країни з високим рівнем захисту інтересів інвесторів і накопиченням інноваційного потенціалу отримують конкурентні переваги в боротьбі за інвестиції – найважливіший для розвитку економіки світовий ресурс. Економіка України, її фінансова система дуже потребують припливу іноземного капіталу. Іноземний капітал здатний стабілізувати курс національної валюти, знизити банківські ставки, наповнити золотовалютні резерви і вирівняти платіжний баланс країни. Вважається, що найкращим і стабільним типом іноземного капіталу є прямі іноземні інвестиції (ПІІ) – вкладення капіталу з метою придбання довгострокового економічного інтересу в країні додатку капіталу, що забезпечує контроль інвестора над об'єктом розміщення капіталу. [6, 16-17]. Важливою складовою сукупного економічного потенціалу є науково-технічний потенціал, який являє собою сукупність всіх наукових засобів і ресурсів. На сьогоднішній день особливої уваги заслуговують розробки, сприяючі прискореному розвитку науково-технологічного потенціалу країни. Щоб підвищити їх якість і збільшити кількість передбачається:

1. Інтеграція науки і освіти через розвиток нових форм науковоосвітньої діяльності, залучення талановитої молоді в сферу науки і вищої освіти, формування нової генерації фахівців з державним мисленням.

2. Залучення об'єктів інтелектуальної власності в економічний оборот шляхом: інвентаризації завершених НДДКР (науково-дослідних і дослідно-конструкторських розробок) за пріоритетними напрямками інноваційного співробітництва; ідентифікації інтелектуальних прав і забезпечення їх правового захисту; аналізу можливостей і вироблення умов для комерціалізації результатів НДДКР.

3. Адресна фінансова та інформаційна підтримка наукових колективів, провідних пошукових досліджень і розробки за пріоритетними напрямками (в тому числі через виділення цільових грантів учасникам інноваційного процесу) [6, 12].

Важливим напрямком розвитку науково-технічного потенціалу України на сучасному етапі є впровадження інформаційних і комп'ютерних технологій, зростання інтелектуалізації діяльності. Збільшення ВВП, докорінне поліпшення

його структури безпосередньо залежить від інформаційної індустрії, що вимагає інтелектуальних інвестицій, створення повноцінного ринку інформаційних товарів. Метою розвитку науково-технічного потенціалу країни є створення умов для підвищення продуктивності праці та конкурентоспроможності вітчизняних товаровиробників шляхом технологічної модернізації національної економіки, підвищення рівня їх інноваційної активності, виробництва наукомісткої.

Таким чином, на сучасному етапі інноваційна діяльність України характеризується зниженням активності, дефіцитом фінансових ресурсів, падінням платоспроможного попиту на науково-технічну продукцію, викликаного значними недоліками при розробці та виконанні державних цільових програм. В якості одного з найважливіших напрямків в інноваційну політику входить комплекс заходів в галузі культури, освіти і регулюванні ринку праці. Зазначені заходи спрямовані на досягнення двох цілей: сприяння побудові інноваційної економіки і формування інноваційного суспільства. Особливу ж увагу потрібно звернути на молоде покоління України – покоління майбутнього, як головну інвестицію в стрімкий розвиток нашої держави. А реформа в системі освіти і подолання молодіжного безробіття – найперші і головні кроки на шляху до досягнення спільної мети. Як і будь-яка держава, Україна зацікавлена в залученні іноземних інвестицій. Необхідність їх залучення очевидна: саме приплив іноземного капіталу сприяє швидкому та ефективному розвитку економіки країни. Іноземні інвестиції відкривають перед нами нові перспективні можливості. Головний фактор успіху – систематичність і безперервність кроків, спрямованих на стимулювання інновацій. А від того, чи здатна буде українська влада і суспільство протидіяти існуючим викликам, реалізувати намічені перетворення, залежить майбутнє України.

Використані джерела

1. Проект «Стратегії інноваційного розвитку України на 2010-2020 роки в умовах глобалізаційних викликів».
2. Зростання іноземних інвестицій – відновлення довіри інвесторів або повернення раніше виведеного.
3. Іваноньків О. О. Політика держави відносно інвестиційної діяльності в Україні та перспективи прямого іноземного інвестування. *Актуальні проблеми економіки*. 2007. № 11. С. 12-17.
4. Мацевітий Ю., Тарелін А. Яка все-таки наука потрібна країні. 2000. Київ: МЕГА-поліграф, 2015. 24 с.
5. Мінекономрозвитку має намір збільшити приплив іноземних інвестицій в Україні.
6. Підорічева І. Інноваційна економіка – це економіка нестандартних рішень [Електронний ресурс]. URL: <http://gazeta.zn.ua/macrolevel/innovacionnaya-ekonomika-etoekonomika-nestandardnyh-resheniy-.html>
7. Швець Ю. Ю. Стратегічні напрямки удосконалення управління інноваційним розвитком. *Актуальні проблеми економіки*. №7 (145), 2013. С. 65-71.



СЕКЦІЯ 3

ЕКОНОМІКА СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА, АПК ТА ПРИРОДОКРИСТУВАННЯ

УДК 631.115.1

Мовчун Леся

*ВСП «Бобровицький фаховий коледж
ім. О. Майнової НУБіП України»*

РОЗРАХУНКИ З ЧЛЕНАМИ ФЕРМЕРСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА

Ключові слова: фермерське господарство, члени фермерського, господарства, трудові відносини, сільгоспвиробники.

Фермерське господарство це форма підприємницької діяльності громадян, що виробляють товарну сільгосппродукцію, проводять переробку та подальшу реалізацію такої продукції для отримання доходу на земельних ділянках, що надані їм у власність чи користування, серед іншого, в оренду для ведення фермерського господарства, товарного сільгоспвиробництва чи особистого селянського господарства згідно з вимогами чинного законодавства [1]. Фермерське господарство повинно діяти на основі установчого документа, якщо воно оформлене як юридична особа, таким установчим документом буде статут, якщо господарство без статусу юридичної особи то діє на основі договору або декларації про створення фермерського господарства.

Фермерське господарство може бути створене одним громадянином України або декількома громадянами України, які є родичами або членами сім'ї відповідно до закону. Членами фермерського господарства можуть бути подружжя, їх батьки, діти, які досягли чотирнадцятирічного віку, інші члени сім'ї, родичі, які: 1) об'єдналися для загального ведення фермерського господарства; 2) визнають і дотримуються положень Статуту фермерського господарства. Також слід пам'ятати що не можуть бути членами фермерського господарства особи, які працюють у ньому за трудовим договором або контрактом. Цікаво, ще й те що якщо членами фермерського господарства є виключно члени однієї сім'ї, то воно матиме статус сімейного. Члени фермерського господарства не належать до найманих працівників ч. 1 ст. 3 Закону України «Про фермерське господарство» [1], для них участь у фермерському господарстві є формою підприємницької діяльності, отже, вони отримують від господарської діяльності не зарплату, а частину чистого прибутку фермерського господарства [3].

Основним критерієм розподілу прибутку між членами фермерського господарства традиційно вважається ступінь трудової участі в діяльності господарства. Проте при цьому законодавство не обмежує фермерське господарство у використанні й інших підстав розподілу прибутку між його членами. Такою підставою може виступати і майновий внесок до складеного капіталу господарства. На практиці часто фермерські господарства прагнуть використовувати змішані критерії розподілу прибутку, що враховували б і участь члена господарства у формуванні складеного капіталу господарства, якщо таке було, і його трудову участь у його діяльності.

Трудові відносини у фермерському господарстві базуються на основі праці його членів. Водночас у разі виробничої потреби воно має право залучати до роботи інших громадян за трудовим договором чи контрактом. Враховуючи це на членів фермерського господарства у тому числі й на голову ведуться в загальному порядку трудові книжки. Та чи означає це, що відносини фермерського господарства з його членами є трудовими в розумінні законодавства про працю? Відповідь однозначна – ні. Ці відносини регулюються виключно Статутом або договором про створення сімейного фермерського господарства без підпорядкування трудовому законодавству. Положення щодо трудових відносин у фермерському господарстві визначені у ст. 27 Закону №973. Також це підтверджує ще й те, що члени фермерського господарства не можуть бути найманими працівниками в цьому господарстві, а тому дохід, що виплачується членам фермерського господарства, не може вважатися заробітною платою.

Одержаний господарством дохід визначається за видами діяльності та в цілому по господарству. Він зменшується на суму витрат за рахунок прибутку. Визначений дохід розподіляється між членами господарства пропорційно трудовому внеску кожного з них і використовується для визначення заробітку, утримань і відрахувань на соціальні заходи згідно з чинним законодавством. Прибуток, що розподіляється між членами фермерського господарства виключно за критерієм їх трудового внеску у діяльність господарства, не вважається дивідендами. Такі виплати відносяться до інших доходів (п.п. 164.2.20 ПКУ) [2].

Якщо ж статутом передбачено, що розподіл прибутку, повністю або частково, між членами фермерського господарства здійснюється пропорційно їх внескам до складеного капіталу, то в цій частині виплати слід вважати дивідендами. Водночас на практиці часто господарства прагнуть використовувати змішані критерії розподілу прибутку, які враховували б і участь члена господарства у формуванні статутного капіталу, якщо таке було, і його трудову участь у діяльності.

Конкретна методика розподілу прибутку має визначатися статутом фермерського господарства. Якщо в статуті така методика не прописана, доведеться визначати її в оперативному порядку – рішенням голови господарства чи рішенням зборів членів цього господарства, залежно від того, хто має приймати подібні рішення згідно зі статутом. Але щоб прийняти рішення про розподіл прибутку, цей прибуток потрібно мати. Документальним підтвердженням отримання прибутку має бути фінансова звітність. Таким чином, збори мають розподіляти прибуток, наведений у фінзвітності за відповідний період.

Використані джерела

1. Закону України «Про фермерське господарство» від 19.06.2003 № 973-IV.
2. Податковий кодекс України від 2.12.2010 р. № 2755-VI.
3. Виплата дивідендів у фермерському господарстві. [Електронний ресурс]. URL: <https://www.golovbukh.ua/article/9155-viplata-dividendv-u-fermerskomu-gospodarstv>
4. Виведення коштів з рахунку фермерського господарства як дивіденди. [Електронний ресурс]. URL: <https://www.growthow.in.ua/vyvedennia-koshtiv-z-rakhunku-fermersko-hospodarstva-iak-dyvidendy/>

УДК 332.21

*Погорєлова Валентина**Викладач,**Прилуцький технічний фаховий коледж***ФОРМУВАННЯ РИНКУ ЗЕМЛІ:
ЗАХІДНОЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД**

Ключові слова: ринок земель, оренда, земельна ділянка, землі сільськогосподарського призначення, орендар.

Впровадження ринку землі є логічним важливим етапом удосконалення земельних відносин та підвищення ефективності використання земельних ресурсів.

Під ринком сільськогосподарських земель слід розуміти організаційно-економічне і правове середовище, яке має забезпечувати громадянам, юридичним особам та державі здійснення цивільно-правових угод з приводу переходу права власності на земельну ділянку або права користування нею в установленому законодавством порядку [2, 28].

Приклади розумного і врівноваженого підходу до здійснення земельних перетворень і формування ринку землі, як і прикладів протилежного характеру, можна знайти в багатьох країнах світу.

Основними складовими ефективного формування і стабільного функціонування ринку сільськогосподарських земель в країнах ЄС є наступні: державне регулювання, земельний кадастр, спеціалізовані земельні установи, ринковий механізм оцінки землі і орендні відносини.

Основна функція ринку землі полягає у сприянні переходу землі від неефективних виробників до ефективних.

Завданням ринку земель сільськогосподарського призначення є перетворення землі на капітал, який може використовуватись для створення додаткового капіталу землевласників.

Незалежно від форм власності на землю, зокрема в США, Канаді, Німеччині, де відповідно 98, 96 і 90% земель сільськогосподарського призначення знаходиться в приватній власності, або в Швеції, де зберігається практика оренди державної, муніципальної та приватної землі. Майже повсюдно діють жорсткі правила і регламентації, закріплені у національному законодавстві.

Вони обмежують обіг земель сільськогосподарського призначення і мають на меті запобігти дробленню сільськогосподарських ділянок, їх можливого відчуженню зі зміною цільового призначення.

В Данії, Німеччині, Іспанії, Італії, Норвегії, Швеції, Франції держава залишає за собою контроль щодо раціонального використання земель та виконання їх власниками взятих на себе зобов'язань. В Італії передбачені санкції за несумлінне використання земельних ділянок, аж до їх примусової передачі (продажу) іншим, більш ефективним користувачам.

У Канаді відчуження землі, зміна характеру її використання може бути здійснено лише за рішенням зборів і уряду провінції. У разі відчуження землі під комунальні об'єкти уряд бере на себе зобов'язання викупити землю у фермера за ринковою вартістю [3, 23-25].

Заслужує увагу досвід Австралії, Данії, Іспанії, США, Франції, Швеції та інших країн стосовно особливостей функціонування в них ринку земель сільськогосподарського призначення. Так, запобіжні заходи передбачають: заборону на певний період продажу землі (Іспанія, Франція, США), вимоги щодо одержання дозволу уряду на купівлю сільськогосподарських земель (Швеція), встановлення максимального розміру наділу у власності сім'ї (Данія), переведення земель з однієї категорії в іншу лише з дозволу відповідних державних органів тощо [1, 110-112].

Досить часто необхідною умовою для набуття права оренди або права придбання земельної ділянки є вимога, щоб орендар або покупець був місцевим жителем, мав професійну підготовку, досвід роботи і необхідний капітал для ефективного використання земель, які він отримує у власність або користування (Данія, Німеччина, Фінляндія, Нідерланди, Італія).

Отже, як показує зарубіжний досвід, необхідність впровадження ринку землі в Україні та його державного регулювання є очевидною.

Відкриття ринку землі, по-перше, є стимулом для надходження в український бізнес іноземних інвестицій і, як наслідок, підвищення конкурентоспроможності національної економіки на внутрішньому та зовнішніх ринках.

По-друге, розвиток ринку землі позитивно впливає на забезпечення можливості громадянами вільно розпоряджатись власними земельними ділянками та підвищення рівня свідомості громадян щодо землеволодіння та землекористування природними ресурсами.

По-третє, відкриття ринку землі сприяє збільшенню обсягів сільськогосподарського виробництва та створює умови для задоволення потреб населення у здійсненні ринкових операцій із землею.

Таким чином, можемо зазначити, що відкриття ринку землі в Україні є логічним та послідовним етапом економічного розвитку української держави та переходу до ринкової економіки і реальної свободи цивільного обігу земельних ділянок.

Використані джерела

1. Коробська А. О. Проблеми становлення ринкового обігу земель сільськогосподарського призначення в Україні. *Економіка АПК*. 2019. № 4. С. 106-115.
2. Третяк А. М. Земельний капітал: теоретико-методологічні основи формування та функціонування : [монографія]. Л. : СПОЛОМ, 2011. 520 с.
3. Третяк А. М. Теоретичні основи землеустрою. Київ: Аграрна наука, 2002. 152 с.



СЕКЦІЯ 4

ЕНЕРГОЕФЕКТИВНІСТЬ ЕКОНОМІКИ

УДК 620.91(477)

Лісовий Єгор

*ВСП «Фаховий коледж транспорту та
комп'ютерних технологій
Національного університету
«Чернігівська політехніка»*

ВІДБУДОВА ЕНЕРГЕТИЧНОЇ СИСТЕМИ В УКРАЇНІ В ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД

Ключові слова: енергетична галузь, енергетична безпека, декарбонізація, енергетичний мікс, енергоефективність, відновлювані джерела енергії (ВДЕ), енергозбереження, енергетична стратегія, енергоменеджмент, «зелена» енергетика.

Не зважаючи на те, що війна продовжується, вже зараз виникла необхідність планувати відновлення країни. Відбудова складатиметься з багатьох кроків і має максимально охоплювати планування на коротко-, середньо- та довгострокову перспективи. Перед Україною стоять масштабні та важливі задачі, зокрема відновлення критичної інфраструктури та забезпечення енергетичної безпеки країни. І відбудована Україна повинна стати високотехнологічною з дотриманням усіх екологічних стандартів.

Головна тенденція для відновлення України в енергетиці – швидка електрифікація економіки завдяки енергетичному переходу, а також значне підвищення енергоефективності. Енергетична безпека відіграє важливу роль у забезпеченні економічного функціонування і зростання держави. Крім того, у процесі відновлення України енергетика має стати однією з ключових галузей, яка забезпечуватиме експортні надходження і підтримуватиме фінансову стійкість держави [3].

Ще до війни в Україні було прийнято низку нормативних документів та національних стратегій, які визначають майбутній напрямок розвитку відновлюваних джерел енергії (далі ВДЕ) в Україні протягом цього та майбутніх десятиліть, зокрема:

1. Енергетична стратегія України до 2035 року «Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність», передбачає можливість досягнення 25% частки ВДЕ від обсягів загального первинного постачання енергії до 2035 року. Також Енергетична стратегія обґрунтовує необхідність розвитку розподіленої генерації з ВДЕ, зокрема розробки та початку реалізації плану впровадження «розумних» енергетичних мереж (Smart Grids).

2. Економічна стратегія України до 2030 року також визначає одним із орієнтирів розвитку національної економіки саме декарбонізацію, розвиток ВДЕ та циркулярної економіки відповідно до Європейського Зеленого Курсу та підвищення енергоефективності. Відповідно до Економічної Стратегії України, частка ВДЕ у загальному виробництві електроенергії має зрости до 25% до 2030 року. Також Економічна стратегія акцентує увагу на необхідності нарощення обсягів накопичувальних потужностей energy storage, розгляду можливості виробництва водню та урегулювання роботи локалізованої генерації з ВДЕ.

3. Концепція «Зеленого енергетичного переходу України» до 2050 року, презентована Урядом України ще у 2020 році, стверджує, що *Україні цілком під силу та економічно доцільно до 2050 року досягти 70% частки ВДЕ у виробництві електроенергії. Причому значну частину (до 15%) має складати виробництво електроенергії за рахунок дахових сонячних електростанцій в домогосподарствах та бізнесі.*

4. Важлива роль відновлюваних джерел енергії визначається також і Національною стратегією низьковуглецевого розвитку України до 2050 року і Другим національно-визначеним внеском до Паризької Угоди.

Проте в умовах повномасштабної війни, пріоритетної важливості щодо подальшого розвитку ВДЕ набули положення Плану відновлення України до 2032 року, презентованого Урядом України в липні 2022 року на міжнародній конференції донорів в Лугано. В Плані запропоновані заходи відновлення енергетичної галузі згруповані за наступними п'ятьма цілями:

1. Євроінтеграція і забезпечення ефективної роботи енергетичних ринків.
2. Енергобезпека – диверсифікація джерел постачання енергоресурсів, створення резервів, кібербезпека.
3. Декарбонізація, оптимізація енергоміксу і розвиток низьковуглецевої генерації
4. Модернізація і розвиток інфраструктури для транспортування, розподілу, передачі і зберігання енергії
5. Підвищення енергоефективності і управління попитом [3].

Отже, зважаючи на сучасні тенденції, післявоєнний розвиток економіки України буде відбуватись відповідно до даного Плану і сектор відновлюваних джерел енергії не є винятком. Так до 2032 року планується будівництво 5-7 ГВт нових сонячних та вітроелектростанцій для розширення експортної спроможності України, 30+ ГВт об'єктів з ВДЕ для виробництва відновлюваного водню та 3,5 ГВт гідроелектростанцій та насосних гідроелектростанцій. Додатково, протягом наступних 10 років Планом передбачено введення в експлуатацію 1,5-2 ГВт піковий потужностей, 0,7-1 ГВт акумуляторів та 15 ГВт електролізних потужностей. Обсяг майбутніх інвестицій у національну програму «Енергетична незалежність та зелений курс» наразі оцінюється у 130 млрд доларів [4]. Не менш красномовним є й потенціал з розвитку національного сектору біоенергетики і заміщення природного газу біомасою і твердими біопаливами, адже, за попередніми розрахунками, біометан може покрити 30..40% потреб ЄС у газі до 2050 року. Що стосується подальшого розвитку сонячної енергетики, то за сучасних ринкових реалій в Україні і відповідно до цілей, встановлених у Плані RePowerEU, активного розвитку набуде сектор малої сонячної генерації, а саме встановлення фотоелектричних систем на дахах будівель та в домашніх господарствах [4]. До того ж, Україна повинна розглядати можливість будівництва офшорних ВЕС, оскільки є учасником регіонального співробітництва в контексті Спільного морського порядку денного для Чорного моря, який включає в себе стимулювання та розвиток секторів «синьої економіки», а саме розвиток офшорних вітрових і

хвильових технологій. Зважаючи на досвід країн-членів ЄС та Енергетичного Співтовариства, які мають вихід до Чорного моря та демонструють високі показники розвитку вітрової енергетики й скорочення викидів парникових газів, запуск ринку офшорної вітроенергетики в Україні є одним із кращих варіантів прискорення досягнення цілей Європейського Зеленого Курсу та RePowerEU. За даними Світового банку, Україна володіє одним із найкращих технічних потенціалів з розвитку офшорної вітроенергетики в Чорному морі серед усіх країн Чорноморського регіону, оскільки теоретичний технічний потенціал офшорної вітроенергетики в Чорному морі та на мілководді України становить аж 250 ГВт, коли загальний теоретичний потенціал всіх Чорноморських країн складає 435 ГВт [4]. Важливим є те, що План відновлення України до 2032 року передбачає розвиток ринку відновлюваного водню. У своїй Європейській водневій стратегії ЄС визнав Україну пріоритетним партнером майбутньої водневої трансформації Європи. Відповідно до даних Української водневої ради, в Україні вже активно розробляється низка проєктів з відновлюваного водню [4].

На думку експерта Центру Разумкова Максима Білявського для економічного відновлення України варто обрати курс вуглецевої нейтральності в енергетиці для досягнення щорічного зростання ВВП на 4% шляхом подолання імпортозалежності через доступність найкращих технологій, диверсифікацію, децентралізацію та діджиталізацію. Наведемо найголовніші тези Білявського, що стосуються джерел енергії та змін, яких потребує енергетична інфраструктура. Щодо сектору відновлюваної енергетики, варто розробити єдину інфраструктурну мережу збирання, транспортування та перероблення біомаси на біопаливо, а також генерації теплової і електричної енергії. Стосовно комунального сектору, пропонується переглянути норми централізованого опалення та забезпечити комерційний облік споживання теплової енергії у житловій сфері та розробити та реалізувати локальні програми модернізації теплоенергетичної інфраструктури, зокрема оптимізувати місцеві енергетичні системи через врахування потенціалу місцевих видів палива, логістики постачання, локальної та загальнодержавної енергетичної інфраструктури. Також Максим Білявський наголошує, що необхідно реформувати вугільний, нафтовий, газовий, електроенергетичний сектори енергетики. Їх слід демонополізувати, сприяти розвитку конкуренції, збільшувати частку біржової торгівлі енергетичними ресурсами. У сфері енергоефективного споживання експерт пропонує на державному рівні зобов'язати середні та великі промислові підприємства пройти сертифікаційний аудит за напрямком «Енергоменджмент» за стандартом ISO 50001; збільшити державні видатки для фінансового наповнення Фонду енергоефективності та програми «Теплі кредити»; запровадити компенсації споживачам, що власними силами встановили лічильники газу, теплової та електричної енергії. Він вважає, що варто також розпочати програму комплексного перероблення сміття та будівництво нових сміттєпереробних заводів, що не лише наведе лад з утилізацією побутового сміття, але й збільшить потужність генерації електричної та теплової енергії з ВДЕ [1].

Експерти та активісти Центру екологічних ініціатив «Екодія» вважають, що зелена відбудова має включати прискорену відмову України від викопного палива, в першу чергу його імпорту. Процеси підвищення рівня енергоефективності та пріоритезація децентралізованих відновлюваних джерел енергії мають вийти на перше місце в новій енергетичній політиці державі. Вони підкреслюють, що Україна має поставити задачу переходу на 100% відновлюваних джерел енергії (ВДЕ) до 2050 року та поступово повністю відмовитися від

використання атомної енергії для електрогенерації і будь-які інвестиції в енергетику мають базуватися на необхідності відмови від викопного палива. Оскільки, подальша залежність від викопного палива підриватиме енергетичну безпеку України, а також обмежить можливість ефективно використовувати інвестиції та надану допомогу для розвитку сучасних сталих технологій [2].

Отже, виходячи з вищесказаного, як економічні, так і суспільні переваги розвитку відновлюваних джерел енергії є беззаперечними. По-перше, з переходом на ВДЕ, енергія як така перестане бути інструментом політичного чи військового впливу однієї країни на іншу. Майже усі війни, що відбувались у світі до сьогодні, були пов'язані з енергетикою і боротьбою за енергетичні ресурси: нафту, газ, вугілля, тощо. А використовуючи відновлювані джерела енергії, країнам не потрібно буде боротись за них, адже вони є місцевими енергоресурсами, доступними для всіх. По-друге, відновлювані джерела енергії гарантують безпеку та здоров'я суспільства. Чорнобильська катастрофа показала, наскільки атомна енергетика є небезпечною для існування людства, а сучасна окупація Запорізької АЕС демонструє, наскільки ефективним для отримання власної вигоди є «ядерний тероризм». По-третє, вітрова енергетика робить суспільство незалежним не лише в питанні електроенергії, але й в питанні декарбонізації інших вуглецеємних галузей економіки, включно і з транспортним сектором. Водень, вироблений за рахунок вітру та сонцю, є реальним паливом для усіх видів транспорту і інструментом незалежності країн від імпорту відповідних нафтопродуктів. Проте, жоден сектор економіки не зможе стабільно розвиватись без відповідних державних стимулів та привабливого бізнес-клімату в державі. За сьогоднішніх умов, перед Урядом України стоїть єдине завдання – зберегти тих національних та міжнародних інвесторів в ВДЕ, які вже інвестували в економіку України і забезпечити умови для їх подальшої бізнес-діяльності в післявоєнний період.

Використані джерела

1. Відновлення української енергетики: як розвиватися після війни. URL: <https://kosatka.media/uk/category/blog/news/vosstanovlenie-ukrainskoj-energetiki-kak-razvivatsya-posle-voyny>
2. Принципи зеленої післявоєнної відбудови України. Екодії. URL: <https://ecoaction.org.ua/zelena-vidbudova-ua.html>
3. Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Енергетична безпека». URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/energy-security.pdf>
4. Сектор відновлюваної енергетики України до, під час та після війни. URL: <https://razumkov.org.ua/statti/sector-vidnovlyuvanoyi-energetyky-ukrayiny-do-pid-chas-ta-pislya-viyny>



СЕКЦІЯ 5

ЕКОНОМІКА ПРОМИСЛОВОСТІ

УДК 330.34(477)

Лісова Марина

*ВСП «Фаховий коледж транспорту
та комп'ютерних технологій
Національного університету
«Чернігівська політехніка»*

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ «СИНЬОЇ» ЕКОНОМІЧНОЇ МОДЕЛІ

Ключові слова: сталий розвиток, «синя економіка», традиційна економіка, екологічні технології, соціально-економічний ефект, природні системи.

В сучасному світі, в сучасних економічних реаліях постійно відбувається переосмислення існуючих економічних моделей та створення нових концепцій, які б базувалися на принципово нових засадах і гарантували стабільний соціально-економічний розвиток суспільства та збереження довкілля.

Сьогодні між традиційними економічними та екологічними потребами існують гострі суперечності, які полягають у тому, що традиційні підходи до оцінки економічної ефективності вимагають якнайшвидшої віддачі від вкладених коштів, а природоохоронні вимоги диктують необхідність довготривалих інвестицій, терміни окупності яких не відповідають правилам традиційної економіки. Тому настав час перейти до конкурентної бізнес-моделі, яка дозволяє виробникам запропонувати кращу продукцію за нижчими цінами, шляхом впровадження інновацій, які гарантують не тільки збільшення прибутку, але й генерують екологічні вигоди. Ця економічна філософія була названа «синьою економікою», яку запропонував професор Гюнтер Паулі, в рамках наукового дослідження бізнес-моделей майбутнього, виконаного на замовлення ООН в 1994 році [3]. Головним ініціатором впровадження та реалізації «синьої економіки» виступає Європейський Союз. При цьому ЄС не обмежується тільки власними територіями, але і намагається її реалізувати в усьому світі [2].

«Синя» економічна модель передбачає підтримку сталого розвитку та націлена на економічний і соціальний прогрес із мінімізацією негативного впливу на навколишнє середовище. Її гаслом є: «В природі немає відходів, кожний побічний продукт є джерелом для іншого продукту». Крім того, проекти «синьої» концепції не лише не потребують значних вкладень, але й націлені на одержання прибутку у майбутньому. За «синьої економіки» усі соціальні вигоди отримуються саме за рахунок впровадження підприємствами інновацій власними силами [1]. Кожна з ідей «синьої економіки» побудована таким чином, щоб за мінімум вкладень отримувати максимум результату, одночасно створюючи нові робочі місця і конкурувати на світовому ринку.

Фундаментальна ідея «синьої економіки» полягає в тому, що слід використовувати робочу систему, що імітує природу. Тобто в основі «синьої економіки» лежить розуміння логіки розвитку природних систем, їх збалансованості, які виходять за межі звичайного збереження ресурсів. «Синя економіка» виходить за рамки «зеленої», в її основі не тільки захист та відновлення природи, але й розвиток природних систем в цілому [3].

Таким чином, «синя економіка» пропонує альтернативу звичайним індустриальним процесам, зміщуючи акцент з використання видобувних ресурсів на більш прості і екологічні технології. Її принципи дозволяють залучити підприємців до інноваційних бізнес-проектів, які могли б приносити економічну вигоду, успішно конкуруючи з традиційними підходами в економіці [2].

Використані джерела

1. Гущина А. Порівняльна характеристика концепцій «зеленої» та «синьої» економіки. Наука онлайн: Міжнародний електронний науковий журнал. 2019. №12. URL: <https://nauka-online.com/ua/publications/ekonomika/2019/12/porivnyalna-harakteristika-kontseptsij-zelenoyi-ta-sinoyi-ekonomiki/>
2. Котлубай В. О., Редіна Є. В. Синя економіка як новий вектор розвитку України. URL: [https://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/13097/Котлубай В. О.%2С Редіна Є. В. Синя економіка як новий вектор розвитку України.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/13097/Котлубай%20В.%20Редіна%20Є.%20В.%20Синя%20економіка%20як%20новий%20вектор%20розвитку%20України.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
3. Химинець В. В. Синя економіка – новий шлях до сталого розвитку. URL: http://www.confcontact.com/20130214_econ/8_himinets.htm



СЕКЦІЯ 6

ІННОВАЦІЇ ТА ІНВЕСТИЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ

УДК 330.322

Єдомаха Олексій

*Студент 3 курсу, АТ-2004,
ВСП «Фаховий коледж транспорту та
комп'ютерних технологій
Національного університету
«Чернігівська політехніка»
alexei.edomakha@gmail.com*

ЗМІСТ ТА НЕОБХІДНІСТЬ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНІСТІ

Ключові слова: економічний зміст, мета та завдання.

Інвестиційна діяльність являє собою сукупність практичних дій юридичних осіб, держави та громадян щодо реалізації інвестицій. Нинішня правова система України складається з більше ніж 100 законів та інших нормативних актів, що регулюють інвестиційну діяльність

Серед них слід насамперед відзначити Закон України «Про інвестиційну діяльність», Закон України «Про іноземні інвестиції», Закон України «Про державну програму заохочення іноземних інвестицій в Україні», Закон України «Про цінні папери та фондову біржу», які створюють правову основу інвестиційної діяльності.

Законодавство визначає, що всі суб'єкти інвестиційної діяльності незалежно від форм власності та господарювання мають рівні права в частині здійснення цієї діяльності; самостійно визначають цілі, напрямки, види та обсяги інвестицій; залучають для їх реалізації на договірній основі будь-яких учасників інвестиційної діяльності, у тому числі шляхом організації конкурсів та торгів.

Об'єктами інвестиційної діяльності в Україні є:

- новоутворювані та ті, що реконструюються, основні фонди, а також обігові кошти в усіх галузях народного господарства;
- цінні папери (акції, облигації та ін.);
- цільові грошові внески;
- науково-технічна продукція та інші об'єкти власності; майнові права та права на інтелектуальну власність.

Аналогічні об'єкти має і діяльність зарубіжних інвесторів, якщо вона не суперечить законодавству України. Іноземні інвестори мають право здійснювати інвестування на території України шляхом:

- пайової участі спільно з юридичними та фізичними особами України у створенні підприємств;
- створення підприємств, цілком належних іноземним інвесторам, а також філіалів підприємств іноземних юридичних осіб;
- придбання підприємств, будівель, споруд, паїв, акцій, облігацій та інших цінних паперів, а також іншого майна, яке за законодавством України може належати іноземним інвесторам;
- придбання прав користування землею та іншими природними ресурсами;
- надання позик, кредитів, майна та майнових прав.

Суб'єктами інвестиційної діяльності є:

- інвестори (замовники);
- виконавці робіт (підрядники);
- користувачі об'єктів інвестиційної діяльності;
- постачальники товарно-матеріальних цінностей, обладнання та проектної продукції;
- юридичні особи (банківські, страхові та посередницькі організації, інвестиційні фонди та компанії та ін.);
- громадяни України;
- іноземні юридичні та фізичні особи, держави та міжнародні організації.

Інвесторові надане право володіти, користуватись та розпоряджатись об'єктами та результатами інвестиційної діяльності, у тому числі здійснювати торговельні операції та реінвестування. Інвестор може придбати необхідне йому майно за цінами та на умовах, що визначаються за домовленістю, без обмежень щодо обсягу та номенклатури, якщо такі угоди не суперечать законодавству України. Інвестор може передати за угодою (контрактом) свої права щодо інвестицій, їх результатів юридичним та фізичним особам, державним та муніципальним органам.

Учасники інвестиційної діяльності повинні мати у своєму розпорядженні ліцензію або сертифікат на право її здійснення.

Інвестиційна діяльність є найважливішою складовою частиною підприємницької діяльності компанії (фірми), підприємства.

Основною метою інвестиційної діяльності є забезпечення найбільш ефективних шляхів реалізації інвестиційної стратегії компанії (фірми), підприємства на окремих етапах їх розвитку.

У процесі реалізації цієї основної мети інвестиційна діяльність спрямована на вирішення таких найважливіших завдань розвитку економіки:

Визначення шляхів прискорення реалізації інвестиційних програм та проектів. Вирішальна роль у реалізації інвестицій належить галузям інвестиційного комплексу, передусім будівництву. Тому основним завданням інвестиційної діяльності є визначення шляхів розвитку цих галузей. Розвинений інвестиційний комплекс дозволяє забезпечувати стійкі темпи зростання народного господарства, запроваджувати найновітніші досягнення технічного прогресу, реалізовувати великі соціально-економічні завдання.

Забезпечення високих темпів економічного розвитку підприємства. Стратегія розвитку будь-якого підприємства від моменту їх створення передбачає постійне економічне зростання за рахунок збільшення обсягів результатів підприємницької діяльності, а також галузевої, асортиментної та регіональної диверсифікації цієї діяльності. Це економічне зростання забезпечується насамперед за рахунок інвестиційної діяльності, у процесі якої реалізуються довгострокові стратегічні цілі підприємства.

Забезпечення максимізації доходів від інвестиційної діяльності, Прибуток є основним показником, що характеризує результати не тільки інвестиційної, але й усієї підприємницької діяльності підприємства.

Забезпечення мінімізації інвестиційних ризиків. Сучасне ринкове середовище немислиме без ризику. За певних несприятливих умов ці ризики можуть викликати втрату не тільки прибутку та додаткового доходу від інвестицій, але й частини інвестованого капіталу. Ці обставини зумовлюють необхідність пошуку шляхів та способів зниження ризику при реалізації інвестиційних проектів.

Забезпечення фінансової стійкості та платоспроможності підприємства у процесі здійснення інвестиційної діяльності.

Усі перелічені завдання інвестиційної діяльності тісно взаємопов'язані та взаємозумовлені. Забезпечення високих темпів розвитку підприємства може бути досягнуте за рахунок добору високоприбуткових інвестиційних проектів, та за рахунок прискорення реалізації інвестиційних програм, передбачених на тому чи іншому етапі її розвитку. У свою чергу максимізація прибутку.

Мінімізація інвестиційних ризиків є одночасно найважливішою умовою забезпечення фінансової стійкості та платоспроможності компанії у процесі здійснення інвестиційної діяльності.

Виходячи з цього, серед розглянутих завдань інвестиційної діяльності пріоритетною є не максимізація доходу (прибутку) від інвестиційної діяльності, а забезпечення високих темпів економічного розвитку компаній (фірм) та підприємств при достатній їхній фінансовій стійкості.

Використані джерела

1. Омельченко «Іноземні інвестиції в Україні» довідник з правових питань Київ «Юрінком» 1997.
2. Шевчук, Рогожин. Основи інвестиційної діяльності. Київ: видавництво «Генеза» 1997.
3. Пересада. Інвестиційний процес в Україні. Київ: Лібра, 1998.
4. Іноземні інвестиції та українські інвестиції за кордоном, міжнародні торги (тендери). *Фінансова тема*. № 9, вересень 1998.
5. Гаврилук. Умови здійснення іноземного інвестування. *Економіка України*. № 8, серпень 1997.
6. Ландарь. Особливості залучення іноземних інвестицій в Україну. *Економіка України*. № 12 грудень 1998.

УДК 330.322

*Симонов Назар**Студент групи АТ – 2004,
ВСП «Фаховий коледж транспорту та
комп'ютерних технологій
Національного університету
«Чернігівська політехніка»*

КЛАСИФІКАЦІЯ ТА ВИДИ ІНВЕСТИЦІЙ

Ключові слова: інвестиції, капітал, підприємство

ІНВЕСТИЦІЇ – вкладення капіталу в різні види активів з метою його наступного зростання або одержання певного соціального ефекту.

У системі забезпечення ефективного функціонування підприємства інвестиції відіграють важливу роль. Здійснення інвестицій – найважливіша умова вирішення практично всіх стратегічних і значної частини потокових завдань розвитку і забезпечення ефективної діяльності підприємства.

Класифікація інвестицій підприємства за основними ознаками

Інвестиції за об'єктами вкладення капіталу:

– реальні інвестиції – це вкладення капіталу у відтворення основних коштів;

– фінансові інвестиції є вкладенням капіталу в різні фінансові інструменти інвестування.

За характером участі в інвестиційному процесі:

– прямі інвестиції допускають пряму участь інвестора у виборі об'єктів інвестування і вкладенні капіталу.

– непрямі інвестиції характеризують вкладення капіталу інвестора, опосередковане іншими особами.

За відтворювальною спрямованістю:

– валові інвестиції характеризують загальний обсяг капіталу, що інвестується у відтворення нематеріальних активів.

– реноваційні інвестиції являють собою обсяг капіталу, який інвестується в відтворення коштів і активів, що амортизуються.

– чисті інвестиції характеризують обсяг капіталу, що інвестується в відтворення основних коштів і нематеріальних активів.

За ступенем залежності від доходів:

– похідні інвестиції корелюють з динамікою обсягу чистого доходу через механізм його розподілу на споживання і заощадження;

– автономні інвестиції характеризують вкладення капіталу не пов'язаних з формуванням і розподілом чистого доходу.

За періодом здійснення:

– короткострокові інвестиції – це вкладення капіталу на період до одного року;

– довгострокові інвестиції – це вкладення капіталу на період більше року.

За сумісністю здійснення:

– незалежні інвестиції характеризують вкладення капіталу в такі об'єкти інвестування, які можуть бути реалізовані як автономні у загальній інвестиційній програмі підприємства;

– взаємозалежні інвестиції характеризують вкладення капіталу в об'єкти інвестування, черговість чи реалізація наступної експлуатації яких залежить від інших об'єктів інвестування;

– взаємовиключаючі інвестиції носять аналоговий характер за цілями їхнього здійснення і потребують альтернативного вибору.

За рівнем прибутковості:

– високоприбуткові інвестиції – це вкладення капіталу очікуваний рівень прибутку за якими істотно перевищує норму цього прибутку;

– середньодоходні інвестиції – рівень чистого прибутку за інноваційними проектами і фінансовими інструментами інвестування цієї групи відповідає нормі інвестиційного прибутку.

– низькодоходні інвестиції – за цією групою об'єктів інвестування очікуваний рівень чистого інвестиційного прибутку звичайно значно нижчий від середньої норми цього прибутку;

– недоходні інвестиції – це група об'єктів інвестування, вибір і здійснення яких інвестор не пов'язує з одержанням прибутку.

За рівнем інвестиційного ризику:

– безризикові інвестиції характеризують вкладення засобів у об'єкти інвестування, в яких відсутній ризик втрати капіталу і практично гарантоване одержання чистого інвестиційного прибутку;

– низькоризикові інвестиції характеризують вкладення капіталу в інвестування, ризик за якими значно нижчий від середнього;

– середньоризикові інвестиції – рівень ризику по об'єктах інвестування цієї групи приблизно відповідає середньоринковому;

– високоризикові інвестиції – рівень ризику по об'єктах інвестування цієї групи істотно перевищує середньоринковий.

За рівнем ліквідності інвестиції:

– високоліквідні інвестиції – до них відносяться об'єкти, які можуть конвертуватися в грошову форму без втрат своєї поточної вартості;

– середньоліквідні інвестиції та низьколіквідні інвестиції – характеризують групу об'єктів інвестування підприємства, які можуть бути конвертовані в грошову форму без втрат поточної ринкової вартості в певний термін;

- неліквідні інвестиції - це такі види інвестицій підприємства, які самостійно реалізовані бути не можуть.

За формами власності капіталу, що інвестується:

- приватні інвестиції є вкладенням капіталу фізичних осіб, а також юридичних осіб недержавних форм власності;
- державні інвестиції є вкладенням капіталу державного бюджету і державних позабюджетних фондів;
- змішані інвестиції припускають вкладення як частки приватного, так і державного капіталу в об'єкти інвестування підприємства.

За характером використання капіталу:

- первинні інвестиції характеризують використання знов сформованого для інвестиційних цілей капіталу за рахунок власних та позикових ресурсів;
- реінвестиції являють собою повторне використання капіталу в інвестиційних цілях за умови вивільнення в реалізації проектів;
- дезінвестиції являють собою процес вилучення інвестованого капіталу з обороту без подальшого його використання.

За регіональними джерелами притягнення капіталу:

- вітчизняні інвестиції характеризують вкладення національного капіталу у об'єкти інвестування резидентами даної країни;
- іноземні інвестиції характеризують вкладення капіталу нерезидентами в об'єкти інвестування даної країни.

За регіональною спрямованістю капіталу, що інвестується:

- інвестиції на внутрішньому ринку характеризують вкладення капіталу як резидентів, так і нерезидентів на території даної країни;
- інвестиції на міжнародному ринку характеризують вкладення капіталу резидентів даної країни за межами її внутрішнього ринку.

Використані джерела

1. Шевчук В. Я., Рогожин П. С. Основи інвестиційної діяльності. Київ: Генеза, 1997. 384 с.
2. Грідасов В. М., Кривченко С. В., Ісаєва О. Є. Інвестування: навчальний посібник. - Київ :Центр навчальної літератури, 2004. 164 с.

УДК 330.322:330.341.1(477)

Сопун Владислав

Студент 3-го курсу,
ВСП «Фаховий коледж транспорту та
комп'ютерних технологій
Національного університету
«Чернігівська політехніка»

ІНВЕСТУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ В УМОВАХ СУЧАСНОСТІ

Ключові слова: інновації, інноваційна політика, інвестиційна діяльність.

Завдяки правильно сформованій інноваційно-інвестиційній політиці можна створити таку структуру національного господарського комплексу, яка забезпечувала б максимально ефективне використання наявних ресурсів та передумов для сталого розвитку країни [2, 70].

Інноваційна політика України є основою перспективної економічної політики та найважливішим інструментом реалізації інвестиційного спрямування держави у повоєнний період (*інноваційні технології складають \$11 млрд інвестиційного потенціалу*). Україна перша перетворила більшість особистих офіційних та державних документів на діджитал-рішення. Вона посідає 4 місце у світі за обсягом фінансових операцій за допомогою мобільних пристроїв та за кількістю користувачів криптовалюти. А також 1 місце серед країн Центральної та Східної Європи за науково-дослідною діяльністю та IT-аутсорсингом.

Сектор IT зазнав найменших втрат від війни – зберіг 95% обсягів контрактів, тобто успішно адаптувалися до надзвичайно складних умов. Інвестиції дозволять нам перейти від IT-аутсорсингу до розробки продукту [3].

За останні роки частка підприємств що працюють, або використовують інновації становить близько 17%, що впроваджували інновації зросла до близько 15%. Україна, у порівнянні з іншими країнами світу не займає останні місця, однак значно поступається розвинутим країнам, та країнам, які у забезпеченні економічного зростання спираються на ефективне використання промислового потенціалу. Так, наприклад частка підприємств переробної промисловості у Болгарії становить 20%, Туреччині – 35%, Німеччині, Бельгії понад 50%. Тенденції щодо розвитку інновацій за останні 5 років досі є негативним.

У контексті джерел фінансування виділяються наступні тенденції:

- рівень іноземних інвестицій коливається в межах 20% загальних витрат на інноваційну діяльність, враховуючи нестабільну політичну ситуацію в країні;
- рівень фінансування інноваційної діяльності з бюджету та національними інвесторами постійно зменшується;
- головне джерело фінансування інноваційної діяльності лишаються власні кошти підприємців [5].

Згідно зі статистикою Apple інвестує близько 5% своїх річних доходів, Meta (Facebook) – понад 13%, Google – понад 16%, а Amazon зараз інвестує більше 28%. Бюджети високотехнологічних компаній передбачають значну частину витрат на інновації.

Нещодавно Європейська комісія розпочала акцію у розмірі 20 мільйонів євро на підтримку українського інноваційного співтовариства. Європейська

інноваційна рада у 2022 році, збільшила обсяги підтримки інноваційних високотехнологічних стартапів від 200 до 60000. Крім того, Європейська інноваційна рада буде надавати нефінансову підтримку у вигляді бізнес-консультацій та посередництва, що допоможе українським новаторам знайти нові виходи на світові ринки та надасть можливість користуватися європейськими інструментами фінансування [3].

На державному рівні здійснюється пряме і непряме фінансування інноваційної діяльності. Прикладом непрямого державного фінансування в умовах цифрової економіки є запровадження в Україні спеціального правового режиму «Дія.City» (з 08.02.2022 р.) . Він має на меті сприяти розвитку IT-галузі, компаніям, що пропонують рішення для міжнародних карткових платіжних систем, виробляють технологічні продукти для оборонної, промислової та побутової сфер, надають хостинг зокрема хмарними дата-центрами. Станом на 20.04.2022 року цифровими резидентами правового режиму «Дія.City» стало понад 180 компаній. Перевагами «Дія.City» є скорочення податків у 5 разів, можливість заміни податку на прибуток гнучким податком на виведений капітал за ставкою 9% [2, 77]. Та найболючішим питанням є гарантії безпеки інвестицій у воєнний та післявоєнний час. Саме цей фактор є одним з тих, що найбільше стримує інвесторів. Мінекономіки вже домовилося з MIGA (реалізувало проекти в країнах, де велися бойові терористичні дії) про запуск механізму страхування інвестицій під час війни. Пілотний проект на 30 млн доларів буде запущено найближчим часом. В наступному році уряд планує залучити від MIGA близько 1 млрд \$. Також Мінцифри вже розпочало розробку системи розвитку інновацій в Україні на платформі Центру економічного відновлення. Очікується, що результатом стане документ із конкретними ініціативами, інструментами та розумінням шляхів залучення коштів.

Інший можливий інструмент – гарантії держав-партнерів своєму бізнесу, який буде інвестувати в Україну. Для України цей шлях найбільш прийнятний, оскільки знімає більшість побоювань та застережень. Гарантії, принаймні країн G7, вже будуть потужним сигналом для всього світового бізнесу [1].

Використані джерела

1. Глуценко А. Україна програє в інноваційній політиці більшості країн світу // Gmk center 24 січня 2022 / [Електронний ресурс]. URL: <https://gmk.center/ua/infographic/ukraine-prograe-v-innovacijnij-politici-bilshosti-krajin-svitu/>
2. Гук О. В., Шендерівська Л. П., Мохонько Г.А. Інвестування інноваційної діяльності: начальний посібник для здобувачів ступеня магістра за спеціальністю 073 менеджмент. Київ: КПП ім. Ігоря Сікорського, видавництво «Політехніка», 2022. 186 с.
3. Країна можливостей: чому інвестор прийде в Україну. 10 галузей української економіки, які мають найбільший інвестиційний потенціал. *Українська правда*, 29 вересня 2022.
4. Мінцифри розширили список компаній, які можуть стати резидентами Дія.City. Новое время. 20.04.2022. [Електронний ресурс]. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/tech/vstupiti-do-diya-174siti-mincifri-rozshirilo-perelik-kompaniy-novini-ukrajini-50235372.html>
5. Мельник Л. В. Державна підтримка інноваційних процесів в Україні // Академія інтелектуальної власності, 29 вересня, 2022 / [Електронний ресурс]. URL: <https://ipacademy.com.ua/derzhavna-pidtrymka-innovacijnyh-procesiv-v-ukrayini/>

УДК 330.322:330.341.1

Ходзинська Олена

Викладач,
ВСП «Одеський автомобільно-дорожній
фаховий коледж»
Національного університету
«Одеська політехніка»

ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ТА ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Ключові слова: *інвестиційна діяльність, інноваційна діяльність, інвестиційно-інноваційна діяльність, інвестиційний клімат; інноваційно-інвестиційна сфера.*

Однією з ознак інновацій є їх зв'язок з інвестиціями. Ми передбачаємо, що інновації будуть завжди супроводжуватись інвестиційними вкладеннями. Об'єктивний зв'язок між цими поняттями обумовлений природою інвестицій та інновацій. Інновації не можуть створюватися без додаткових і постійних вкладень інвестиційних ресурсів, а інвестиції мають економічний зміст тільки тоді, коли забезпечують реалізацію тієї чи іншої ідеї, нової техніки, технології, що може сприяти виникненню додаткових можливостей для отримання прибутку.

В умовах глобалізації та посилення світової конкуренції актуальність досліджень у сфері інноваційної діяльності набуває особливого значення. Світовий досвід доводить, що інтенсивність інноваційної діяльності суттєво впливає на рівень економічного розвитку. Економічне зростання країни повинно забезпечуватись провідною роллю науково-технічного прогресу та інтелектуалізацією основних складових виробництва в усіх сферах економіки і головним чином у промисловості [6].

Спільні точки дотику інноваційного та інвестиційного циклів.

По-перше, їх об'єднувальним фактором є рух відповідних фінансових потоків, які супроводжують процес нововведень від ідеї до її комерційної реалізації.

По-друге, в обох циклах присутні ймовірнісні величини, тобто фактор невизначеності в майбутній перспективі, виражений через рівень ризику.

По-третє, необхідна відповідна оцінка доцільності проведення інноваційного процесу і, відповідно, доцільності його інвестування, тобто в обох випадках попередньо визначають економічну ефективність. Крім того, оцінюють ефективність використання інвестованого капіталу, порівнюючи сформований під час реалізації інноваційного проекту грошовий потік із величиною початкових інвестицій [1, с. 7–17].

По-четверте, в обох циклах присутні альтернатива і фактор вибору, що дає змогу вибирати пріоритетні напрями інноваційної діяльності та її інвестування.

Поєднує їх також мета, оскільки впровадження інновацій за належного інвестування сприяє підвищенню результативності та ефективності господарювання.

Однією з ознак інновацій є їх зв'язок з інвестиціями. Ми передбачаємо, що інновації будуть завжди супроводжуватись інвестиційними вкладеннями. Об'єктивний зв'язок між цими поняттями обумовлений природою інвестицій та інновацій. Інновації не можуть створюватися без додаткових і постійних вкладень

інвестиційних ресурсів, а інвестиції мають економічний зміст тільки тоді, коли забезпечують реалізацію тієї чи іншої ідеї, нової техніки, технології, що може сприяти виникненню додаткових можливостей для отримання прибутку [3].

Інноваційна система України переживає не найкращі часи свого становлення та розвитку. Перш за все це зношеність основних фондів та виробничої інфраструктури. Технологічний рівень виробництва характеризується високою енерго- і матеріаломісткістю [1].

Після того, як ЗСУ домоглися перелому у війні з РФ, все частіше в політичному керівництві, а також експертному співтоваристві говорять про те, що слід зробити не тільки для підтримки економіки на плаву зараз, але і для забезпечення сталого зростання в найближчому майбутньому. На перше місце виходить тема іноземних інвестицій. Причому на нинішньому етапі важливе значення мають не так конкретні суми, а сам факт зацікавленості іноземних бізнес-кіл в Україні.

Інвестиції важливі саме як показник довіри західних партнерів до нашої економіки та країни загалом. «Ви зараз ніде у світі не знайдете таких можливостей, які є в Україні: люди, географія, доступ до ринків, ресурси, виробнича культура та постійний пошук нових ефективних рішень заради перемоги у протистоянні з росією. Все це – шанси. Шанси, зокрема, для інвесторів, щоб примножити свої можливості», – наголосив Президент України Володимир Зеленський.

Україна цікава і важлива Заходу не лише тому, що вона прикриває країни НАТО від російської агресії, а й як країна з суттєвим інвестиційним та виробничим потенціалом. На жаль, але далеко не всі бізнес-кола в Європі та США добре обізнані про можливості, що виходять за межі «традиційних галузей» – аграрного сектору чи металургії. Причому остання надто сильно постраждала від російської агресії.

Крім поставок аграрної продукції, Україна має потенціал в енергетичному секторі (експорт «зеленої» електрики), у водневій енергетиці, у будівництві потужностей для «зеленого» аміаку, деревообробки, а також запаси рідкісноземельних металів [4].

На даному етапі розвитку країни інноваційно-інвестиційна діяльність є одним з визначальних чинників структурної перебудови підприємств та прискорення економічного зростання [2].

Соціально-економічне зростання в Україні може бути досягнуте тільки при активному використанні сучасних науково-інноваційних розробок [1].

Орієнтація на європейський шлях розвитку нашої держави відкриває перспективи інтеграції в Європейський Союз, стимулюватиме компанії до серйозного розгляду можливостей інвестування в Україні [3].

Використані джерела

1. Аналіз інвестиційної привабливості міст і регіонів України. *Дослідження державного аналітичного центру «Інститут реформ»*. [Електронний ресурс] URL: <http://www.bdo.com.ua/Default.aspx?id=74&item=228>
2. Україна приєднується до EUREKA [Електронний ресурс]. URL: <http://eunews.uanet.net/ukr/detail/188601>.
3. Микитюк П. П. Інвестиційно-інноваційний менеджмент : [навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл.]. Тернопіль : Економічна думка, 2015. 452 с.
4. UKR.NET > Економічні новини.



СЕКЦІЯ 7

ДЕМОГРАФІЯ, ЕКОНОМІКА ПРАЦІ, СОЦІАЛЬНА ЕКОНОМІКА І ПОЛІТИКА

УДК 658.818

Піщолка Ірина

*Викладач вищої категорії,
ВСП «Фаховий коледж транспорту та
комп'ютерних технологій»
Національного університету
«Чернігівська політехніка»*

ВПЛИВ РЕФЕРЕНТНИХ ГРУП НА УКРАЇНСЬКОГО СПОЖИВАЧА В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Референтна група – позначення групи осіб, які безпосередньо (при особистому контакті) або непрямий вплив на поведінку і ставлення людини до чогонебудь. Іншими словами, референтна група – це люди, думка яких служить людині основою для оцінки, самооцінки або для формування стандартів поведінки, думки і т.п. [1]. Термін референта група позначає групу психологічно значущих для людини людей, тих, чия думка є авторитетною і може вплинути на його поведінку.

Слід зазначити, що інтенсивність впливу референтних груп на поведінку споживача залежить від: 1. Оцінки споживачем групи – більш інтенсивно впливає група, думку якої споживач цінує. 2. Типу товару – наприклад, групи менше впливають на вибір товарів першої необхідності, оскільки ні сам товар, ні його марка не цікаві для оточуючих.

До найважливіших належать два види референтних груп: групи, котрі задають нові норми і зразки споживчої поведінки; групи, котрі мають прямий вплив на споживчий вибір серед однієї групи товарів.

Все частіше українці віддають перевагу шопінгу у великих магазинах. Причому це стосується і покупок продуктів, і купівлі одягу, взуття та інших товарів. Якщо взяти обсяги реалізації продуктів харчування, то найбільшим каналом їх продажу є саме гіпер та супермаркети, частка яких становить понад 60%. Непродовольчі товари у великих магазинах купують 38,8% споживачів. Все більше українців віддають перевагу онлайн-покупкам та підвищення уваги до знижок, акцій, промокодів. Так, за підсумками 2021 року близько 59% респондентів заявили, що систематично здійснюють покупки в Інтернеті. Аналогічна ситуація з ринком послуг. Що стосується витрат на відпочинок та розваги, то 2022 рік став надскладним для даного сектору. Тим не менше, українці досі цікавляться спортом, культурними заходами, азартними іграми, хоча в значно меншому обсязі в порівнянні з 2021 роком [3].

Маркетолог повинен прагнути виявити всі конкретні референтні групи, що впливають на поведінку споживача в сучасних умовах. При скоєнні різних

покупок індивід відчуває різний за силою тиск референтних груп. Так, купуючи їжу, одяг та інші товари першої необхідності в умовах гострої потреби, люди не озираються на свою референтну групу: голод і холод диктують ці покупки. Однак при наявності вибору конкретного виду товару першої необхідності індивід вже перебуває під впливом своєї референтної групи [3].

У першій половині 2022 року багато ритейлерів і брендів відкрили власні операції з перепродажу речей. Ці програми можуть бути дорогими та складними в адмініструванні, але це дозволяє їм контролювати, як їхні продукти позиціонуються на ринку вживаних товарів, покращити репутацію та, можливо, отримати частину вартості товарів від їх перепродажу. Оскільки 20% респондентів вже зробили покупку вживаних товарів онлайн цієї весни (і 30% у магазинах), цим вже популярним пропозиціям ритейлерів ще є куди розвиватися. Стійкість розвитку є третьою за рейтингом мотивацією для тих, хто бере участь в економіці перепродажу, після більш універсальної мотивації вартості, а також здатності знаходити унікальні речі.

Використання теорії запланованої поведінки (яка пов'язує переконання з поведінкою та вважається однією з найвпливовіших теорій для розуміння споживчої поведінки) для прогнозування дій може стати в нагоді. Теорія пояснює, що чим більше людей мають намір брати участь у певній поведінці, тим більша ймовірність того, що вони дійсно введуть таку поведінку [1].

Розвиток цифрової економіки неоднозначно впливає на поведінку сучасного споживача – з одного боку, розширюються можливості доступу споживачів до нових товарів та послуг у найкоротші терміни, а з іншого – підвищуються рівень споживчих вимог, що посилює конкуренцію між виробниками та стимулює їх до пошуку нових форм взаємодії зі споживачем.

Кожний споживач при прийнятті купівельного рішення проходить декілька етапів: усвідомлення потреби – пошук інформації про те як вирішити проблему – оцінку знайдених варіантів вирішення проблеми – купівельне рішення – реакція на покупку [2]

Активне користування цифровими технологіями та засобами споживачами призводить до зміни моделей купівельної поведінки. Фахівцями відзначається, що сучасний споживач став непростим і взаємодія з ним вимагає серйозних зусиль. Його вибір перестав бути спонтанним і імпульсивним. Рішення про покупку тепер формується протягом тривалого періоду часу.

В епоху цифровізації комп'ютери, смартфони та інші технологічні пристрої стали природною частиною роздрібного середовища, тому щоб не відставати від конкурентів, залишатися конкурентоспроможними і виживати, підприємствам роздрібної торгівлі необхідно застосовувати інтегрований підхід до каналів комунікацій та збуту, проваджувати нові технології, оновлені практики продажу та процеси комунікації і взаємодії з покупцями

Використані джерела

1. Нова екологія ритейлу: як догодити покупцю який не знає чого хоче. К. Симоненко, 13.10.2022 URL: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:JgIYG60jTzcJ:https://rau.ua/dosvid/ekologija-ritejlu-morning-consult/&cd=4&hl=ru&ct=clnk&gl=ua>
2. Проскурніна Н., Бестужева С., & Козуб В. 2022. Аналітичні аспекти дослідження поведінки споживачів в умовах цифровізації економіки України. Економіка та суспільство, 36. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-36-40>
3. Як змінилася поведінка українського споживача за останні ... URL: <https://novynarnia.com/2022/06/28/yak-zminylasya-povedinka-ukrayinskogo-spozhyvacha-za-ostanni-roky/>



СЕКЦІЯ 8

ТУРИЗМ ТА ГОТЕЛЬНО-РЕСТОРАННА СПРАВА

УДК 640.4(477)

Портна Юлія

Викладач технологічного відділення

Лукаш Поліна

Студентка групи ХТ-9

ВСП «Фаховий коледж

економіки та технологій

Національного університету

«Чернігівська політехніка»

РОЗВИТОК ГОТЕЛЬНОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ 2021 - 2022 РОКАХ

Ключові слова: готельний бізнес, війна, Україна, розвиток, ризики, послуги.

Перспективним напрямком національної економіки України є розвиток готельного господарства. У всьому світі готельна індустрія розвивається досить швидкими темпами. Важливим у розвитку готельного бізнесу є залучення інвестиційних ресурсів, однак для цього необхідною умовою є впровадження інноваційної стратегії, що дасть змогу забезпечити конкурентоспроможність закладу в майбутньому. Адже не завжди є можливість прорахувати всі ймовірні ризики та вибрати правильний напрям роботи на перспективу, а інвестори воліють вкладати кошти в підприємства з найнижчими ризиками та найвищим терміном окупності. Нинішня галузь гостинності в Україні ще не відповідає вимогам міжнародних стандартів. [1, с. 9]

Проаналізувавши діяльність готельно-ресторанного бізнесу в Україні в 2021 році, можна виділити основні проблеми: недостатня розвиненість ресторанів з українською регіональною кухнею, швидке будівництво закладів готельно-ресторанного бізнесу до великих подій, що не враховує розвиток інфраструктури міст, транспортної мережі, використання перепроданих закладів зі старими технологіями та застарілим обладнанням, споживання екологічно небезпечної сировини. Основною метою розвитку готельно-ресторанного бізнесу має стати пошук нових шляхів, які забезпечували б прогрес

даної галузі не лише на короткостроковий період, а у глобальному просторі на довготривалу перспективу. Щоб бути лідером та отримати конкурентні переваги, потрібно використовувати комп'ютерні мережі, Інтернет та Інтернет-технології, застосовувати наскрізну автоматизацію всіх бізнес-процесів [1, 8].

У перші місяці війни готельний бізнес фактично завмер. Потік гостей зупинився, усі заплановані туристичні та бізнес-поїздки довелося скасувати. У центральній, південній та східній частинах країни показник відмов від бронювання виріс до 85-98%. Через небезпеку сотні тисяч людей виїжджали з рідних міст на захід України, тому готелі там були переповнені. Дехто з власників закладів надавав житло переселенцям безкоштовно, хтось, навпаки, підіймав ціни в десятки разів. У інших регіонах об'єкти або втратили увесь дохід та працювали в збиток, або взагалі закрилися [2].

У цілому зараз український готельний ринок працює максимум на 2-3% у грошовій величині. На півдні цей показник становить 3-5% від планового, в Києві й області – 10-15%, на сході через бойові дії бізнес взагалі завмер [2].

Рівень завантаженості готелів почав спадати наприкінці весни. Не відбувався й курортний сезон. Понад 2000 об'єктів готельної нерухомості, що розташовуються на півдні та сході України, не відкрилися зовсім. Винятком стала Одеса, у якій нині працює 90% закладів розміщення з середньою завантаженістю 60%.

До великої війни з росією ринок української готельної нерухомості щороку зростав мінімум на 10-15%. У країну заходили нові авіакомпанії, в регіонах значно покращувалася інфраструктура, будувалися дороги [2].

EUBusiness запускає проєкт щодо надання грантів за допомогою порталу «Дія» для надання допомоги для малого й мікробізнесу, які найбільше постраждали внаслідок війни. Максимальний розмір гранту становить 4500 євро. Грант надається у гривневому еквіваленті за курсом ООН, який встановлюється раз на місяць. Фінансову підтримку гарантовано отримають 300 компаній. В пріоритеті- компанії, які виробляють життєво необхідні товари та послуги, як для цивільних, так і для військових України. Даний проєкт проводиться завдяки фінансуванню Європейським Союзом та урядом Німеччини.

Грант може отримати:

Підприємство у формі ТОВ або ФОП, яке зареєстровано до 31 грудня 2021 року за місцем знаходження в Київській, Чернігівській, Херсонській, Сумській, Харківській, Миколаївській, Запорізькій, Донецькій, Луганській областях.

Мають основну діяльність стосовно: легкої промисловості; транспортних послуг, у т.ч. релокації бізнесу; ресторанного бізнесу та громадського харчування; виробництва харчових продуктів фермерами; інформаційно-комунікаційних технологій; готельного бізнесу. [3]

Найбільш популярними напрямками, до повномасштабного вторгнення в Україну були Київ, Львів та Одеса. У 2021-му до усього західного регіону України й, зокрема, Буковелю приїздили більше 200 000 туристів із Аравійського півострову. Для них наша країна стала альтернативою альпійським курортам – Австрії, Швейцарії, Італії. За статистикою Державного агентства розвитку туризму, за перші шість місяців 2022 року сума склала 89,4 млн грн, що майже на 28,8% більше в порівнянні з сумою в аналогічний період 2021 року – тоді до бюджету надійшло 69,4 млн грн.

На півдні спостерігався приріст мандрівників із Ізраїлю, Туреччини й Балканів. Щороку кількість іноземців збільшувалася на 20-30%. Розвиток туризму підіймав середній чек на послуги з розміщення в середньому на 12-15% і робив готельний бізнес дедалі привабливішим для інвесторів. У порівнянні з будь-яким іншим видом нерухомості, як от будівництво чи купівля бізнес-центрів або складських приміщень, дохідність на метр квадратний саме готельних об'єктів завжди була вищою мінімум на 5-10% [4].

Організатор руху «Made in Ukraine», Юлія Савостіна: «Станом на зараз, близько 40% всіх малих та середніх бізнесів закрились. До кінця року ми очікуємо, що ця цифра виросте до 50%» [5].

Підсумки та пропозиції. Як швидко галузь зможе відновитися залежить від тривалості бойових дій та рівня міграції українців за кордон. Нині 99% гостей готелів – наші громадяни, ще 1% – іноземні журналісти, волонтери, військові та представники міжнародних організацій, які приїхали до України суто через гуманітарну кризу в деяких регіонах. Попри всі негаразди та перешкоди вже зараз формується відкладений попит на внутрішній туризм. Оскільки більшість курортів ще довго будуть замінованими й потребуватимуть відбудови та реконструкції інфраструктури, на найближчі 5-10 років популярними місцями для відпочинку стануть Карпати, зокрема Буковель, та всі західні області.

Ми зможемо відновити нашу державу попри всі перешкоди, адже ми сильна та впевнена країна.

Використані джерела

1. Олабоді О. В., Фесун Т. П. Організація готельно-ресторанної справи. URL: <http://dspace.nuft.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/32930/3/gotel.pdf>
2. На початку війни готельний бізнес України обвалився на 90%. Чи є надія на відновлення? Веб-сайт. URL: <https://forbes.ua/company/na-pochatku-viyni-gotelniy-biznes-ukraini-obvalivsya-na-90-chi-e-nadiya-na-vidnovlennya-14102022-9033> (дата звернення: 14.10.2022).
3. Мінцифри запускає гранти для допомоги бізнесу на порталі «Дія». Веб-сайт. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/05/13/687012/> (дата звернення: 13.05.2022).
4. У якій ситуації опинився готельний бізнес під час війни. Як змінилася ситуація на ринку з лютого і що чекає на готельний бізнес у найближчому майбутньому? Веб-сайт. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/09/28/691984/> (дата звернення: 28.09.2022).
5. Ринок HoReCa під час війни: поточний стан та ключові тенденції. Веб-сайт. URL: <https://voxukraine.org/rynok-horeca-pid-chas-vijny-potochnyj-stand-ta-klyuchovi-tendentsiyi/> (дата звернення: 29.08.2022).

УДК 640.432:355.01(477)

Портна Юлія

Викладач технологічного відділення

Щуренко МаринаСтудентка групи ХТ-9,
ВСП «Фаховий коледж економіки
та технологій
Національного університету
«Чернігівська політехніка»

РОЗВИТОК РЕСТОРАННОГО ГОСПОДАРСТВА ПІД ЧАС ВІЙНИ В УКРАЇНІ

Ключові слова: ЗРГ, Європа, війна, Україна, Чернігів, держава, волонтерство, розвиток, ризики, послуги.

Війна безперечно торкнулась кожного і багато закладів ресторанного господарства це відчули на собі, ринок послуг зменшився приблизно на 25% порівняно з лютим 2022 р. У деяких областях падіння ринку становило понад 50% (Харківська, Миколаївська, Запорізька, Луганська області), у Київській, Одеській, Дніпропетровській областях – падіння до 30%. Від початку війни в Україні зачинилися близько 7 тисяч ресторанів та кафе. Разом з тим, у західних областях спостерігається позитивна динаміка: у Львові та області (понад 500 нових закладів області з початку війни) кількість ресторанів та кафе зросла приблизно на 30%, у Закарпатській, Чернівецькій, Івано-Франківській областях відмічено зростання приблизно на 20%. З червня 2022 р. почали відкриватися ресторани у Києві, а також у західних областях. Загалом відкрилось понад 2 тисячі закладів. [1]

Попри складну поточну ситуацію, учасники ринку активно допомагають нашим захисникам та роблять свій внесок у майбутню перемогу. Із початку війни ресторанна спільнота допомагає державі (готують та розвозять їжу), а такі компанії, як Молокія та Metro Cash&Carry, надавали допомогу продуктами на мільйони доларів. Майже всі працюючі заклади харчування столиці переобладналися під військово-польові кухні – готують для військових, територіальної оборони, лікарень, організацій соціального захисту та тих, хто цього потребує. Усі групи ресторанів Києва щодня видають близько 70 тисяч порцій гарячих сніданків, обідів та вечерь для тих, хто залишився у місті. В середньому один заклад харчування готує від 500 до 4 тисяч порцій їжі на день [2].

Уже за перший місяць повномасштабної війни ресторанна спільнота запустила виробництво сублімованого харчування для військових – наприкінці березня на Київщині відкрилася перша фабрика.

Ресторанна спільнота активно працює й на дипломатичному фронті: наприклад російські ресторани було виключено з рейтингу «Michelin», позбавлено участі в усіх міжнародних кулінарних змаганнях та рейтингах.

Оксана Камінська (директорка з розвитку мережі «23 ресторани») зазначає, що бізнеси й зараз підтримують один одного: «Маємо випадки, коли працівники ресторанів із західних областей передавали частину своєї заробітної плати командам закладів із Харкова та інших близьких до фронту областей. Часто в закладах існують позиції меню, прибуток від яких повністю перераховується на благодійність чи окремі потреби ЗСУ».

Особливо сильно постраждали ресторани, профіль яких морепродукти та суші – вартість імпорту продуктів дуже виросла. Тому однією з основних повоєнних тенденцій буде зниження кількості іноземних інгредієнтів та перепрофілювання на більш звичну кухню.

У Чернігові, з початком війни мережа ресторанів «Orange Family» годує військових. Коли російські окупанти відійшли від Чернігова – Артем Скоробогатов, власник мережі, з командою почали допомагати людям, які втратили своє житло. В його команді у двох закладах залучені до 30 людей, які щодня без вихідних готують для постраждалих у війні. За словами Артема, їм допомагає благодійна організація «World central kitchen», яка компенсує витрати на продукти та частково покриває заробітну плату персоналу.

Втім, після російських обстрілів є в місті і суттєво зруйновані заклади: Buddka bar, пивзавод Bierwelle, постраждали ресторан «Губернія» та кафе «Шарлотка». Здається, вони вже не відновлять роботу ніколи. Хоча – хотілося б помилятися.

Держава в цих складних умовах намагається створити сприятливі умови для зростання активності бізнесу: запровадження для ФОПів можливості сплачувати єдиний податок у розмірі 2% з обороту, і запуск безвідсоткових кредитів у рамках урядової програми «5-7-9», грантова підтримка у розмірі 150 – 250 тисяч гривень для мікро- та малого бізнесу, можливість узяти кредит на суму до 2,5 мільйона гривень під нуль відсотків на обладнання та інші речі. [3]. Також Кабмін започаткував амбітну програму «єРобота», у рамках якої надаватиме гранти на розвиток бізнесу або на відкриття власної справи. [4]

Багато відомих компаній, такі як: McDonald's, Starbucks, Lavazza, Coca-Cola, KFC, Pizza Hut, Burger King та інші, покинули ринок росії. А різні кафе і ресторани по всьому світу на знак солідарності з Україною проводять благодійні тематичні заходи, вводять в меню українські страви, випікають жовто-блакитні торти та тістечка. До таких закладів відносяться: Veselka, Нью-Йорк (збирають поміч для України), NОМА, Копенгаген (ще 4 березня передали весь свій заробіток за день на гуманітарні потреби українцям), Narisava, Токио (запустив акцію #OnigiriForUkraine: всіх людей, які передали до фонду UNISEF понад 1000 ієн (близько 230 гривень) для забезпечення гуманітарних потреб України, пригощали спеціальним сетом із закусок онігірі) та інші. [5]

Використані джерела

1. 24 канал: Ресторанний бізнес під час війни: де найбільш інтенсивно відкриваються нові заклади. Веб-сайт. URL: https://24tv.ua/business/restoranniy-biznes-pid-chas-viyni-vidkrittya-restoraniv-ukrayini_n2151721 (дата звернення: 06.09.2022).
2. Київ.Media: Заклади харчування столиці переобладналися під військово-польові кухні. Веб-сайт. URL: <https://kyiv.media/news/majzhe-vsi-praczuuyuchi-zaklady-harchuvannya-stolyczi-pereobladnalysya-pid-vijskovo-polovi-kuhni> (дата звернення: 23.03.2022).
3. Юлія Осим, Дмитро Борисов. Твоє місто: На яку допомогу може сподіватися бізнес. Веб-сайт. URL: https://tvoemisto.tv/exclusive/itgaluz_torgivlya_i_transportni_poslugu_yak_na_lvivshchyni_pratsyuie_biznes_u_chas_viyny_135120.html (дата звернення: 04.07.2022).
4. Уніан. Інформаційне агенство: Допомога під час війни: як держава може стимулювати розвиток бізнесу. Веб-сайт. URL: <https://www.unian.ua/economics/finance/dopomoga-ukrajincyam-pid-chas-viyni-2022-yak-derzhava-mozhe-stimulyuvati-rozvitok-biznesu-novini-ukrajina-11953230.html> (дата звернення: 24.08.2022).
5. БЖ: Как мировое ресторанное сообщество поддерживает Украину: 25 кейсов от заведений и шефов. Веб-сайт. URL: <https://bzh.life/eda/kak-mirovoe-restorannoe-soobshhestvo-podderzhivaet-ukrainu-25-kejsov-ot-zavedenij-i-shefov/> (дата звернення: 01.05.2022).



СЕКЦІЯ 9

БУХГАЛТЕРСЬКИЙ ОБЛІК, АНАЛІЗ ТА АУДИТ

УДК 355.087.2:656.13

Ренська Ірина

*Викладач,
ВСП «Чернігівський фаховий коледж
інженерії та дизайну
Київського національного університету
технологій та дизайну»*

АВТОТРАНСПОРТ НА СЛУЖБІ ЗСУ. БЛАГОДІЙНІ ПЕРЕДАЧІ АВТО ТА ПАЛЬНОГО

Ключові слова: правовий режим воєнного стану, вилучення автомобілів та пального, добровільна передача автомобілів та пального, благодійна допомога.

Війна згуртувала націю. Кожен українець на своєму місці: на фронті і в тилу самовіддано працює задля нашої Перемоги. В умовах війни із окупантами бізнес все активніше долучається до допомоги армії, й не тільки коштами, а й майном. Один із способів допомоги ЗСУ: передати автомобілі та пальне на користь військових потреб.

Вилучення чи добровільна передача авто: відмінності та особливості. Ініціатором вилучення є військова частина, підрозділ ЗСУ, військове керівництво. Обов'язкове оформлення Актом вилучення. Передбачається можливість повернення майна або подальша компенсація вартості. Податкові наслідки – пільги у разі вилучення без умов подальшої компенсації. [2]

При добровільній передачі ініціатором є підприємство. Загальні вимоги щодо документального оформлення – первинні документи для врахування операції в обліку. Передача без подальшого повернення та/або компенсації. [1] Податкові наслідки – пільги у разі документального підтвердження статусу отримувача (із «пільгового» переліку ПКУ). [3]

Документальне оформлення передачі транспортних засобів та паливно-мастильних матеріалів:

- документ, на підставі якого здійснюється благодійна допомога - договір про пожертву, лист-звернення від військової частини;
- погодження керівника підприємства - акт (розпорядження) керівника про здійснення допомоги;
- первинні документи щодо здійснення допомоги - банківська виписка щодо перерахування грошей, акт приймання-передачі товарно-матеріальних цінностей, основних засобів;
- технічна документація - техпаспорт, інструкції, інші технічні документи щодо переданого транспортного засобу;
- документ про оцінку товарно-матеріальних цінностей, основних засобів - оціночний акт (за наявності), акт комісії підприємства про оцінку, витяг із фінансової звітності про балансову вартість бухгалтерська довідка;
- документ, який підтверджує статус отримувача - витяг із Реєстру неприбуткової організації.

Передана благодійна допомога є витратами підприємства, незалежно від категорії отримувача - ЗСУ, інші «спецотримувачі» чи неприбуткові організації

Щодо ПДВ - благодійна допомога не є постачанням товарів та послуг операції з безоплатної (без будь-якої грошової, матеріальної або інших видів компенсації) передачі/надання товарів та послуг, крім випадків, якщо такі операції з постачання товарів та послуг оподатковуються за нульовою ставкою податку на додану вартість. [3]

Благодійність: не є реалізацією. Операції з добровільної передачі або відчуження, або вилучення товарів, у тому числі підакцизних, надання послуг без попереднього або наступного відшкодування їх вартості, не вважаються операціями з реалізації для цілей оподаткування. На період дії правового режиму воєнного стану, надзвичайного стану не вважаються реалізацією пального:

- примусове відчуженням або вилученням такого пального для потреб держави згідно без подальшої компенсації; [2]
- передача пального як гуманітарної допомоги у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

На період дії правового режиму воєнного стану, надзвичайного стану не вважаються реалізацією пального його передача без попереднього або наступного відшкодування їх вартості: установам або організаціям, що утримуються за рахунок коштів державного бюджету, для потреб забезпечення оборони держави; органам місцевого самоврядування; на користь центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері цивільного захисту, сил цивільного захисту; та/або закладам охорони здоров'я державної, комунальної власності.

Операції з безоплатної передачі пального на потреби Збройних сил України та іншим військовим формуванням для потреб забезпечення оборони держави, не є операціями з реалізації такого пального. При здійсненні таких операцій у суб'єктів господарювання, які не є платниками акцизного податку з реалізації пального, не виникатимуть обов'язки: отримувати ліцензію на право здійснення оптової або роздрібною торгівлі паливом; реєструватися платниками акцизного податку та реєструвати акцизні склади; враховувати обсяги пального, безоплатно переданого на зазначені потреби [3].

Суб'єкти господарювання, які є платниками акцизного податку з реалізації пального, зобов'язані скласти акцизну накладну на операції з безоплатної передачі пального на потреби ЗСУ та іншим військовим формуванням для потреб забезпечення оборони держави як на операції з передачі (фізичного переміщення) пального отримувачу, який не є суб'єктом господарювання. При цьому обов'язок отримання додатково ліцензії на право оптової та/або роздрібною торгівлі для здійснення таких операцій не виникає.

Використані джерела

1. Закон України «Про благодійну діяльність та благодійні організації» від 05.07.2012 № 5073-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5073-17#Text>
2. Закон України «Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану» від 17.05.2012 № 4765-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4765-17#Text>
3. Податковий кодекс України від 02.12.2010 №2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/term/2755-17>



СЕКЦІЯ 10

ФІНАНСИ, БАНКІВСЬКА СПРАВА, СТРАХУВАННЯ

УДК 336.14:332.14

Майданюк Оксана

Викладач,

*Відокремлений структурний
підрозділ «Бобровицький фаховий коледж
імені О. Майнової*

Національного університету

біоресурсів і природокористування України»

РОЛЬ МІСЦЕВИХ ФІНАНСІВ В ЕКОНОМІЧНІЙ СИСТЕМІ ДЕРЖАВИ

Однією з вирішальних умов створення високорозвиненої ринкової економіки є формування ефективно функціонуючого суспільного сектору, зокрема його складової частини – місцевого самоврядування. Існування самостійних органів місцевого самоврядування є необхідним для утвердження засад громадського суспільства та збереження демократичного ладу.

Позитивні наслідки змін у Бюджетному законодавстві вплинули на збільшення фінансової незалежності місцевих бюджетів. Зокрема, шляхом подальшої децентралізації управління бюджетними коштами вперше до місцевих бюджетів передаються доходи державного бюджету, передбачено збільшення ресурсу місцевих бюджетів на виконання власних повноважень, розширено джерела формування доходів, які не враховуються при визначенні міжбюджетних трансфертів.

Місцеві фінанси відіграють надзвичайно вагомую і багатопланову роль в економічній системі кожної держави, де визнається і діє фінансово спроможне місцеве самоврядування. Місцеві фінанси, як специфічна сфера економічних відносин, впливають на соціально-економічне становище країни та її фінансову безпеку, сприяють розвитку демократії в суспільстві, визначають умови життєдіяльності громадян та рівень їх добробуту.

Протягом останніх років до 12 % вартості валового внутрішнього продукту України перерозподіляється через систему місцевих фінансів; закономірно, що основна частина цих коштів акумулюється у місцевих бюджетах. Зосередження досить значних грошових засобів у місцевих бюджетах відповідає новим більш широким і складним завданням, які постають перед органами місцевого самоврядування на сучасному етапі розвитку держави. Кошти, які надходять до місцевих бюджетів, використовуються на утримання установ соціально-

культурної сфери, підприємств житлово-комунального господарства, спрямовуються на виплати допомоги із соціального захисту і соціального забезпечення. Таким чином, місцеві фінанси, у тому числі місцеві бюджети, виступають як інструменти перерозподілу суспільного продукту між різними сферами діяльності, соціальними верствами населення, окремими адміністративно-територіальними формуваннями.

В умовах ринкових трансформацій місцеві фінанси і місцеві бюджети стають основними фінансовими гарантами існування і розвитку демократії та надання населенню суспільних послуг і благ, які недоцільно і неефективно задовольняти за рахунок державного бюджету. Місцеві бюджети перетворилися на основне джерело фінансових ресурсів, необхідних органам місцевого самоврядування для виконання покладених на них функцій відповідно до чинного в державі розподілу повноважень між рівнями і гілками влади. У зв'язку з цим особливої ваги набувають проблеми забезпечення місцевого самоврядування фінансовими ресурсами адекватними новим завданням, які стоять перед ними.

Місцеві бюджети в сучасних умовах значною мірою зумовлюють рівень суспільного добробуту, є одним із основних джерел задоволення життєвих потреб громадян. За допомогою місцевих бюджетів забезпечується надання суспільних послуг населенню, гарантованих Конституцією України: освіта, охорона здоров'я, медична допомога, соціальний захист тощо. З коштів місцевих бюджетів утримуються заклади культури, фізичної культури і спорту, фінансуються молодіжні програми.

Приблизно 1/4 коштів у цілому за місцевими бюджетами України використовується на розвиток економіки адміністративно-територіальних одиниць і сприяє забезпеченню нормального функціонування промисловості, сільського господарства, транспорту, дорожнього, житлового і комунального господарства. Стабільно зростають видатки місцевих бюджетів на утримання земельних ресурсів, водне, лісове і риболовецьке господарство, мисливство, вирішення екологічних проблем, благоустрій міст, сприяння науково-технічному прогресу.

Місцеві фінанси і місцеві бюджети стали головним інструментом реалізації регіональної економічної політики, основними завданнями якої є: децентралізація влади і передача додаткових функцій з управління економічним розвитком органам місцевого самоврядування, ліквідація значних диспропорцій і підвищення рівнів соціально-економічного розвитку регіонів, забезпечення державних соціальних стандартів та гарантій соціального захисту населення, незалежно від економічних можливостей територій та ін.

Отже, місцеві фінанси як цілісна і складна система економічних відносин мають відіграти важливу роль у реформуванні вітчизняної економіки, створенні основ ринкового господарювання, формуванні демократичної соціально-орієнтованої держави. Сучасні зміни у сфері місцевих фінансів спрямовані на їх подальшу розбудову і вдосконалення з метою досягнення таких цілей: стабілізація економічної системи; адаптація суб'єктів господарювання, зокрема малих і середніх підприємств, до ринкових перетворень; формування інвестиційно-інноваційної моделі суспільного розвитку; забезпечення фінансової незалежності органів місцевого самоврядування; формування самодостатніх територіальних утворень; реалізація завдань державної регіональної політики; стимулювання підприємницької діяльності та інвестиційної активності; вирішення соціальних, демографічних, екологічних, національних та інших проблем регіонів.

Використані джерела

1. Баластрик Л. О., Базилевич В. Д. Державні фінанси [Текст]: навчальний посібник; вид. 2-ге, доп. і перероб. ; за заг. ред. Базилевича В. Д. Київ: Атіка, 2014. 368 с.
2. Близнюк О. С., Губерська Н. Л., Музика О. А., Усенко Р. А. Місцеві фінанси в Україні: Правове регулювання [Текст]: навчальний посібник. Київ: Дакор, КНТ, 2017. 316 с.
3. Бюджетний кодекс України [Текст]: від 21 червня 2001 року, № 2542-III // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2010, № 50-51, ст. 572.
4. Василик О. Д., Павлюк К. В. Державні фінанси України [Текст]: підручник. Київ: НІОС. 2012. 608 с.

УДК 336.77

*Пальоха Ольга**Кандидат економічних наук, викладач,
Прилуцький технічний фаховий коледж***ЕФЕКТИВНІСТЬ ФУНКЦІОНУВАННЯ
КОМУНАЛЬНОГО КРЕДИТУВАННЯ В УМОВАХ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ
РИНКОВОГО СЕРЕДОВИЩА**

Ключові слова: комунальний кредит, позичкові кошти, органи місцевого самоврядування, фінансова самодостатність місцевих громад.

Розвиток системи комунального кредитування викликає необхідність розроблення комплексної системи оцінювання ефективності використання такого кредиту місцевими органами самоврядування. Кожна місцева рада має свої специфічні особливості здійснення фінансово-кредитної діяльності, власні потреби в залученні позикових коштів та засоби їх реалізації, зумовлені закономірностями й тенденціями місцевого економічного розвитку. Специфіка визначення ефективності використання комунального кредиту місцевими громадами полягає в тому, що ефект від застосування тієї чи іншої форми такого кредиту має синергетичну природу й одночасно проявляється в поліпшенні стану місцевих бюджетів, реалізації місцевих інфраструктурних і соціальних проектів, збільшенні інвестиційних надходжень, активізації участі громадян у фінансуванні проектів тощо [2]. При цьому треба зазначити, що використання комунального кредиту може мати як позитивні, так і негативні наслідки, погіршивши показники розвитку окремих територій.

Така ситуація може виникнути у випадку неправильного планування обсягів кредитування, взяття місцевими органами самоврядування на себе відповідальності за борговими зобов'язаннями комунальних підприємств, а також у випадку нецільового використання запозичених коштів, виникнення і неврахування ризиків та ін. Відмова від місцевих запозичень в умовах дефіцитності більшості місцевих бюджетів призводить до зменшення темпів місцевого економічного розвитку та посилення наявних диспропорцій у соціально-економічному розвитку територіальних громад.

Органи місцевого самоврядування повинні здійснювати оцінювання ефективності використання комунального кредиту, на основі аналізу стану

місцевих бюджетів та своєчасності виконання боргових зобов'язань, а також проводити постійний моніторинг за цільовим і ефективним використанням запозичених коштів. Методика розрахунку показників ефективності використання комунального кредиту наведена в табл. 1.

Таблиця 1

Показники ефективності використання комунального кредиту

Ефективність	Показники	Методика розрахунку
Бюджетна ефективність	Ефективність використання комунального кредиту органами місцевої влади (Екк)	$E_{кк} = \frac{Д_{кк}}{В_{об}}$, де $Д_{кк}$ □ доходи місцевих бюджетів від використання комунального кредиту; $В_{об}$ □ витрати місцевих бюджетів на обслуговування боргових зобов'язань
	Ефективність використання облігацій місцевих позик (Еомп)	$E_{омп} = \frac{Д_{ок}}{В_{омп}}$, де $Д_{ок}$ □ доходи місцевих бюджетів від операцій з капіталом; $В_{омп}$ □ витрати місцевих бюджетів на випуск і обслуговування облігацій місцевих позик
	Ефективність реалізації проектів муніципально-приватного партнерства (Емпп)	$E_{мпп} = \frac{В_{ф}}{В_{п}}$, де $В_{ф}$ □ фактичні витрати місцевих бюджетів на реалізацію проектів муніципально-приватного партнерства; $В_{п}$ □ планові витрати, передбачені в місцевих бюджетах
Ефективність боргової політики місцевих органів влади	Коефіцієнт задоволеного попиту на кредитні ресурси (Кз)	$K_{з} = \frac{\sum K_{н}}{\sum K_{з}}$, де $\sum K_{н}$ □ сума наданих комунальних кредитів; $\sum K_{з}$ □ сума запитів на отримання комунальних кредитів, поданих органами місцевого самоврядування
	Коефіцієнт повернення комунальних кредитів (Кпк)	$K_{пк} = \frac{\sum K_{з} - \sum K_{зп}}{\sum K_{з}}$, де $\sum K_{з}$ □ сума кредитної заборгованості у складі видатків місцевих бюджетів; $\sum K_{зп}$ □ сума протермінованої кредитної заборгованості місцевих органів самоврядування
	Коефіцієнт співвідношення платежів з обслуговування місцевого боргу до обсягу експорту адміністративно-територіальної одиниці (Ке)	$K_{е} = \frac{В_{об}}{О_{е}}$, де $В_{об}$ □ витрати місцевих бюджетів на обслуговування боргових зобов'язань, взятих в іноземній валюті; $О_{е}$ □ обсяг експорту адміністративно-територіальної одиниці
Соціальна ефективність	Коефіцієнт забезпечення розвитку соціальної інфраструктури (Се)	$C_{е} = \frac{В_{д}}{\sum В_{соц}}$, де $В_{д}$ □ власні доходи місцевих бюджетів; $\sum В_{соц}$ □ видатки місцевих бюджетів на розвиток соціальної інфраструктури

Джерело: розроблено авторами.

Як видно з даних табл. 1, всі наведені показники ефективності є взаємопов'язаними між собою. Для здійснення оцінювання ефективності комунального кредиту використовують показники виконання місцевих бюджетів у попередньому та поточному роках, дані офіційної державної статистики та іншу фінансову інформацію, що може бути корисною.

Результати такого оцінювання є підставою для прийняття місцевими органами самоврядування рішень стосовно впливу комунального кредиту на показники фінансової самодостатності територіальних громад [1]. Фінансова самодостатність характеризує спроможність місцевих громад забезпечувати зростання місцевих фінансових ресурсів, показників власної дохідної частини місцевих бюджетів, достатніх для вирішення проблем місцевого економічного розвитку і задоволення потреб мешканців громад. Системні проблеми, забезпечення зростання кількості фінансово спроможних місцевих громад потребують швидкого вирішення, особливо в умовах фінансової децентралізації, яка передбачає збільшення повноважень у сфері утримання місцевої інфраструктури, що покладаються на місцеві органи самоврядування.

Одним із дієвих шляхів підвищення рівня фінансової самодостатності місцевих громад, на нашу думку, є розвиток і використання останніми різних форм комунального кредиту.

Використані джерела

1. Потенціал місцевих бюджетів / Інститут податкових реформ. URL: <http://ngoipr.org.ua/pro-organizatsiyu>
2. Парубець О. М., Пальоха О. В. Роль комунального кредиту у фінансуванні інвестиційних програм регіонів і міст України. *Інноваційно-інвестиційні засади стійкого розвитку базових галузей національного господарства: колективна монографія* / за заг. ред. д-ра екон. наук., проф. В. П. Ільчука. Чернігів: Чернігів. нац. технол. ун-т, 2016. С. 93–101.

УДК 336.71

Попова Галина

Голова циклової комісії
фінансово-економічних дисциплін,
викладач першої кваліфікаційної категорії

Ковган Анна

Студентка групи ФБС – 8,
ВСП «Фаховий коледж економіки і
технологій Національного університету
«Чернігівська політехніка»

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ

Ключові слова: банківська справа, страхова діяльність, світовий банківський ринок.

Сьогоднішній банк зовсім не схожий на вчорашній. Від інтелектуальних технологій до онлайн-банкінгу та мобільного банкінгу, те, як споживачі взаємодіють зі своїми фінансовими установами обертається дуже швидко [1].

Цей постійний рух у галузі призвів до деяких захоплюючих, цікавих інновацій. Мета банківських брендів тепер полягає в тому, щоб отримати вигоду з цих тенденцій і переконатися, що споживачі повертаються за новими.

Індустрія банківських і фінансових послуг зосереджується на інноваціях, щоб підготуватися до майбутнього, яке все більше буде залежати від технологій [2].

Структурні зміни в банківському секторі ряду країн ЄС насамперед виражаються у перебудові банківської структури: сучасна, трансформована банківська структура є наслідком нової структури попиту, глобалізації і розвитку інформаційних технологій. У стратегії банків дедалі більшу роль відіграє диверсифікація. У майбутньому пріоритетною стане концентрація на головних угодах. Найбільші банки світу сьогодні – це універсальні банки і подібні до них.

Важливий процес, який відбувається сьогодні у банківському секторі світової фінансової системи, – це злиття банків.

Загальний обсяг злиття та поглинання, наприклад в Європі, досяг 1,479 млрд \$, або 42,3 % від загальносвітового показника. Причини поглинання та злиття банків можуть бути різні: фінансова криза банку, погіршення його фінансового стану, заміна стратегічних планів керівництва банку, а також інші, у тому числі сімейні (наприклад, коли спадкоємці приватних банків Швейцарії не бажають бути банкірами і продовжувати справу батьків) [3]/

Процес злиття набуває різних форм і напрямів. Зокрема як альтернатива злиттю пропонується така модель, коли два банки стають співзасновниками спільного інвестиційного банку.

Поєднання банківської і страхової діяльності сьогодні звичайне явище. Раніше банки і страхові компанії були партнерами, які діяли у близьких галузях, але не бачили один в одному конкурента. Нині страхові компанії втручаються у банківську діяльність, у сферу вкладання капіталів чи довгострокових кредитів.

Банки зі свого боку прагнуть продавати страхові продукти, насамперед поліси страхування життя, 50 % яких, наприклад в Італії та у Франції, надають банки. Це пов'язано з низкою причин. Так, наприклад, у Німеччині, як і в інших країнах Заходу, є певні сумніви щодо перспектив державного пенсійного забезпечення – відсоток пенсіонерів серед населення у наступні десять років, за прогнозами зарубіжних економістів, значно зросте. Тому укладання договору страхування життя є складовою комплексного розв'язання питання про забезпечення у старості. Крім того, капіталізовані поліси страхування життя надзвичайно приваблюють з податкового погляду як форма вкладання капіталу. Отже, транснаціональні банки на ринку страхових послуг відреагували гаслом «якщо не можна їх побороти, приєднайся до них». Деякі банки прийняли рішення про створення кооперативної моделі, коли кооперовані банк та страхова компанія взаємно сприяють один одному в операціях [4].

Основні сучасні характеристики міжнародної банківської справи:

- основні суб'єкти банківської справи – транснаціональні банки;
- реорганізація банківської мережі ТНБ, скорочення філій та відділень;
- зростання балансової вартості банків, збільшення розміру банку;
- інформаційні технології стають основною умовою і визначальним фактором роботи ТНБ;
- виникнення нових організаційних форм діяльності ТНБ, зокрема Інтернет-підрозділів;
- збільшення присутності іноземних банків у національних банківських системах країн;
- банківський бізнес стає менш зарегульованим;
- у ряді країн державні банки залишаються невід'ємною частиною національних банківських систем;
- зростає роль страхування як одного з напрямів діяльності міжнародного банківського бізнесу;
- глобальні кастодіальні послуги – зростаючий сегмент міжнародного банківського бізнесу;
- у міжнародному банківському бізнесі спостерігається тенденція до консолідації – менша кількість більших інституцій обслуговують регіональні, національні і міжнародні ринки;
- у стратегії банків дедалі більшу роль відіграє диверсифікація, у майбутньому на передній план буде висунута концентрація діяльності на головних угодах;
- розвиток міжнародного приватного банківського бізнесу;
- часткове приведення банківського законодавства та системи банківського нагляду країн Східної і Центральної Європи у відповідність до міжнародних норм та стандартів ЄС.

Дослідження показали, що світовий банківський ринок невпинно розвивається, на ньому з'являються нові лідери які, вступаючи у процеси злиття та поглинання та купуючи нові банки перетворюються на найбільші та впливовіші групи. Це і є ключовою тенденцією у розвитку міжнародного банківського бізнесу.

Лідерами на світовому банківському ринку є Китай та США, а силою європейського банкінгу зараз є Франція [4].

Також можна зазначити, що подальший розвиток світової банківської справи відбуватиметься на основі інфраструктурних перетворень і фінансових інновацій, запровадження сучасних електронних технологій, засобів комунікацій та інформатизації.

Використані джерела

1. URL: <https://bank.gov.ua/>
2. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/4_2018/41.pdf
3. URL: <https://www.arca.com/resources/blog/the-6-coolest-trends-in-modern-banking>
4. URL: <https://www.wns.com/perspectives/articles/articledetail/35/top-trends-in-banking-and-financial-services>

УДК 336.76

Поцелуйко Ірина

*Викладач-методист, викладач вищої категорії,
ВСП «Фаховий коледж транспорту та
комп'ютерних технологій
Національного університету
«Чернігівська політехніка»*

СЕК'ЮРИТИЗАЦІЯ АКТИВІВ ЯК ІННОВАЦІЙНИЙ ФІНАНСОВИЙ ІНСТРУМЕНТ

Ключові слова: сек'юритизація, сек'юритизація активів, цінні папери.

Нестабільний розвиток фінансового ринку, постійна конкуренція, невизначеність умов діяльності та брак коштів спонукають суб'єктів господарювання до пошуку нових фінансових інновацій. З цього приводу зарубіжна практика останніх десятиріч показує, що для залучення додаткового фінансування, підтримання рівня ліквідності, прискорення обертання фінансових ресурсів та мінімізації ризиків на фінансових ринках досить ефективним є застосування такого інноваційного фінансового інструменту як сек'юритизація.

Сутність сек'юритизації активів полягає в тому, що певну частину доходних активів (іпотечних чи споживчих позик, автокредитів, лізингових активів, комерційної нерухомості, об'єктів застави тощо) банк виводить за свій баланс і здійснює їх рефінансування шляхом емісії цінних паперів, які реалізує на відкритому ринку. Такі цінні папери, забезпечені пулом активів, називають цінними паперами, забезпеченими активами[2].

Придбання інвесторами цінних паперів дає їм право на одержання доходу у вигляді фіксованого процента, джерелом якого є проценти та основна сума платежів за сек'юритизованими активами (із грошових потоків активів пулу).

Метою сек'юритизації активів є перерозподіл ризиків шляхом трансформації активів банку в цінні папери на основі рефінансування.

Характерними ознаками сек'юритизації є здійснення випуску забезпечених облігацій спеціалізованим емітентом з обмеженими (виключними) видами діяльності; надходження від первинного розміщення облігацій спрямовуються оригінатору в розрахунок за активи (грошові вимоги), що були ним відступлені спеціалізованому емітенту; виплати за облігаціями здійснюються за рахунок грошових надходжень від активів (грошових вимог), включених в забезпечувальне покриття.

Необхідними умовами сек'юритизації є забезпечення цілісності забезпечувального пулу та його повне убезпечення від вимог третіх осіб, конфіскації або арешту та обмеження правоспроможності спеціалізованого емітента з одночасним його захистом від банкрутства та ліквідації (реорганізації) до моменту повного розрахунку з власниками облігацій.

В Україні вже є достатній досвід сек'юритизації – напрацьована певна законодавча та нормативна база стосовно сек'юритизації іпотеки. З ухваленням Закону «Про іпотечні облігації» у 2005 р. було здійснено та погашено кілька випусків, зокрема Агентство по рефінансуванню житлових кредитів уже здійснило два успішні випуски цінних паперів з іпотечним забезпеченням в обсязі 500 млн грн, які було вчасно погашено[1].

Завдяки сек'юритизації проблемних активів, банки не тільки позбавляються від проблемної заборгованості (заміщаючи її облігаціями), але й отримують можливість ефективного контролю над усіма процесами стягнення боргу (продовжуючи їх сервісне обслуговування). При цьому банк повністю позбавляється від тривалих обтяжливих процедур, що передують списання безнадійних до погашення активів з балансу. Банк-оригінатор отримує можливість повернути частину грошей у випадку продажу з дисконтом старших серій субординованих облігацій інвесторам, обсяг яких розраховується в сумі найбільш ймовірного надходження від активів. Звільнення банків від проблемних активів є передумовою відновлення банківського кредитування[4].

Застосування сек'юритизації грошових вимог сприятиме масштабній організації фінансування реального сектора економіки, зокрема будівництва житла, місцевої промисловості, енергозбереження. Крім того, вона здатна забезпечити від розкрадання та знецінення пенсійні заощадження після проведення пенсійної реформи.

Використані джерела

1. Закон України «Про іпотечні облігації» зі змінами та доповненнями від 22 грудня 2005 року №3273-IV. URL: <http://zakon.kiev.gov.ua>
2. Ткаченко Н., Чеховський Д. Сек'юритизація фінансових активів: особливості використання в банках. *Вісник НБУ*. 2014. С. 54-60.
3. Сек'юритизація // БІЗНЕС – новини України / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://business-x.biz/seksyuritizaciya-biznes-noviniukra%D1%97ni/>
4. Шейко О. П. Сек'юритизація фінансових активів – інноваційний механізм рефінансування та управління ризиками. *Фін.-кредит. діяльн.: пробл. теорії та практики*. 2011. Вип. 2. С. 154-160.



СЕКЦІЯ 11

ЛОГІСТИКА ТА ТРАНСПОРТ

УДК 656.025.2:656.13

Біліченко Юлія

*Студентка,
Вінницький технічний фаховий коледж*

*Науковий керівник Гринчук О.Д.
Викладач транспортних дисциплін,
Вінницький технічний фаховий коледж*

ОЦІНЮВАННЯ ЯКОСТІ МІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Якісне обслуговування пасажирів стало пріоритетним напрямом у процесі надання транспортних послуг населенню міст в наш час. Якісні перевезення – це задоволення усіх потреб пасажирів, поняття, яке завжди розвивається та удосконалюється. Найбільша проблема для визначення якості обслуговування пасажирів є відсутність єдиної системи оцінювання перевезень.

Однією з головних проблем розвитку сучасного міського автомобільного пасажирського транспорту є повне та своєчасне задоволення потреб населення у перевезеннях. В Україні стандарти якості послуг пасажирського транспорту регулюються Законом України «Про захист прав споживачів», Правилами надання послуг пасажирським автомобільним транспортом, Порядком організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом та Державним класифікатором соціальних стандартів та нормативів. Відповідно до цих нормативних актів якість транспортних послуг повинна відповідати встановленим вимогам, а також умовам договору зі споживачем послуг. Споживачем та замовником послуг муніципального пасажирського транспорту, тобто органом, який повинен представляти та захищати права пасажирів, виступають органи місцевого самоврядування. У їхні обов'язки входить визначення умов перевезень, соціальних нормативів у сфері транспортного обслуговування населення.

Державні соціальні нормативи у сфері транспортного обслуговування та зв'язку спрямовані на забезпечення гарантованими та якісними послугами, що надаються суб'єктами підприємництва, які мають ліцензію на право надання цих послуг у відповідності до чинного законодавства при обслуговуванні населення на умовах загального і пільгового користування ними. Нормативи забезпечення транспортом загального користування гарантують здійснення перевезень

пасажирів із забезпеченням якісного їх обслуговування з моменту придбання квитка на проїзд до завершення поїздки при мінімальних витратах часу на оформлення проїзних документів.

Для аналізу якості міських пасажирських перевезень автомобільним транспортом було проведено дослідження протягом січня 2022 року серед респондентів – пасажирів м. Вінниці, які щоденно користуються пасажирським автомобільним транспортом і мешкають у різних районах міста. У процесі дослідження споживачам була запропонована анкета з переліком основних критеріїв, які, на мій погляд, дають змогу здійснити всебічну оцінку якості транспортної послуги: швидкість руху транспортного засобу, надійність (дотримання графіка перевезень), безпека, інтервал руху.

Таблиця 1 – Оцінка жителями якості міського транспорту м. Вінниці



Відповідно до результатів опитування можна дійти висновку про те, що для жителів м. Вінниці найбільш важливими є такі критерії, як: доступність пасажирських автомобільних перевезень, швидкість руху транспортного засобу та витрати часу на пересування.

Вищевказана оцінка якості міського транспорту дає можливість сформулювати систему ефективного оцінювання обслуговування населення пасажирським транспортом:

1. Використання великомістких транспортних засобів, які відповідають всім критеріям та вимогам безпеки пасажирів.
2. Допомогти зниженню інтенсивності руху транспортних засобів на перенавантажених вулицях. Розповсюдження платних автостоянок, а також реконструкція та удосконалення інфраструктури.
3. Посприяти реальній конкуренції на ринку громадських перевезень за допомогою конкурсного відбору перевізників.
4. Утворити незалежну систему контролю якості громадського транспорту. Слід не забувати про систематизацію штрафів.

Завдяки проведенню соціального дослідження можна зробити висновок, що вимоги, очікування, бажання не задовольняють усі потреби споживачів. Аналіз якості показав, що у місті є необхідність систематизації та контролю послуг міського транспорту. Сформовано, що одні із важливих критеріїв є якість перевезення, швидкість та доступність транспорту. Система контролю та якості автоперевезень пасажирів повинна забезпечити відсутність скарг споживачів.

Використані джерела

1. Про затвердження Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом: Наказ Міністерства інфраструктури України 15.07.2013 № 480 / Міністерство інфраструктури України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1282-13> (дата звернення: 5.04.2019).
2. ДСТУ ISO 9004-2-96 Управління якістю та елементи системи якості. Частина 2. Настанови щодо послуг. URL: https://dnaop.com/html/41049/doc-ДСТУ_ISO_9004-2-96 (дата звернення: 5.04.2019).
3. Кужель В. П., Іщенко А. П., Бишко М. О. Визначення рівня якості пасажирських перевезень з позиції пасажирів. Вісник СНУ ім. В. Даля. 2018. № 15 (204). С. 12–16.
4. Аулін В. В., Голуб В. В. Якість перевезень пасажирів як невід’ємна частина транспортного процесу. Вісник КДПУ імені Михайла Остроградського. 2017. № 5 (52). С. 80–84.
5. Гілевська К. Ю. Удосконалення організації перевезень пасажирів міським громадським транспортом за критеріями якості: дис. канд. техн. наук : 05.22.01. Київ, 2019. 193 с.

УДК 656.051:355.01

*Богдан Анатолій**Викладач вищої категорії,
ВСП «Фаховий коледж транспорту та
комп’ютерних технологій
НУ «Чернігівська політехніка»***ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ
В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Від початку воєнної агресії РФ проти України стан дорожнього руху в нашій державі зазнав значних змін, що пов’язано як і з самим фактом введення на території держави воєнного стану, так і з масштабними пошкодженнями, які спричинені й досі продовжують спричинятись інфраструктурі українських автошляхів.

Станом на кінець квітня 2022 року зі 170 тис. км знищено 23,6 тис. км автошляхів загального користування, що у грошовому еквіваленті дорівнює 29,480 млрд. дол. США. Крім того, знищено 289 штучних споруд, у тому числі мостів, шляхопроводів, мостових переходів тощо [1].

Звісно ж, ці обставини не могли не вплинути на поведінку учасників дорожнього руху та характер останнього. Обстановка, в якій військовим і правоохоронним органам необхідно вирішувати чимало невідкладних та важливих завдань із забезпечення ефективної оборони держави і правопорядку на підконтрольних Україні територіях, стала серйозним викликом для безпеки дорожнього руху. Адже деякі недоброчесні водії з огляду на «відволікання»

уваги правоохоронців на розв'язання інших проблем відчували безкарність. У поведінці водіїв з'явилася ризикованість, навіть деяка агресивність. Порушувати швидкісний режим змушувало й потрапляння водіїв у ситуації артилерійського обстрілу або повітряної тривоги.

На сьогодні, як ніколи, кожен учасник дорожнього руху має дбати про безпеку на автодорогах, щоб безперешкодно могли проїхати автомобілі екстрених служб (швидка, поліція, рятувальники) та кожен був взаємоввічливим. Під час воєнного стану держава змушена змінювати та спрощувати правила та закони. Це робиться для того, аби полегшити та пришвидшити певні процеси під час війни. На неокупованих територіях відновлюють відеофіксацію, так як вона уже давно довела свою ефективність.

З 14 по 20 листопада в Україні проводився 2-й етап Тижня безпеки дорожнього руху, який покликаний привернути увагу суспільства до проблем травматизму та смертності на українських дорогах і пошуку шляхів їх подолання [2].

За 10 місяців 2022 р. на вулично-дорожній мережі країни зареєстровано 14 622 дорожньо-транспортні пригоди, в яких загинула 2161 особа. В порівнянні з минулим роком кількість ДТП зменшилось на 29 %, а кількість, які загинули в цих ДТП на 18%. Ці цифри озвучив Сергій Городько, заступник Департаменту національної поліції під час круглого столу на тему: «Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану».

Зменшення кількості ДТП відбулось із зменшенням інтенсивності транспортного потоку.

Ситуація на автошляхах потребує подальшого моніторингу та запропоновування заходів, що здатні знизити ситуацію підвищеної ризикованості у період, коли всі сили суспільства і держави мобілізовані на оборону країни.

Уже зареєстровані два законопроекти за №№8155 і 8156, які пропонують використання світлоповертаючих елементів на одязі в темну пору доби. Філософія цього законопроекту навчити людей дбати про свою безпеку, навчити їх розуміти свою відповідальність, коли вони стають повноцінними учасниками дорожнього руху.

Важливим фактором в збереженні життя під час дорожньо-транспортних пригод є надання домедичної допомоги, порядок якого закріплений наказом МОЗ від 16.06. № 398 [3]. У ньому визначено механізм надання домедичної допомоги постраждалим при ДТП не медичним працівникам.

Організувати періодичне навчання водіїв методам домедичної допомоги потерпілим від ДТП мають автомобільні перевізники. Цього вимагає ст. 34 Закону України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-III.

Кожен водій зобов'язаний володіти основами першої домедичної допомоги як самому собі, та і іншим постраждалим, а також мати аптечку першої допомоги. Це потрібно, як кажуть, не для галочки, а для того, щоб бути корисними своїми знаннями та навичками в екстремальній ситуації, що можуть врятувати життя людині.

Проблематика забезпечення безпеки дорожнього руху була, є і буде актуальною для будь-якої країни. Досвід таких країн як Німеччина, Японія, США, Великобританія свідчить про високий рівень нормативного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху, якісну та злагоджену роботу підрозділів поліції з профілактики, попередження та припинень правопорушень на дорозі,

а також про високу правову свідомість та правову культуру власне самих громадян у дотримання правил дорожнього руху та безпечному поведженню на дорозі.

Запровадження позитивного досвіду зарубіжних країн дозволить подолати низку негативних чинників безпеки дорожнього руху, вдосконалити нормативно-правове регулювання безпекою дорожнього руху, підвищити рівень дорожньої дисципліни і водійської майстерності та координацію заходів державних суб'єктів безпеки дорожнього руху.

На сьогоднішній день необхідно максимально розширити межі співпраці з міжнародними товариствами та запозичувати зарубіжний досвід з урахуванням національного законодавства для забезпечення безпеки дорожнього руху.

Використані джерела

1. URL: <https://sci.ldubgd.edu.ua/bitstream/123456789/10728/1/%D0%97%D0%91%D0%86%D0%A0%D0%9D%D0%98%D0%9A%20%D0%92%D0%9D%D0%9F%D0%9E%D0%9A%20%D0%94%D0%BE%D0%BD%D0%94%D0%A3%D0%92%D0%A1%2027.05.2022.pdf>
2. URL: <https://kr.dsns.gov.ua/uk/news/ostanni-novini/z-14-po-20-listopada-v-ukrayini-vidbudetsya-2-i-etap-tiznya-bezpeki-doroznyogo-ruxu>
3. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0750-14#Text>

УДК 658.78

Гоголь Катерина

*Викладач спецдисциплін,
Відокремлений структурний підрозділ
«Київський транспортно-економічний фаховий
коледж Національного транспортного університету»*

ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМИ НЕСТАЧІ СКЛАДСЬКИХ ПЛОЩ ТА ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ПРОДУКТИВНОСТІ ЇХ ВИКОРИСТАННЯ

Ключові слова: склад; зберігання товарів; ланцюг споживання.

Вступ. Забезпечення населення продовольством неможливе без належного зберігання товарів у спеціально відведеному місці. Таке приміщення повинно бути технічно обладнане та пристосоване для розподілу запасів між споживачами.

Склад – це спеціалізоване приміщення для приймання, обробки, складування та розподілу вантажів. Навіть сучасні складські споруди великого об'єму потребують розумного управління. [1]

Постановка проблеми. За даними G2, очікується, що до 2024 року онлайн-продаж товарів досягне 563 мільйонів доларів. За результатами опитування

керівників – 87% планують розширити свої склади до 2024 року. Обсяг нових складських площ, які знадобляться до 2035 року, оцінюється в 2,3 мільярда квадратних футів.

Щоб конкурувати на сучасному цифровому ринку та задовольняти зростаючий попит клієнтів на швидку доставку, необхідно вкладати час, зусилля та засоби в автоматизацію складу.

Ланцюг постачання останнім часом переживає кризовий період. Пандемія та війна змушують швидко шукати вирішення накопичених труднощів та усувати вузькі місця. Нестача складських площ може стати найбільшою проблемою в ланцюгу постачання сьогодні.

Результати дослідження. Сучасний склад – складна й багатофункціональна технічна споруда, яка складається зі взаємопов'язаних елементів і має специфічну структуру.

Основні функції складу

Перетворення виробничого продукту на споживчий відповідно до потреб і замовлень клієнтів. Розподільна логістика передбачає орієнтування співробітників складу в усьому різноманітті наявних товарів і знання особливостей кожної позиції.

Власне зберігання (складування). За рахунок цієї функції вирівнюється тимчасова різниця між виробництвом продукції та її споживанням і забезпечується безперервність виробничого процесу. Окрім цього, багато товарів є сезонними – де ще їх зберігати до потрібного часу, як не на обладнаному складі.

Транспортування вантажів. Товари надходять на склад і відправляються зі складу – у транспортній логістиці цей пункт не оминати.

Унітизація вантажів – функція, яка скорочує витрати замовників, котрим потрібні партії нестандартного обсягу. Унітизація – це об'єднання декількох замовлень в одне з метою оптимізації витрат.

Надання супутніх послуг – фасування, завантаження, розпаковка для роздрібного продажу, перевірка функціональності приладів і техніки, збірка та передпродажна обробка продукції.

Що більш продумано й ефективніше організована складська логістика, то меншими є витрати на зберігання, доставку та підготовку товару до реалізації. При професійній складській логістиці у вигравші залишаються всі – і виробник, і посередник, і споживач. [1]

Гігант логістичної нерухомості Prologis нещодавно передбачив, що будуть потрібні додаткові 250 000 км² складських площ у США для обробки надлишкових запасів. У нещодавньому щомісячному звіті NPD «Global Port Tracker» вказувалося, що уповільнення руху вантажів із китайських заводів, що зіткнулися з блокуваннями у зв'язку з пандемією, дало час портам Західного узбережжя розібратися із заторами.

Проте нарощування товарних запасів у роздрібній торгівлі зараз зростає. Це пояснюється зниженням попиту з боку споживачів через стрімке зростання інфляції та усуненням витрат на враження (тобто на подорожі, харчування поза домом тощо). Крім цього, магазини накопичують товари як запобіжний засіб, оскільки ланцюг постачання зараз вкрай нестабільний.

Рівень вакантних площ на складах у США є найнижчим за останні десятиліття і становить близько 3 % загалом та близько 1 % поблизу портів, згідно з «Індексом цін на складські приміщення» (WPI) Warehouse Quote. За даними Prologis, орендна плата за складські приміщення також збільшилася на 20 %, порівнюючи з минулим роком у другому кварталі через брак складських приміщень.

Швидке будівництво складів не є оптимальним рішенням. Оскільки може зіткнутися з проблемами через брак сталі та інших будівельних матеріалів, вищу вартість землі та підвищення відсоткових ставок. [2]

Висновки. Світова практика управління складськими господарствами пропонує ряд базових кроків для оптимізації складських процесів:

- 1) Ефективне використання корисного об'єму складу та його зонування;
- 2) Адресне зберігання;
- 3) Впровадження WMS: програмне забезпечення та обладнання;
- 4) Технології відбору на складі;
- 5) Логістичний аудит [4].

На сьогодні роздрібна торгівля шукає інші можливості для зберігання товарів, щоб уникнути переплати за складські приміщення. Наприклад, використовують самі магазини як малі розподільні центри або закривають порожні магазини і зберігають товар там.

Деякі бізнес-аналітики вважають, що підвищення сервісу, зокрема запобігання скасування замовлень, акції та розпродаж непотрібних товарів за зниженими цінами, допоможуть збалансувати надлишкові запаси, не вимагаючи буму будівництва складів.

Крім того, використання технологій та автоматизованих систем для виконання повторюваних процесів і завдань (фізична автоматизація) та виключення ручного введення даних (цифрова автоматизація) дозволяє пришвидшити процес обробки вантажів на складах. Фізична та цифрова автоматизація складу забезпечують більш ефективну, безпечну та безпомилкову роботу. Що збільшує прибуток, захищає співробітників та підвищує задоволеність клієнтів [3].

Використані джерела

1. URL: <https://www.skladovka.ua/uk/chto-takoe-skladskaya-logistika/> (дата звернення 18.10.2022)
2. URL: <https://haski.ua/blog/novyj-vyzov-dlya-czepochky-postavok-nehvatka-skladov> (дата звернення 18.10.2022)
3. URL: <https://haski.ua/blog/camye-populyarnye-reshenyua-dlya-avtomatyzacyy-sklada> (дата звернення 18.10.2022)
4. URL: <https://systemgroup.com.ua/uk/o-kompanii/article/5-krashchyh-sposobiv-pidvyshchyty-efektyvnist-roboty-skladu> (дата звернення 18.10.2022)

Єременко Дмитро

Студент 3 курсу,
ВСП «Фаховий коледж транспорту та
комп'ютерних технологій
Національного університету
«Чернігівська політехніка»
nezhyun2005@gmail.com

ВИДИ ПОСЕРЕДНИКІВ ТА ЇХ ФУНКЦІЇ

Ключові слова: посередники, види посередників, логістичні функції, оптовий посередник.

Оскільки логістичні посередники, крім надання транспортно-експедиційних послуг, також впливають на господарські зв'язки між виробниками і споживачами, здійснюючи закупівлі й розподіл продукції, до них можна віднести посередників у каналах розподілу. Завдяки їм відбувається рух матеріального потоку від виробника до споживача, тобто кожний комерційний посередник, крім функцій, пов'язаних з комерцією, виконує дуже важливі логістичні функції. Розглядаючи посередників, котрі діють у каналах розподілу, а також тих, котрі самостійно займаються оптовою чи роздрібною торгівлею, можна говорити про логістику торгівлі.

З точки зору логістики, посередницька діяльність цих підприємств являє собою надання сукупних послуг контрагентам постачання для забезпечення ефективного руху товарів з пункту їх виробництва до пунктів споживання, виходячи з потреби у них. Оскільки між процесами виробництва і споживання виникає необхідність у таких процесах, як пакування, маркування, комплектування, навантаження, розвантаження, транспортування, перевалка, складування або підготовка до виробничого споживання, економічна цілеспрямована торговельна логістика не викликає сумніву. Для забезпечення безперервності виробництва синхронний рух потоку і координація за місцем, часом і структурою надходження від виробника продукції, з потребами в ній, мають бути чітко організовані. Управління може здійснюватися учасниками виробництва з дорученням частини цих операцій посереднику, котрий буде виконувати логістичні функції. Логістичні функції залежать від завдань і структури торговельно-посередницьких організацій. Ці завдання пов'язані із:

- 1) значними відмінностями інтересів клієнтів за номенклатурою і обсягом продукції, що споживається;
- 2) різним географічним розташуванням підприємств;
- 3) індивідуалізацією чи спеціалізацією окремих замовлень;
- 4) збільшенням потреби в додаткових послугах.

Як уже зазначалося, процес товароруку неможливий без оптово-посередницьких фірм з логістичним підходом до своєї діяльності.

Оптовий посередник може спеціалізуватися на торгівлі окремими видами продукції, що спрощує логістичні процеси. Використання оптових посередників з урахуванням основних логістичних принципів дозволяє зменшити розмір

замовлення, скоротити час його виконання, збільшити кількість споживачів, скоротити шлях продукції до споживача.

Логістика посередників:

1. Термінальна.
2. Міжгалузева.
3. Виробничо-лізингова.
4. Галузева і внутрішньо-виробнича.
5. Закупівельно-виробнича.
6. Транспортно-експедиційна.

Оптові посередники виконують дві основні функції - функцію торговельного обороту і функції матеріального обороту.

Іншим важливим моментом у логістиці є процес контейнеризації і пакетизації. Стандартизація контейнерів з вантажомісткості згідно з ISO призвела до появи нової ОДО продукції. Контейнер перетворився на стандарт, котрий потрібно інтегрувати на всі види транспорту. Завдання фізичного розподілу мають бути орієнтовані на ті цілі, котрі оптимізує результат інтегрованої логістики. В цьому плані сучасні тенденції фізичного розподілу пов'язані з концепцією контейнеризації. У країнах Європейської співдружності розроблені програми, що передбачають створення міжнаціональних логістичних центрів перевезень на основі використання контейнерів у змішаних перевезеннях. В сучасних умовах актуальним є використання контейнерів у процесах фізичного розподілу макрологістичних систем (регіональних, республіканських, міжнаціональних), які потребують використання декількох видів транспорту. Однак і для мікрологістичних систем майбутнє належить фізичному розподілу контейнеризації.

При обробці пакетів і палетів може бути створений складський консолідований центр, працюючий з різними типами виробників і вантажоотримувачів. У будь-якому разі створюють сортувальну лінію з обладнанням, що дає змогу завантажувати пакети і палети в контейнери. Найбільш оптимальним буде той варіант, коли увесь логістичний ланцюжок побудований таким чином, щоб виконувати обробку і збереження вантажів на рівні ОДО (обліково-договірних одиниць).

За всіх умов більш ефективними будуть перевезення, котрі дають змогу транспортувати велику кількість вантажу за рахунок мінімальної кількості рухомого складу. Логістичний склад має бути розташований якомога ближчим до споживачів при фізичному розподілі під час транспортування і якнайближче до виробника при сортуванні, комплектуванні, пакуванні готової продукції.

Безумовно, головним у роботі логістичних фірм є якість сервісних послуг. Транспортно-експедиційне обслуговування клієнтів здійснюється в основному для дрібнопартійних, тарно-штучних вантажів, а також контейнерів і пакетів. Крупногабаритні промислові, будівельні вантажі, сировинні матеріали доставляють, як правило, за прямими угодами вантажовласника з перевізником.

Використані джерела

1. Види посередників у вантажних перевезеннях та їх функції. URL: <https://studfile.net/preview/7019291>

УДК 629.08

*Кириченко Олександр**Викладач,**ВСП «Ніжинський фаховий коледж НУБіП України»;**голова циклової комісії експлуатації машин та**обладнання та фундаментальних дисциплін*

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТЕХНОЛОГІЙ РЕМОНТУ ТА ОБСЛУГОВУВАННЯ АВТОМОБІЛІВ

Ключові слова: ремонтне виробництво, технології ремонту, технічне обслуговування.

Транспорт поряд з іншими інфраструктурними галузями забезпечує базові умови життєдіяльності суспільства, будучи важливим інструментом досягнення соціальних, економічних, зовнішньополітичних цілей. Справність транспортних засобів мають велике значення для комфортності та мобільності населення країни. Історично розвиток транспорту багато в чому зумовило економічний та просторовий розвиток нашої держави.

Найважливішою умовою високопродуктивної та безперебійної роботи автомобільного транспорту є забезпечення його сучасною виробничо-технічною базою з ремонту автомобілів, агрегатів та відновлення зношених деталей. Головні завдання ремонтного виробництва полягають у подальшому розвитку централізованого ремонту машин та устаткування як найважливішої передумови впровадження прогресивних технологічних процесів, що забезпечують підвищення якості та ефективності ремонту складної сучасної техніки.

Особливе місце у підтримці машин та обладнання в робочому стані займає ТО та ТР автомобілів. Причиною зміни технічного стану автомобіля є знос. На практиці вузол чи агрегат ремонтують, деталі замінюють на основі наявного досвіду експлуатації автомобілів в заданих умовах, пробіг до ремонту оцінюють за статистичними даними з великою похибкою. Підвищення точності оцінки технічного стану агрегату дозволяє зменшити витрати на ремонт несправного агрегату за рахунок прогнозування пробігу автомобіля до настання граничного зміни технічного стану, якщо відомі гранична величина, закономірність зміни критерію в процесі експлуатації та стан вузла за попередній пробіг. [1]

При розгляді перспектив удосконалення систем ТО та ремонту треба обов'язково враховувати плановість та необхідність інтенсифікації розвитку економіки країни, що забезпечують реалізацію довгострокових вимог до надійності автомобілів та розвитку технічної експлуатації, заснованих на інтересах народного господарства загалом. Необхідність і доцільність вдосконалення та розвитку принципів планово-попереджувальної системи, які полягають у поглибленні попереджувальної стратегії, полягає у підвищенні

економічності автомобілів, високоефективності праці персоналу, як транспортної системи та і ремонтного виробництва та вдосконаленні заходів щодо захисту навколишнього середовища.

У даний час темпи поповнення та оновлення парку автомобілів створюють досить стабільний та стійкий потік ремонтно-обслуговуючих робіт, який є першоджерелом формування системи ТО і ремонту автомобілів та відповідної програми робіт. Починаючи з 90-х років діюча планово-попереджувальна система постійно удосконалюється внаслідок підвищення експлуатаційної надійності автомобілів, а також в організаційно-технічному плані в результаті поступового укрупнення АТП, створення великих об'єднань, у тому числі регіональних та позавідомчих, кооперації, централізації, вдосконалення методів організації виробництва та матеріально-технічного постачання. У результаті реалізації вимог щодо експлуатації та вдосконалення конструкції автомобілів відбувається поступове скорочення питомої ваги традиційних робіт з технічного обслуговування: мастильних, кріпильних, регулювальних та збільшення їх періодичності. Більш широке застосування знайдуть запобіжні заміни вузлів, агрегатів, що забезпечують підвищення безвідмовності, особливо в міжоглядові періоди.

Конструктори автомобілів постійно працюють над проблемою створення структурних елементів, скомпонованих в групи, збирати автомобілі не обмежуючи при цьому його індивідуальності. На сьогодні перед автовиробниками стоять два рівнозначні завдання: автомобілі необхідно збирати за найсучаснішою технологією, а в разі аварії найбільш пошкоджені ділянки повинні піддаватися заміні – такій же швидкій і простій, як вже існуючі деталі та елементи.[4]

Такі ж значні зміни відбуваються і в області матеріалів, які застосовують для виготовлення автомобілів. Головним спонукальним стимулом при цьому є прагнення надати автомобілю такі нові якісні показники: зниження ваги, скорочення споживання енергії, зменшення ймовірності корозії та підвищення зносостійкості. [2]

Враховуючи вказане вище, можна спрогнозувати тенденції розвитку авторемонтного виробництва.

Використані джерела

1. Марченко Д. Д. Ремонт машин та обладнання: курс лекцій для здобувачів ступеня вищої освіти «бакалавр» напряму 6.100102 «Процеси, машини та обладнання агропромислового виробництва» денної форми навчання. Миколаїв, 2016. 119 с.
2. Китюшко О. Перспективи розвитку авторемонтного виробництва *Студентський вісник НУВГП*. Рівне : НУВГП, 2015. Вип. 2(4). С. 88-90.
3. Левківський О. П., Туриця О. О. Оптимізація організаційних форм автосервісних та авторемонтних виробничих структур. *Вісник Національного транспортного університету: Науково-технічний збірник*. Київ : НТУ. 2009. Вип. 19. Частина I. С. 106-108.
4. Марков О. Д. Станции технического обслуживания автомобилей. Киев: Кондор. 2008. 536 с.

УДК 656.13(477.84)

*Клапоцук Анатолій**Студент групи ТТ-411,
ВСП «Тернопільський фаховий коледж
Тернопільського національного технічного
університету імені Івана Пулюя»*

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В ТЕРНОПІЛЬСЬКІЙ ОБЛАСТІ

Ключові слова: автомобільний транспорт, перспективи розвитку, проблеми, напрямки вирішення.

Основними факторами, що сприяють розвитку автомобільного транспорту Тернопільщини є:

- економіко-географічне положення області – межує з п'ятьма областями України (Львівською, Івано-Франківською, Рівненською, Хмельницькою, Чернівецькою), а також близькість до кордону з Європою, внаслідок чого через область проходять важливі автомобільні дороги: Доманове-Ковель-Чернівці-Тереблече та Стрий-Тернопіль-Кропивницький-Знам'янка. Вони сполучають область з Польщею, Румунією, Словаччиною, Угорщиною;

- рівнинний ландшафт і сприятливі природньо-кліматичні умови – помірно-континентальний клімат із теплим літом та м'якою зимою;

- розвиток господарства регіону, де транспорт виконує роль перевізника сировини та матеріалів, готової продукції, трудових ресурсів. Цьому сприяє розвинута сітка доріг обласного значення: Тернопіль-Гусятин, Тернопіль-Бережани, Тернопіль-Теребовля-Підгайці-Галич, Тернопіль-Залізці-Почаїв, Тернопіль-Кременець і ін.;

- наявність в області необхідної інфраструктури (транспортної, складської і зв'язку, ліній електропередач).

Автомобільним транспортом в Тернопільській області, в порівнянні із залізничним та іншими видами транспорту, здійснюється лівова частка всіх перевезень. За 2021 рік, згідно з даними Головного управління статистики у Тернопільській області, перевезено 36,3 млн. пасажирів (пасажирообіг – 580,8 млн пасажиро-кілометрів) і 4,1 млн тон вантажів (вантажобіг – 854,8 млн тонно-кілометрів), або 78,8% перевезено пасажирів і 42,3% вантажів від загального числа перевезених пасажирів і вантажів в області.

Подальший розвиток економіки області вимагає вирішення проблем в сфері автомобільного транспорту, зокрема:

- збільшення і вдосконалення автомобільного парку;
- розвиток і вдосконалення мережі доріг;
- підвищення безпеки руху;
- зменшення шкідливого впливу на довкілля.

Напрямок вирішення кожної з вище названих проблем:

Збільшення і вдосконалення автомобільного парку. Проблема вирішується збільшенням частки спеціалізованого рухомого складу, а також поповненням парку економічнішими і конструктивно досконалішими автомобілями.

Розвиток і вдосконалення мережі доріг. Протяжність мережі автомобільних доріг загального користування Тернопільської області становить 5018,3 км, із них 3519,4 км місцевого значення. Область займає 21 місце за протяжністю доріг з твердим покриттям, 2 місце – із забезпеченості дорогами з твердим покриттям на 1000 кв. метрів території. На мережі автомобільних доріг області розташовано 843 мости і шляхопроводи загальною довжиною 13285 пог. метрів [3, 37].

У рамках програми «Велике будівництво» за 2021 рік відремонтовано 352 кілометри доріг, з них: 231 км державного значення та 121 км місцевого значення.

Підвищення безпеки руху. З початку 2022 року в області сталося 1817 дорожньо-транспортних пригод. У 417 з них потерпіли люди: 72 людини загинуло і 587 травмовано.

В обласній програмі підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2023 року розроблено заходи, основними з яких є [2]:

- впровадити систему автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху на автомобільних дорогах загального користування та вуличній мережі населених пунктів;

- здійснювати державний нагляд та контроль за дотриманням вимог безпеки дорожнього руху суб'єктами господарювання, які провадять діяльність з перевезення пасажирів і вантажів;

- здійснювати постійне висвітлення у засобах масової інформації актуальних питань щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

- забезпечити освітлення вулиць та доріг, облаштування зон наземних пішохідних переходів, розроблення проєктів організації дорожнього руху в населених пунктах області, формування маршрутної мережі з урахуванням пропускнуої спроможності вулиць.

Зменшення шкідливого впливу на довкілля. Під час роботи автомобільний транспорт виділяє з відпрацьованими газами шкідливі речовини, створює високий рівень шуму, забруднює ґрунти та водойми паливно-мастильними матеріалами, спричиняє утворення порошу та інших шкідливих речовин [1, 127].

Для зменшення негативного впливу автотранспортних засобів на навколишнє природне середовище необхідно:

- впровадити жорсткий контроль за дотриманням допустимих норм викидів в атмосферне повітря;

- проводити постійний контроль за технічним станом автомобілів;

- використовувати більш якісні паливно-мастильні речовини, що мають меншу концентрацію домішок.

Використані джерела

1. Дмитриченко М. Ф., Кельман І. І., Вільковський Є. К., Пеклич З. І., Мельниченко О. І. Загальний курс транспорту: підручник. Львів, 2011. 524 с.
2. Обласна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху на Тернопільщині. URL: <http://te-rada.org/list/?type=view&id=16034>.
3. Стратегія розвитку Тернопільської області на 2021-2027 роки та План заходів з її реалізації у 2021-2023 роках. URL: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/strategiya-rozvytku-ternopilskoyi-oblasti-na-2021-2027-roky.pdf>.

УДК 339.94: 656(477)

*Козельська Катерина**Викладач спецдисциплін,
ВСП «Маріупольський фаховий коледж
ДВНЗ «ПДТУ»*

ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ АСПЕКТИ УКРАЇНИ У ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД

Ключові слова: транспортний сектор, товаропотоки, логістика

Післявоєнна відбудова України – це можливість переглянути транспортні та просторові аспекти планування, яке підходить для майбутнього та краще відповідає потребам людей.

Для відновлення транспортної інфраструктури у короткостроковій перспективі необхідно розробити критерії пріоритизації фінансування та проведення відновлювальних робіт (будівництво, реконструкція, капітальний і поточний ремонт). Оскільки на перших етапах відновити інфраструктурні об'єкти в цілому видається проблематичним, першочергово має фінансуватись відновлення елементів, які безпосередньо впливають на мобільність та безпеку.

Найбільш ефективний напрям розвитку транспортного сектору України може бути реалізований шляхом формування транспортно-логістичної системи (ТЛС) країни, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху вантажних потоків, а також дає змогу зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках транспортно логістичних послуг [1, 214].

Враховуючи зростаючі товаропотоки на напрямку ЄС – Україна, а також той факт, що український ринок транспортно-логістичних послуг перебуває на стадії становлення, а логістична складова ТЛС тільки формується, виникає необхідність виявлення механізмів європейської транспортно-логістичної інтеграції (ТЛІ) та функціонування інтегрованої пан'європейської ТЛС, наукового обґрунтування і розробки шляхів інтеграції в неї України та розбудови, з урахуванням досвіду країн ЄС, ефективної національної ТЛС. Це сприятиме реалізації зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, залученню транзиту та збільшенню обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків, інтенсифікації господарських зв'язків з ЄС [2, 78].

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація низки міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань організації транспортних систем і перевезень стали першими кроками, з яких почалася інтеграція українського транспортнодорожнього комплексу в Європейську транспортну систему.

Зростання транзитного потенціалу країни безпосередньо залежить від тенденції розвитку її макроекономічних показників, а також ступеня

відповідності вітчизняного транспортного комплексу вимогам світової транспортної системи.

Враховуючи, що робота транспорту – це фактор попиту основних вантажоутворюючих галузей суспільного виробництва, то обсяги продукції промисловості, сільського господарства, торгівлі, а також експортно-імпорتنих операцій і транзитних перевезень територією України визначають, в основному, завантаженість транспортних комунікацій і розміри вантажної роботи транспорту.

Проведене дослідження дає підстави констатувати, що оптимальним напрямом розвитку транспортної галузі України є формування багато-профільної та багатофункціональної інтегрованої транспортно-логістичної системи країни. ТЛСУ є засобом інтеграції вітчизняного транспортного комплексу в міжнародні транспортно-логістичні системи шляхом забезпечення їх ефективної взаємодії; задовольняє потреби споживачів транспортно-логістичних послуг за рахунок гармонізації їх інтересів з інтересами всіх учасників транспортно-розподільчого процесу; сприяє реалізації ефективної транспортної політики на основі раціонального розподілу інвестиційних коштів держави та приватного сектору; створює гнучку тарифну політику на різних видах транспорту з метою збільшення транзитних вантажних потоків через територію України на основі формування оптимальних схем доставки вантажу. [3, с 317] Також можна зробити висновок, що поступова цілеспрямована інтеграція транспортного комплексу України до загальноєвропейської та світової транспортної системи шляхом розвитку МТК може забезпечити не лише додаткові надходження до бюджету, а й стимулювати інвестиційну активність, залучення іноземного капіталу, вдосконалення технологій транспортування, транспортної інфраструктури країни в цілому та економічний розвиток регіонів. Нинішні умови транспортування вимагають об'єднання промислових, торговельних, транспортноекспедиторських компаній, обслуговуючих інфраструктуру ринку, в інтегровані логістичні системи (ланцюги). Адже саме вони здатні швидше, своєчасно і з мінімальними витратами здійснювати поставку продукції споживачам.

Використані джерела

1. Бондар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державоприватного партнерства: монографія. Київ: НТУ, 2014. 336 с.
2. Управління соціально-економічним розвитком країни, регіону, підприємства в умовах кризи (виробнича, будівельна та транспортна галузі): монографія / Череп А. В. та ін. ; за ред. Л. М. Савчук. Дніпро: Біла К.О., 2019. 467 с.
3. Загурський О.М. Конкурентоспроможність транспортно-логістичних систем в умовах глобалізації: інституціональний аналіз: монографія. Київ: О. В. Ямчинський, 2019. 373 с.

УДК 330.34[629.33:620.92](477)

*Кузьомка Зінаїда**Викладач,
ВСП «Фаховий коледж транспорту та
комп'ютерних технологій
Національного університету
«Чернігівська політехніка»*

«ЗЕЛЕНА» ВІДБУДОВА УКРАЇНИ І ПЕРСПЕКТИВИ ВОДНЕВОГО ТРАНСПОРТУ

Ключові слова: транспорт, відновні джерела енергії, воднева енергетика, водневе паливо.

Транспорт створює потужне техногенне навантаження на довкілля, є великим споживачем енергії. [1, 21]. Огляд інформаційних джерел з проблем екологізації транспортного комплексу показує, що шляхи розв'язання лежать в області раціонального споживання природних ресурсів, захисту навколишнього середовища від негативного впливу транспорту, використання альтернативних видів палива.

Основа майбутньої стратегії повоєнної відбудови України – зелене або сталє відновлення, тобто таке, що не шкодить людям, природі і клімату. Дотримання екологічних стандартів є частиною вимог Євросоюзу до України в рамках інтеграційного курсу нашої країни до ЄС [3, 1].

У 2020 році Європарламент ухвалив Європейський зелений курс, метою якого є до 2050 року зробити Європу кліматично нейтральною, захистити біологічне різноманіття, екологізувати економіку. Воднева стратегія закріпила перехід до зеленої водневої економіки. В Україні Воднева стратегія поки що на стадії розробки, проте «Національна транспортна стратегія», «Стратегія розвитку енергетики» та «Дорожня карта широкого впровадження водневої енергетики в Україні» представляють стратегічну основу для політики, спрямованої на збільшення частки відновлюваних джерел енергії в транспорті на основі біопалива, електроенергії і водню. На рівні технічних норм в Україні вже регулюються такі питання як якість водневого палива, основні концепції щодо безпеки водневих систем та застосування водневих генераторів з використанням електролізу води [2].

Як зазначено у дослідженні експертно-аналітичного центру BRDO, водень вважають універсальним паливом для транспортних засобів, оскільки він має абсолютну екологічну чистоту, може замінити бензин, дизельне паливо і мазут в усіх видах теплових двигунів. За кліматичним впливом є кілька видів водню. Сірий водень утворюється з викопних палив та вугілля (95% водню, що виробляється у світі, утворюються парникові гази). Найбільш перспективними вважаються синій (з викопних палив, з уловлюванням вуглецю) та зелений (з відновлюваних джерел енергії шляхом поділу води на два атоми водню і один атом кисню за допомогою процесу електролізу) види водню. Саме зелений

водень називають «чистим воднем» і він є найперспективнішим з точки зору декарбонізації різних секторів, зокрема транспортного. Перспективи використання водневого автотранспорту у Європі досить значні. Водневий автотранспорт може подолати недоліки електромобілів з низьким діапазоном пробігу і необхідністю частої зарядки. Автобус на водневих паливних елементах є дуже ефективним громадським транспортом з нульовим рівнем шкідливих викидів. Нові стандарти ЄС щодо викидів, дозволених важким дорожнім транспортним засобам, підвищують потребу у вантажівках з нульовими викидами. Водень має перспективи в залізничній галузі (на неелектрифікованих ділянках), для декарбонізації авіації, судноплавства. У майбутньому прогнозується, що на водень і одержане з водню синтетичне паливо у 2030 році припадатиме 2% від загального попиту енергії у транспортній сфері, у 2040 році – 13%, у 2050 році – 25% [3].

Україна має значний природний потенціал для виробництва енергії з відновних джерел енергії, що також дозволяє виробляти водень. Загальний потенціал середньорічного виробництва зеленого водню в Україні становить близько 505 млрд кубометрів. За прогнозами, Україна здатна виробляти 1 млрд кубометрів відновлюваного водню до 2030 року і до 5 млрд кубометрів до 2040 року. Територія України може стати майданчиком для виробництва водню для власних потреб у чистій енергії та для експорту на ринок Євросоюзу. В Україні більше половини пасажирських перевезень виконують автобуси, які не відповідають сучасним екологічним вимогам. Для поширення в Україні водневих автобусів слід розробити програму переходу міського і міжміського транспорту на використання зеленого водню та створити мережі водневих заправних станцій. Різні кроки вже здійснюються державою задля розвитку системи транспортування та зберігання водню в Україні. Вбачається перспективним транспортування суміші водню з природним газом через магістральний український газопровід «Прогрес». Компанії Нафтогаз і Укртрансгаз приєдналися до ініціативи «H2EU+Store», яка передбачає виробництво зеленого водню з відновних джерел енергії на заході України з можливістю його зберігання в українських газосховищах. Також в майбутньому планується експорт цього палива газопроводами до ЄС, закачування його до підземних сховищ Австрії та реалізація споживачам Європи [2].

Для розвитку водневої енергетики в Україні необхідна державна програма у вигляді гармонізованого з європейськими нормами законодавства та прозорих правил під час отримання необхідної дозвільної документації.

Використані джерела

1. Транспортна екологія: навчальний посібник / О. І. Запорожець та ін.; за ред. С. В. Бойченка. Київ, 2017, 507 с.
2. «Зелена» відбудова України: перспективи застосування водню на транспорті: веб-сайт. URL: <https://brdo.com.ua/analytics/zelena-vidbudova-ukrayiny-perspektyvy-zastosuvannya-vodnyu-v-transporti/> (дата звернення: 17.11.2022).
3. Відбудова України для людей і природи: чому зелене відновлення важливе на шляху інтеграції до ЄС: веб-сайт. URL: <https://naglyad.org/uk/2022/09/26/vidbudova-ukrayini-dlya-lyudej-i-prirodi-chomu-zelene-vidnovlennya-vazhlyvena-shlyahu-integratsiyi-do-yes/> (дата звернення: 17.11.2022).

УДК 658.7:355.01(477)

*Лотоцька Вікторія**ВСП «Тернопільський фаховий
коледж ТНТУ імені Івана Пулюя»*

ВІЙСЬКОВА ЛОГІСТИКА В УКРАЇНІ

Ключові слова: *військова логістика, навчання, транспортний процес.*

Військова логістика – це дисципліна планування та здійснення руху, постачання та обслуговування військових сил [1].

Україна перебуває в стані війни, тому зараз, як ніколи, актуальними постають питання військової логістики, організації евакуації населення, доставка, складування, сортування гуманітарної допомоги.

Недаремно слово «логістика», вперше прозвучало в Візантійські часи. Такий титул «Логіста» мав військовий чиновник і тоді це слово означало «досвідчений в обчисленні». Логісти – це люди, які працюють над розробкою планів, координацією роботи всіх складових транспортного процесу. В сучасному стані України постало питання військової логістики, над якою працює дуже багато робітників.

Важливим елементом є також те, що військова логістика України виходить за її межі. Багато маршрутів постачання є міжнародними, що впливає на саму організацію процесу доставки, також велику роль відіграють такі функції як складування, сортування, супровід.

Важливий практикум офіцери логістичного забезпечення ЗСУ здобувають, беручи участь у логістичних навчаннях НАТО і вирішуючи разом із іноземними колегами завдання багаторівневої складності [2].

Наприклад, найближчим часом українських військових логістів залучать до проведення багатонаціонального командно-штабного навчання з логістики «LOGDEV-2019», що відбудуться 6-17 травня в Грузії. А також у подібному форумів Польщі («CAPABLE LOGISTICIAN-2019», що триватиме 20 травня – 21 червня [2].

Там вони випробують здобуті раніше знання і наберуться досвіду від партнерів у царині планування й забезпечення формування, злагодження, переміщення підрозділів у райони виконання завдань. Також цікавим буде і тестування та розробка колективних рішень для логістики, оцінка оперативної сумісності логістичних систем, послуг та обладнання в поточних і майбутніх операціях [2].

Бригади логістики оперативного командування, спроможні розгорнути мобільні елементи в польових умовах і забезпечити своєчасне підвезення матеріальних засобів, ремонт техніки.

Використані джерела

1. Військова логістика. Енциклопедія. URL: https://ewikiuk.top/wiki/Military_logistics (Дата звернення 09.11.2022)
2. Логістичне забезпечення армії: чому в сучасних війнах все вирішує швидкість <http://pivnich.org.ua/623-logstichne-zabezpechennya-armyi-chomu-v-suchasnih-vynah-vse-virshuye-shvidkst.html> (Дата звернення 09.11.2022)

УДК 658.7:502.17(477)

Лотоцька Карина

*Студентка,
Вінницький технічний фаховий коледж*

*Науковий керівник Гринчук О. Д.
Викладач транспортних дисциплін,
Вінницький технічний фаховий коледж*

ЗЕЛЕНА ЛОГІСТИКА

Сьогодні швидко розвиваються підприємства у сфері виробництва чи транспортування певної продукції. При цьому технології та процеси, призначені для покращення роботи бізнесу, постійно вдосконалюються. Але іноді діяльність таких підприємств завдає довікллю непоправної шкоди. Якщо раніше екологічним питанням не приділяли уваги, то сьогодні це дуже важливо. У зв'язку з цим виник новий напрям логістики – «зелена логістика». У своїй стратегії зелена логістика базується на зменшенні шкідливого впливу логістичних операцій на навколишнє середовище без зміни економіки компанії.

Враховуючи досвід іноземних компаній, можна зробити висновок, що покращити екологічну та економічну ситуацію компанії можна завдяки новим методам управління логістикою.

У даний час такий підхід повністю реалізований в організаційній структурі компанії, і реалізація цих принципів має забезпечити підвищення екологічної якості продукту:

- скорочення логістичного циклу,
- збільшення життєвого циклу товару,
- збільшення використання виробничих ресурсів,
- зменшення обсягів викидів та відходів,
- мінімізацію бракованого товару на складах та витрат для їх зберігання чи транспортування.

Реалізація принципу «зеленої логістики» дозволить компанії підвищити свій імідж та конкурентоспроможність, оскільки екологічний менеджмент зараз розглядається у всьому світі як показник якості та довіри. Імідж екологічно чистої компанії можна також досягти за допомогою правильного маркування продукції. У світі вже існують відповідні мережі та асоціації, такі як: Global Ecolabelling Network, Global Nest, Global Environment Facility, Екологічний союз, Європейська агенція довкілля тощо.

Поняття зеленого офісу є досить широким і здійснює широкий спектр діяльності за міжнародними принципами.

1) принцип кругообігу – матеріали, які використовуються для виробництва товарів (послуг), повинні бути повторно використані або перероблені в інші матеріали або утилізовані без шкоди для навколишнього середовища.

2) принцип заміни – технології устаткування, методи, менш ефективні, неекологічно чисті товари замінюються новими, хоча старі товари за будь-яку

ціну направляються на пункти утилізації або переробки для подальшого використання за першим принципом.

Зелена логістика має на меті оптимізувати всі сценарії бізнесу, але в першу чергу його транспортну частину, яка завдає значної шкоди навколишньому середовищу. Тому зелена логістика спрямована на зменшення шкідливих викидів від діяльності цієї системи. Через свої особливості транспортна система залежить від транспортного засобу та маршруту доставки. Одним із способів скорочення викидів є використання екологічно чистих видів транспорту, таких як залізничний або водний.

Україна має великий потенціал для використання цього виду транспорту, оскільки країна має одну з найбільших залізничних мереж у Європі та досить розгалужену мережу внутрішніх водних шляхів з виходом до моря. Але сьогодні Україна є однією з найбільш забруднених країн Європи. Україна посідає 102 місце з 132 країн за результатами Національного аналізу екологічного стану (аналізи за показниками стану повітря, води, землі та природного різноманіття). Для того, щоб повною мірою скористатися перевагами екологічно чистих видів транспорту, Україні необхідно подолати бар'єри низької якості транспортної інфраструктури.

Прикладом застосування принципів зеленої логістики є впровадження систем утилізації та переробки відходів, концепція яких має принципи ресурсозбереження, систематизації, екологічності та раціоналізації. Шляхом дослідження та аналізу досвіду зарубіжних систем утилізації та обробки відходів визначено певні умови та чинники впровадження системи «зеленої логістики» у цій сфері.

Ця логістична система формується на певному етапі за своєю функціональною структурою

Перший етап – етап постачання, який характеризується формуванням логістичного ланцюга, що включає такі функції: збір, транспортування та зберігання вторинної сировини.

Другий етап – етап сортування, який включає ідентифікацію, сертифікацію та сортування вторинної сировини і відходів а також визначення їх якісного та кількісного складу, формування інформаційних листів відходів, екологічний та економічний аналіз відходів, який визначить, чи відходи придатні для утилізації.

Третій етап – етап впровадження оброблених відходів – це просування їх на ринок як товару, де задіяна логістика запасів та складська логістика.

Якщо після аналізу буде встановлено, що відходи не придатні для переробки, проводиться етап утилізації, який включає розробку системи утилізації, яка враховує тип відходів і особливості місцевості.

Підводячи підсумки можна визначити, що зелена логістика у своїй діяльності керується наступними принципами та заходами:

- вибір відповідних матеріалів та сировини, які передбачатимуть переробку або утилізацію в майбутньому з мінімальним шкідливим впливом на навколишнє середовище;

- вдосконалення системи планування та складування, включаючи зменшення матеріальних запасів, тим самим зменшуючи складські площі, що в свою чергу впливає на зменшення відходів;

– розробка та реалізація транспортування товарів за оптимальними маршрутами, вибір більш екологічних видів транспортування (залізничний чи водний), скорочення часу доставки та зниження порожнього пробігу транспортних засобів;

– зменшення кількості пакувального матеріалу продукту, що збільшить площу завантаження та зменшить площу зберігання.

Використані джерела

1. Смирнов І. Г. Логістика: просторово-територіальний вимір. Київ: Обрії, 2014. 335 с.
2. Paul R. Murphy. Green logistics: Comparative views of environmental progressives, moderates, and conservatives [Електронний ресурс] / Paul R. Murphy, Richard F. Poist, Ch. Braunschweig // Council of Logistics Management. – 1996. URL: http://findarticles.com/p/articles/mi_qa3705/is_199601/ai_n8748499/print
3. Мащак Н. М. Стратегічна узгодженість логістичної діяльності підприємства на засадах логістики. *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2016. №4. Т. II. С. 273–282.

УДК 629.08

Никиторець Павло

Студент,

ВСП «Фаховий коледж транспорту та комп'ютерних технологій

Національного університету

«Чернігівська політехніка»

ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ АВТОМОБІЛІВ

Технічне обслуговування (ТО) автомобілів – важливий етап у догляді за транспортним засобом. Як правило, воно проводиться за так званою планово-запобіжною системою. Основна мета технічного обслуговування – попередження проблем та несправностей, запобігання передчасному зносу деталей, своєчасне усунення пошкоджень, що перешкоджають нормальній роботі автомобіля. Такий профілактичний захід має проходити кожен легковий автомобіль, незалежно від віку та тривалості використання.

Як правило, воно проводиться через певний проміжок часу – пробігу чи деякий час роботи автомобіля. У ТО входять прибирально-мийні, контрольньо-діагностичні, кріпильні, мастильні, заправні, регулювальні та інші роботи.

Періодичність та види технічного обслуговування легкових автомобілів

За періодичністю, переліком та трудомісткістю виконуваних робіт технічне обслуговування автомобілів поділяється на такі види:

– Щоденне технічне обслуговування (ТО). Зазвичай такий огляд проходять робочі авто. Машину прибирають, проводять мийні роботи, а також

контролюють стан машини, спрямований на безпеку руху та підтримку належного зовнішнього вигляду. Якщо необхідно, авто заправляють паливом, мастилом, охолоджувальною рідиною.

- Перше технічне обслуговування (ТО-1). Проводиться після 10 000 км пробігу. До ТО зазвичай входять роботи, що виконуються під час щоденного обслуговування. Крім того, виконуються кріпильні, мастильні та контрольньо-регулювальні роботи. Як правило, для цього не потрібне зняття агрегатів та деталей з автомобіля, їх розбирання.

- Друге технічне обслуговування (ТО-2). Крім комплексу операцій, що входять до ТО-1, воно передбачає виконання контрольньо-діагностичних та регулювальних робіт більшого обсягу з частковим розбиранням агрегатів.

- Третє технічне обслуговування (ТО-3). У нього входить заміна моторного мастила, різних фільтрів – масляного, паливного повітряного. Проводиться огляд автомобіля на підйомач та комп'ютерна діагностика, перевірка розвалу/сходження коліс. Також можуть змінити свічки запалювання, ремінь газорозподільного механізму та приводні ремені з роликками, гальмівну рідину. ТО-3 рекомендується виконувати кожні 60 000 км пробігу автомобіля.

Настає кінець ще одного сезону, тому автомобіль необхідно підготувати до наступного. Досвідчений автолюбитель знає, що регулярний технічний огляд набагато продовжить життя транспортного засобу. Але далеко не всім відомо, що мається на увазі під поняттям «сезонне технічне обслуговування»

Сезонне технічне обслуговування (ТО). Проводиться двічі на рік та передбачає виконання робіт, пов'язаних із переходом від одного сезону до іншого. Часто процес збігається з ТО-2. Зазвичай проводять промивання системи охолодження, змінюють мастило у двигуні та мастила в картерах інших агрегатів відповідно до наступного сезону. Також перевіряють системи паливоподавання та промивання паливного бака, систему опалення у кабіні автомобіля.

В даному випадку поговоримо про сезонному технічному обслуговуванні автомобіля – основне завдання ЗІ – це підготовка автомобіля до умов експлуатації в холодну або теплу пору року. В обов'язковому порядку ЗІ необхідно проводити з настанням похолодань, шини потрібно замінити, на такі, що придатні до використання в суворих погодних умовах, а кузов автомобіля обробляють антикорозійними засобами, а так само проводиться низка інших заходів, про які і піде мова нижче.

Під час сезонного обслуговування оглядають систему охолодження автомобіля, а так само перевіряють її на герметичність, у разі необхідності систему охолодження промивають. Готуючись до зими слід перевірити стан пускового підігрівача, ще потрібно провести заміну масла – на зиму заливають більш рідке, а на теплу пору року вибирають більш в'язке; перед тим як залити нове масло, систему змащення двигуна потрібно промити спеціальною рідиною. Також, при підготовці до зими деякі автовласники відключають масляний радіатор.

Герметичність системи охолодження можна перевірити, лише оглянувши її. Всі шланги системи повинні бути міцно з'єднані. Поверхня не повинна мати вздуття, тріщин і розшарувань. Стан клапанів пробки радіатора можна перевірити натиснувши на них пальцем.

Якщо вийшло так, що вами в охолоджуючу рідину була додана вода, бажано замінити її, але можна додати концентрат, щоб система охолодження

безболісно пережила зиму, розчин повинен бути потрібної щільності. У тому випадку, якщо на зиму свій автомобіль ви плануєте поставити в не опалювальне приміщення, то воду з системи потрібно обов'язково злити.

Для того, щоб невеликі прояви корозії до весни не перетворилися у величезні дірки, їх потрібно добре просушити феном і «законсервувати» антикорозійним засобом. Для того, щоб захистити радіатор кондиціонера від згубного впливу сольових розчинів скористайтесь будь чохлом, або перегородкою і т. п. Щоб уникнути проблем із запуском мотора в морозні дні, потрібно зробити кілька обов'язкових процедур:

- замінюються свічки;
- в бачок для омивання скла заливається незамерзаюча рідина;
- переставляється кришка повітряного фільтра, її положення повинне відповідати сезону експлуатації;
- промивається інжектор (або карбюратор);
- для того, щоб акумуляторна батарея прослужила як можна довше, її потрібно захистити від впливу перепаду температур, акумулятор слід утеплити.

Так само потрібно провести ряд підготовчих робіт системи живлення карбюраторних двигунів, в цей ряд входить:

- промивка паливних баків, видалення з системи зимових (літніх) сортів бензину;
- розбирання, очищення і перевірка паливного насоса;
- перевірка герметичності системи.

Під час підготовки електрообладнання, не забуваємо перевірити стан, а так само справність проводки, щільність електроліту в акумуляторній батареї (якщо щільність буде мала, то акумулятор замерзне вночі у мороз і підведе вас вранці), не потрібно забувати перевірити справні прилади.

Особливу час потрібно присвятити на підготовку гальмівної системи, вся підготовка полягає в перевірці справності системи, герметичності патрубків і в перевірці стану гальмівних колодок і дисків.

Всі роботи по яким проводиться підготовка авто, потрібно проводити дуже ретельно, нічим не потрібно нехтувати, так само як і сильно економити, адже від того як ви підготували автомобіль, в ситуаціях, в яких все залежить від автомобіля часом залежить життя.

І так, підводимо підсумок, відразу напрошується висновок, сезонне обслуговування у першу чергу необхідно для автомобіля, не обов'язково все робити в сервісі, як ви вже зрозуміли є і елементарні процедури, які не складе труднощів зробити навіть новачкові, але деякі процедури все ж доведеться проводити в сервісі.

Використані джерела

1. Лудченко О. А. Технічне обслуговування і ремонт автомобілів: Технологія: Підручник. Київ: Вища шк., 2008.

УДК 629.33:621.331(477)

Остапенко Владислав*ВСП «Фаховий коледж транспорту та комп'ютерних технологій»
НУ «Чернігівська політехніка»*

ЕЛЕКТРОМОБІЛІ В УКРАЇНІ. ПЕРСПЕКТИВИ

Попри те, що протягом останніх років було розроблено цілий ряд чистих технологій і палива для транспортних засобів, електромобілі є одним з найбільш перспективних: електрифікація автомобільного парку країни, здається, є ключовим фактором для сприяння більш стійкого та більш розумного росту. Автомобілі з електроприводом – найкращий технологічний шлях для скорочення споживання нафти, що призводить до збільшення енергетичної безпеки внаслідок диверсифікації паливних сумішей та зменшення зовнішньої залежності від нафти, а отже, до зменшення імпорту нафти. Е-мобільність також впливає на навколишнє середовище, оскільки використання електричних транспортних засобів (EV) може зменшити викиди CO₂ та інших речовин, що заруднюють середовище. Крім того, ця зелена і свіжа технологія може також стимулювати інновації і, як наслідок, створювати нові галузі і робочі місця, що сприятиме економічному зростанню.

За оцінками МЕА, в залежності від сценарію реалізації кліматичної політики в світі до 2030 року автопарк електромобілів може досягти 55-200 млн одиниць. У сценарії 2DS, що передбачає обмеження зростання глобального потепління з 50% ймовірністю на 2 °С, світовий парк електромобілів перевищити 150 млн одиниць, що становить 10% від загального числа легкових автомобілів, а до 2060 року досягне 1,2 млрд одиниць, або 60% автопарку. Аналітики Bloomberg New Energy Finance очікують, що до 2040 року електромобілі займуть 54% ринку нових автомобілів і 33% світового автопарку.

Bloomberg вважає, що поширення електромобілів до 2040 року сократить попит на нафту на 8 млн бар./день і вони забезпечують 5% глобального попиту на електроенергію. У сценарії 2DS МЕА передбачається, що автопарк електромобілів буде формувати до 1,5% від загального попиту на електроенергію до 2030 року, що складе лише 6% від загального приросту попиту на електроенергію. При цьому в багатьох енергосистемах, особливо великих міст, будуть потрібні великі перетворення в роботі розподільних мереж, впровадження систем зберігання енергії та оптимізації пікових навантажень.

Електромобілі набули такої популярності у світі через низку переваг над автомобілями на базі ДВЗ. Як основні плюси електромобілів можна виокремити такі:

- менш вартісна заправка та можливість заряджатися від простої розетки (у середньому електромобілі споживають 12 кВт на 100 км);
- менш вартісний ремонт, внаслідок простоти конструкції (адже в електромобілі відсутні ДВЗ та різноманітні насоси);
- екологічність внаслідок відсутності шкідливих викидів CO₂;
- відсутність шуму, що продукується роботою авто на базі ДВЗ.

Проте, електромобілі мають й низку недоліків:

- більш висока ціна, у порівнянні з автомобілем того ж класу, але на базі ДВЗ;
- лімітована дистанція пробігу на одному підзаряді;
- розвинена на середньому рівні інфраструктура (станції підзарядок), через що підзарядка може займати досить багато часу;
- ціна акумулятора складає приблизно половину вартості електромобіля.

Таким чином, у електромобілів є перспективи розвитку на вітчизняному ринку. Найголовнішою проблемою на найближчий час, на нашу думку, стане швидкість прийняття відповідних законодавчих новацій, які б стимулювали цей процес. Забезпечення екологічності на всьому життєвому циклі електромобіля, формування системи контролю та безпеки.

Використані джерела

1. Карамян О. Ю., Чебанов К. А., Соловьева Ж.А. Електромобіль та перспективи розвитку. *Фундаментальні дослідження*. 2015. № 12-4. С. 693-696.
2. Луценко І. М., Циган П. С. Технічні та економічні аспекти використання електромобілів в електричних мережах України. *Вісник КрНУ*. Вип. 6/2017 (107). Кременчук, 2017.

УДК 658.7:656

Рогачук Роман

*Студент 3-го курсу,
ВСП «Фаховий коледж транспорту та
комп'ютерних технологій
Національного університету
«Чернігівська політехніка»*

ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА: СУТНІСТЬ І ЗАВДАННЯ

Транспортування відіграє дуже важливу роль. Тому для того, щоб освітити усі моменти, пов'язані з цією діяльністю, введено особливу дисципліну – вивчення транспортної логістики. Транспорт відіграє подвійну роль у логістичній системі.

По-перше, вона існує як складова або як частина основних функціональних областей логістики (закупівлі, виробництво, розподіл);

По-друге, транспорт – це галузь економіки, в якій розвивається підприємницька діяльність (транспорт постачає свій продукт – надає транспортні послуги на ринку товарів і послуг, від чого отримує дохід і отримує прибуток).

Транспорт як галузь матеріального виробництва має свій продукт – це сам процес переміщення із багатьма відмінностями.

Нематеріальна форма, але при цьому має матеріальність, оскільки під час руху витрачаються матеріальні ресурси (зношуються рухомий склад і засоби обслуговування, використовується робота транспортних працівників тощо);

Його неможливо зберігати та накопичувати. Саме цьому транспортування може лише резервувати певну пропускну спроможність та вантажопідйомність для задоволення потреб у транспортних послугах.

Виражається в додаткових транспортних витратах, пов'язаних з переміщенням матеріального потоку. Тому вид транспорту повинен використовуватися таким чином, щоб транспортні витрати були найменшими за інших рівних умов.

Прив'язаність до місця, регіону, регіону (наприклад, до місця розташування транспортного маршруту і де є пов'язана транспортна компанія). Ці характеристики накладають відбиток на організацію та роботу транспортно-логістичних систем. За призначенням транспорт поділяють на дві категорії:

Громадський транспорт – це галузь народного господарства, яка забезпечує потреби різних галузей народного господарства і населення в перевезенні вантажів і пасажирів. Його часто називають стовбуром. Поняття громадського транспорту включає залізничний транспорт, водний транспорт (морський і річковий транспорт), автомобільний транспорт, повітряний транспорт і трубопровідний транспорт.

Негромадський транспорт – виробництво внутрішнього транспорту та всіх типів транспортних засобів, що належать нетранспортним підприємствам. Це є невід'ємною частиною будь-якої виробничої системи та має бути органічно інтегровано. Тому організація його роботи є одним із завдань організації матеріально-технічного забезпечення всього підприємства разом із вирішенням завдань виробництва, закупівель і розподілу. Тому організація перевезення вантажів транспортом загального користування є предметом дослідження інтралогістики виробництва.

Вибір каналу руху товару вирішується в рамках логістики розподілу. Транспортна логістика вирішує комплекс завдань, пов'язаних з організацією перевезень вантажів транспортом загального користування. Основними елементами цих завдань є:

- вибір типу автомобіля;
- оптимізація транспортних процесів при змішаних перевезеннях;
- визначення розумних маршрутів доставки;
- забезпечення технічної гармонізації процесів транспортування та зберігання;
- координація транспортних і виробничих процесів.

У сучасному розвитку логістичних систем роль транспорту зазнає серйозних змін. Сьогодні дисципліна транспортних послуг визначається не тільки інтересами окремого відправника, а й оптимальним співвідношенням витрат і прибутку в даному циклі виробництва і споживання. Транспортні компоненти логістичної системи мають такі класифікаційні позначення:

За типом доставки:

За видом послуги:

- зі складу або розподільчого центру постачальника на склад або розподільний центр клієнта;

- від складу постачальника або розподільного центру до безпосереднього споживача;
- від продукції постачальника до продукції споживача без складського зберігання та переробки.

За видом транспорту:

- прямі;
- перемішані.

Велику роль відіграє те, що транспорт став набагато більше брати на себе нетранспортні функції. Це дає можливість звільнити споживачів від процесу продажу та дистрибуції. Тому транспорт більше не є окремою галуззю економіки, яка надає послуги з перевезення вантажів. Він виступає виробником широкого спектру послуг.

Використані джерела

1. Транспортна логістика (01.01.2021 г.). Получено из mk.nmu: URL: <https://mk.nmu.org.ua/ua/source/Logistic17.pdf>
2. Що таке транспортна логістика; основні поняття, сутність і завдання + поради експерта з вибору компанії для перевезення вантажу. (01 01 2021 г.). Получено из bigenergy: URL: <https://bigenergy.com.ua/fnansi/bznes-dlya-pdpri/1123-transportna-logistika--shho-ce-take-sutnist-ta-zavdannya.html>

УДК 656.13(477)

Сойма Катерина

*Студентка 1ОП1,
Вінницький технічний фаховий коледж*

*Науковий керівник Гринчук О. Д.,
Викладач транспортних дисциплін,
Вінницький технічний фаховий коледж*

РОЗВИТОК АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ, ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ

Автомобільний транспорт є однією з найважливіших сфер підприємницької діяльності, оскільки у процесі господарювання кожна фірма потребує перевезення матеріалів, сировини, готової продукції, при цьому вони використовують власний автотранспорт або користуються послугами автотранспортних підприємств.

Головним завданням розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 р. є визначення шляхів розв'язання проблем подальшого розвитку транспортної галузі, зростання попиту на транспортні послуги, активізації процесів інтеграції транспортно-

дорожнього комплексу України до європейської та світової транспортних систем. Для сучасного економічного стану України характерним є підвищення ролі транспорту, який забезпечує життєдіяльність населення, функціонування і розвиток економіки держави, збереження її обороноздатності, можливість досягнення зовнішньоекономічних цілей країни.

Автомобільний транспорт відіграє важливу роль в соціально-економічному розвитку країни. На сьогодні більш як 100 тис. автомобільних перевізників надають послуги з перевезення 52 % пасажирів та 64 % вантажів.

Автомобільний транспорт у цілому задовольняє потреби національної економіки та населення у перевезеннях, однак структура парку автобусів та вантажних автомобілів є недосконалою, більшість транспортних засобів за своєю конструкцією, пасажиромісткістю, вантажністю, типами кузова, класом комфортності, видами та питомими витратами палива, екологічними показниками не відповідають сучасним вимогам.

Оновлення парку рухомого складу автомобільного транспорту відбувається повільними темпами – майже 70 % рухомого складу є технічно та/або морально застарілими, а 50 % автобусів експлуатуються більш як 10 років.

Перехід економіки України на ринкові умови господарювання і швидка приватизація підприємств істотним чином змінили систему перевізного процесу. Сьогодні автотранспортні підприємства працюють в умовах відсутності централізованих замовлень, що викликає визначену нестабільність формування обсягів їх послуг протягом запланованого періоду часу. Результатом є невпевненість підприємств в досягненні позитивних результатів від їх виробничо-господарської діяльності, зростає ризик їх стійкого функціонування на конкурентному ринку. Є невпевненість підприємств в досягненні позитивних результатів від їх виробничо-господарської діяльності.

Нерозв'язаною залишається проблема компенсації втрат доходів автомобільних перевізників у зв'язку з перевезенням пільгових категорій громадян та перевезень за регульованими тарифами, оскільки неможливо визначити реальний обсяг доходів автомобільних перевізників.

Недосконалою є система організації міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, зокрема механізм перетинання державного кордону, розмитнення вантажу та отримання віз водіями транспортних засобів.

Крім того, викиди в атмосферу шкідливих речовин, що здійснюються автомобільним транспортом, становлять 95 % викидів, що здійснюються пересувними джерелами забруднення.

Основними причинами виникнення проблеми є:

- недосконалість законодавства щодо регулювання діяльності автомобільних перевізників, а також інших суб'єктів підприємницької діяльності, які забезпечують безпечність перевезень пасажирів та вантажів, та системи контролю за його дотриманням;
- недостатній обсяг фінансування витрат, пов'язаних з наданням соціально значущих послуг, за рахунок бюджетних коштів;
- відсутність системних підходів до забезпечення функціонування автомобільного транспорту.

Висновки. Для вирішення цих проблем необхідно удосконалити систему державного управління у галузі автомобільного транспорту, підвищити якість надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів шляхом:

– створення механізму надання соціально значущих послуг, зокрема перевезення пасажирів у сільській місцевості та осіб з обмеженими фізичними можливостями;

– розроблення правил перевезення пасажирів у таксі, вимог до такого виду діяльності та її квотування, проведення державної перереєстрації автомобілів, які обладнані для роботи як таксі;

– інтегрувати систему автомобільного транспорту до європейської – шляхом об'єднання з транс'європейською транспортною мережею відповідно до Європейської політики сусідства, підвищення ефективності використання транзитного потенціалу.

Використані джерела

1. URL: <https://uk.wikipedia.org/>
2. URL: <https://kudapostupat.ua/profesiia-lohist/>

УДК 658.7:656

Тимошенко Юлія

*Студентка,
Вінницький технічний фаховий коледж*

*Науковий керівник Гринчук О. Д.
Викладач транспортних дисциплін,
Вінницький технічний фаховий коледж*

ЕФЕКТИВНІСТЬ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ ЯК СКЛАДОВОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

Логістика, як економічна наука, з'явилася в Україні в кінці ХХ століття. Провідні вчені вітчизняні та зарубіжні вчені пов'язують цю науку з теорією управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками між різними галузями виробництва і сфери послуг.

У найбільш загальному розумінні логістикою називають процеси, пов'язані з транспортуванням, зберіганням та обробкою будь-яких предметів. Цей термін має дуже глибокі, в історичному аспекті, коріння.

Існує кілька підходів до трактування терміну логістика. Так, деякі вчені пояснюють появу в англійській мові слова *logistics* від грец. λόγος (логос), що буквально означає: причина; пропорція, підрахунок, підстава, промова. У перекладі з англійської слово «logistics» трактується як: 1) тил та забезпечення, 2) матеріально-технічне забезпечення, 3) організація та здійснення роботи в тилу.

Теорія логістики у сучасному її вигляді сформувалася у США. Саме з середини 50-х років поняття «логістика» увійшло в економічну термінологію як

логістика підприємства. Зазначимо, що на теренах ЄСРП цей термін було введено у обіг значно пізніше, оскільки за командно-адміністративної системи в економіці міцно прижився термін «матеріально-технічне забезпечення».

Логістику слід розрізняти як: а) господарський процес; б) функцію управління; в) науку.

А тому термін «логістика» розглядають як:

– науку про оптимальне управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками в економічних адаптивних системах із синергічними зв'язками;

– систему відносин з приводу оптимального переміщення матеріальних, інформаційних та фінансових потоків;

– галузь бізнесу (чи функцію в корпорації), завданням якої є забезпечення переміщення та зберігання продукції та сировини для забезпечення виробництва та продажу.

Логістика, як господарський процес, і як функція управління, передбачає єдину техніку, технологію, економіку і планування переміщення матеріальних, інформаційних та фінансових потоків. Тому є підставити говорити про логістичну систему як сукупність елементів, яка включає закупівлю, складування та збут матеріально-технічних цінностей.

Предметом транспортної логістики є транспорт загального користування, в тому числі: залізничний, автомобільний (для перевезення вантажів та пасажирів), водний (морський та річковий), повітряний та трубопровідний.

Виділення транспорту в самостійну сферу логістики сприяли наступні фактори:

1) неможливість управління матеріальними потоками без транспортування;
2) здатність транспорту реалізовувати основну ідею логістики – створити систему, що надійно, стійко та оптимально функціонує: «постачання – виробництво – розподіл – споживання»;

3) необхідність рішення цілої низки транспортних проблем щодо вибору каналів розподілу сировини, напівфабрикатів та готової продукції в межах логістичної системи;

4) наявність великої кількості транспортно-експедиційних підприємств, що відіграють значну роль в організації оптимальної доставки товарів, як у внутрішніх перевезеннях, так і в міжнародному сполученні;

5) висока питома вага транспортних витрат у загальній сумі логістичних витрат. Їх величина може сягати 50% і вище відсотків від загальних логістичних витратах на просування товарів від первинного джерела сировини до кінцевого споживача готової продукції;

6) значна питома вага транспортної складової у зовнішньоторговельній ціні товарів (особливо для країн з великими відстанями перевезень);

Діяльність у сфері логістики має кінцеву ціль, яка отримала назву «шість правил логістики»: 1. Вантаж – необхідний товар. 2. Якість – необхідна, потрібна якість. 3. Кількість – в необхідній кількості. 4. Час – потрібно доставити в необхідний годину. 5. Місце – в потрібне місце. 6. Витрати – із мінімальними витратами.

Мета логістичної діяльності вважається досягнутою, якщо всі шість умов виконані, тобто необхідний товар, необхідної якості, в необхідній кількості доставлений в потрібний час у визначене місце із мінімальними витратами.

Відповідно до цих «правил», для обрання найбільш оптимального виду транспорту необхідно класифікувати його за наступними характеристиками: 1. Швидкість. 2. Доступність. 3. Надійність. 4. Вантажопідйомність. 5. Частота. 6. Дешевизна.

Проаналізуємо за цими характеристиками види транспорту загального користування.

Швидкість визначається часом руху на певну відстань, тому найшвидший з усіх є повітряний транспорт.

Доступність характеризується здатністю транспорту забезпечити зв'язок між будь-якими двома географічними пунктами. Найбільшою доступністю відрізняється автотранспорт, тому що вантажівки можуть взяти вантаж безпосередньо в місці відправлення й доставити його безпосередньо в місце призначення.

Показник надійності відбиває потенційні відхилення від очікуваного або встановленого графіка доставки. Оскільки трубопроводи працюють цілодобово й не залежать від погоди, перевантаження, вони є найбільш надійним видом транспорту.

Вантажопідйомність характеризує здатність перевозити вантажі будь-якої ваги й обсягу. За цією ознакою найвища оцінка належить водному транспорту, друге місце посідає залізничний транспорт.

Частота – це число перевезень (транспортувань) у графіку руху. Оскільки трубопроводи працюють у безперервному режимі, вони й тут посідають перше місце.

Найменшу собівартість перевезення мають водний, залізничний та трубопровідний види транспорту.

Отже, найшвидшим є повітряний транспорт; найдоступнішим – автомобільний, найнадійнішим – трубопровідний, за критерієм вантажопідйомності та дешевизни на першому місці – водний, за критерієм частоти – трубопровідний.

Аналіз показав важливість ефективного розвитку транспортної логістики. Основна частина витрат в логістичній діяльності припадає на транспортну складову. Встановлено, що найбільшу питому вагу у структурі транспортних послуг загального користування займає автомобільний транспорт.

Для подальшого ефективного розвитку транспортної логістики важливими є комплексність та узгодженість при прийнятті рішень: єдність технічної, технологічної, економічної, інформаційної та управлінської складових. При виборі виду та типу транспортного засобу необхідно враховувати його позитивні та негативні характеристики і розраховувати ймовірні ризики втрат чи недоотримання прибутку.

Перспективи подальших наукових розробок у даному напрямі полягають в обґрунтуванні системного механізму управління транспортними логістичними операціями. Пошук шляхів та можливостей модернізації основних засобів та інфраструктури транспортної логістики.

Використані джерела

1. URL: <http://intkonf.org/kotsyuchenko-gv-ken-vidomenko-oi-doslidzhennya-evolyutsiyi-stanovlennya-logistiki-yak-nauki> (Дата звернення 03.10.2022)
2. URL: <https://westudents.com.ua/knigi/257-logstika-banko-vg.html> (Дата звернення 03.10.2022)

УДК 656.11

*Чуйко Сергій**Доктор філософії з автомобільного транспорту,
голова циклової комісії транспортних технологій
(на автомобільному транспорті),
ВСП «Житомирський автомобільно-дорожній
фаховий коледж НТУ»*

ОЦІНКА РИЗИКІВ І БЕЗПЕКА ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ

Ключові слова: наземний громадський транспорт, працездатність, надійність

Забезпечення безпеки перевезень пасажирів наземним громадським транспортом є найважливішим якісним показником при оцінці діяльності міського транспортного сектора. Світовий досвід переконливо свідчить, що процес скорочення кількості дорожньо-транспортних пригод (ДТП), зниження тяжкості їх наслідків є керованим, а дорожньо-транспортний травматизм можливо прогнозувати і скорочувати.

У рамках управління транспортним процесом при здійсненні маршрутних перевезень і безпекою функціонування ми повинні контролювати ризики управління водієм транспортного засобу.

Одним з базових шляхів раціонального вирішення шляхів підвищення безпеки дорожнього руху серед маршрутних транспортних засобів є системний підхід, який направлений на вивчення елементів системи людина -автомобільна дорога - транспортний засіб. Основною вимогою до будь-якої системи є її бездоганна робота за будь-яких умов.

Кожний елемент системи заздалегідь наділений певними критеріями і передбачає свій рівень допустимої надійності, так як наслідки впливу чи відхилення кожного можуть мати суттєві відмінності між собою.

Здатність безпомилково керувати пасажирським транспортним засобом за будь яких дорожніх умов і ситуацій на протязі робочого часу доцільно визначати як «надійність». Компонентами професійної надійності водія є його підготовленість, придатність і працездатність. У підготовці такого водія першорядне місце, з точки зору соціальної безпеки, займає формування професійних навичок [1, 92].

Оцінювання у сфері безпеки дорожнього руху складається з прогнозування тенденцій і виявлення взаємозв'язків між процесами та змінними.

На підставі проведеного аналізу можна зробити висновок, що такий фактор як «навичка керування автомобілем» є процесом, що змінюється в часі, так само, як і «стаж водія транспортного засобу», що перебуває у причинно-наслідковому зв'язку з екологічною складовою та ризиком виникнення ДТП. Виявлено, що стаж водія транспортного засобу найважливіше не те, як довго фізична особа має посвідчення водія, а те, які саме у водія «напрацювання навиків» з керування за кермом автомобіля – практичний стаж водіння. Оцінюючи надійність водія, фактор «навички керування транспортним

засобом» а також «практичний стаж водія транспортного засобу» слід вважати як фактор для повної та достовірної оцінки надійності водія.

Разом з тим, надійність водія це якісне виконання ним своїх функцій по управлінню транспортним засобом і залежить від його працездатності. Разом з тим, працездатність не є постійною, а має чітко виражену фазність на протязі робочої зміни [2, 14].

Перша фаза характеризується зростанням працездатності при якій функціональний стану організму водія здійснює перехід від стану оперативного спокою до робочого стану. Такий період входження триває від 1-ї до 2-х годин. В залежності від часу доби (змінності) перша фаза може змінюватись відповідно зовнішніх факторів, в тому числі і від стану температури зовнішнього середовища і складності маршруту. Так, чим інтенсивніша робота, тим швидше завершується фаза впрацювання. Не мало важливе значення є вік водія. Чим водій молодший, тим фаза впрацювання коротша. На прискорення фази впрацювання значний вплив відіграє досвід, тренуваність, емоційний стан при обслуговуванні пасажирів і ставлення людини до праці.

Друга фаза характеризується досить високою стійкою працездатністю і є найвищою для конкретного працівника продуктивністю праці. Відбувається певна стабілізація показників фізіологічних і психічних функцій водія, встановлюється оптимальний режим роботи організму. Тривалість другої фази знаходиться в межах 2...2,5 год. У цей період максимальний результат досягається при мінімальній витраті енергії. При цьому, у першій половині дня ця фаза є найактивнішою, хоча також залежить від складності маршруту, функціонального стану працівника, віку, особистісних властивостей.

Третя фаза починає свій розвиток через 3...4 години управління транспортним засобом і характеризується стомленістю працюючого.

Рівень працездатності водія залежить від міри його стомлення. Чим більше міра стомлення, тим нижче рівень працездатності. При цьому водій допускає багато помилок, неадекватно оцінює дорожню ситуацію, унаслідок чого зростає вірогідність виникнення ДТП.

Безпека транспортного процесу галузі формується через освіту й виховання на основі досягнутого рівня культурного капіталу та людського ресурсу. Проте, важливого значення набувають дослідження надійності водія наземного громадського транспорту і спрямованість на професійне навчання. При цьому надійність визначається через ймовірність скоєння ДТП при виконанні транспортного процесу.

Використані джерела

1. Гюлев Н. У., Харченко В. Ф., Шпачук В. П. Вплив функціонального стану водія на безпеку дорожнього руху. Фактор людини у розвитку транспортних систем : монографія. Харків : Видавництво «Лідер», 2017. С. 88–97.
2. Gyulyev N., Dolia V. Qualitative change of the characteristics of the driver's functional state in the traffic jams. Logistyka i jakość. Procesy doskonalące zarządzenie : monografia / Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej. Lublin, 2018. P. 12–24.



СЕКЦІЯ 13

ІСТОРІЯ ТА ТЕОРІЯ ДЕРЖАВИ І ПРАВА, ФІЛОСОФІЯ ПРАВА

УДК 37.14:94(477)

Вихор Ірина

*Викладач історії,
ВСП «Козелецький фаховий коледж
ветеринарної медицини
Білоцерківського національного
аграрного університету»*

НАПИСАННЯ ПІДРУЧНИКІВ З ІСТОРІЇ УКРАЇНИ в 20-40 рр. ХХ ст.

Питання написання підручників з історії України після встановлення радянської влади на українських землях докорінно змінилося. Восени 1917 року був утворений Народний комісаріат та державна комісія по освіті. А. Луначарський і М. Покровський стали заперечувати позитивне значення історичної освіти. Замість цивільної історії запропоновано вивчати історію праці та соціологію. В 1921 році був введений курс суспільствознавства, а в 1923 році взагалі відмовилися від предметного викладання і стали працювати за комплексними програмами. До 1933 року історичний матеріал давався у відповідних відділах загальної історії. Не було підручників і посібників. [5, 102].

Не зважаючи на пильний контроль радянської влади за розвитком історичної науки та процесом викладання історії, в ВУАН продовжили працювати видатні історики Д. Яворницький, Д. Багалій, О. Левицький, М. Слабченко, М. Біляшівський та інші [3, 5]. До того ж в 1924 році з еміграції повернувся М. Грушевський і очолив кафедру історії України при ВУАН. В 1921 році у Харкові був створений Інститут марксизму, історичний відділ якого очолив виходець з Галичини М. Яворський. Він написав кілька офіційних підручників з історії України [2, 53]. В 1929 році М. Яворський очолив Історико-філологічний відділ ВУАН. Ці відомі історики у своїх працях намагалися стверджувати право української держави на саморозвиток.

Після включення України до складу СРСР змінилося ставлення радянської влади до викладання української історії. Все, що стосувалося історії нації, не мало права на існування. Предметом вітчизняної історії вважалася історія СРСР. Під нею розуміли історію Росії з деякими відомостями про минуле інших

національних республік. Історія України розчинилась в загальному курсі громадянської історії й зникла як окремих предмет. В цей час перевага надавалася політграмоті та історії класової боротьби. Так з'явився «підручник-довідник», а з 1925 року «робоча книга». До прикладу, у «Робочій книзі з суспільствознавства. Історія Заходу і Росії», складеної за загальною редакцією М. Покровського, курс викладався не в хронологічному порядку, а в соціологічному розрізі:

- 1) буржуазний лібералізм та радикалізм у Росії;
- 2) народницька революція;
- 3) пролетарська революція;
- 4) російський імперіалізм [4, 148].

В травні 1934 року вийшла постанова ЦКВКП(б) «Про викладання громадянської історії у школах СРСР», де критикувалася спроба підмінити викладання предмета в історико-хронологічній послідовності подій абстрактними соціологічними схемами. Актуальним стало питання створення підручників. З 1934 року Й. Сталін взяв під особистий контроль процес реформування історичної освіти та науки. Було розпочато підготовку підручників з історії стародавнього світу, середніх віків, нової історії, історії СРСР та створено групи вчених істориків по складанню підручників. Керівниками та членами груп стали професори С. Ковальов, Є. Космінський, М. Лукін, М. Ванг, Г. Панкратова, С. Піонтковський, Б. Греков.

У серпні 1934 р. Й. Сталін, А. Жданов і С. Кіров проаналізували конспект підручника з історії СРСР, написаного групою істориків під керівництвом професора М. Ванага [1, 18]. Проте підручник так і не був надрукований. М. Ванага у червні 1936 р. було заарештовано, а 7 березня 1937 р. – засуджено до смертної кари.

3 березня 1936 року у пресі було опубліковано постанову РНК СРСР і ЦК ВКП(б) «Про організацію конкурсу на кращий підручник для початкової школи з елементарного курсу історії СРСР з короткими відомостями із загальної історії» [5, 113]. 11 квітня 1935 р. вийшла постанова ЦК КП(б)У «Про підготовку курсу історії України» [1, 19].

В липні 1936 р. був ліквідований ВУАМЛПН і утворений новий Інститут історії України Академії наук УРСР, де почали працювати провідні історики – автори майбутнього підручника: К. Гребенкіна, К. Гуслистий, В. Гуристримба, А. Сараджев, Т. Скубицький, М. Трегубенко. Протягом грудня 1936 – жовтня 1937 рр. були заарештовані і згодом розстріляні автори курсу історії України на чолі з першим директором інституту А. Сараджевим. Майже всі репресовані вчені інституту, як свідчать протоколи допитів, «зізнавалися» у шкідницькій позиції щодо підручника з історії України.

Підготовку підручника з історії України контролювала Президія АН УРСР. 21 листопада 1940 року підручник було надруковано [1, 19]. Текст підручника характеризувався академічністю, енциклопедичністю, довідковістю. Особливістю історичної дидактики 1930-х рр., втіленням якої є «Короткий курс історії України», є надмірне цитування і спонукання учнів до заучування висновків із робіт К. Маркса, Ф. Енгельса, В. Леніна, Й. Сталіна. Також було випущено «Нариси з історії України» та декілька томів «Історії України в документах і матеріалах».

Перебуваючи в евакуації, в Башкирії (Уфі), науковці Інституту історії України підготували ще кілька підручників. У 1942 р. вийшов друком «Нарис історії України», підготовлений авторським колективом у складі К. Воблого, К. Гуслистого, В. Дядиченка, Ф. Лося, М. Петровського, Л. Славіна, М. Супруненка та Ф. Шерстюка [5, 114]. Книга охоплювала виклад історичних подій від найдавніших часів до початку війни. Також було надруковано перший том майбутнього чотиритомного підручника з історії України для вищих навчальних закладів.

У післявоєнний час дані підручники вже не задовольняли владу. Авторів було звинувачено в «буржуазно-націоналістичному перекручуванні історії», а «Короткий курс історії України», «Нарис історії України» та перший том чотиритомної «Історії України» визнавалися такими, що фальсифікують історичний процес.

Таким чином, після утвердження в Україні радянської влади умови для наукової роботи в галузі історії та написання підручників з історії докорінно змінилися. Історія стала політикою, перекинутаю в минуле. Вихід «Короткого курсу історії України» знаменував відхід від національної історіографії та повну залежність української історичної науки від позиції радянської влади.

Використані джерела

1. Дослідницькі практики Інституту історії другої половини 1930-х поч. 1950-х рр. або у пошуках моделі «ідеального» сталінського підручника. Українська історична дидактика : Академічний дискус (До 80-річчя Інституту історії України). Київ : НАН України, Ін-т історії України, 2016. С. 14-19.
2. Єсельчик С. Імперія пам'яті : Російсько-українські стосунки в радянській історичній уяві. Київ : Критика. 2008. 80 с.
3. Історик і влада : колективна монографія / відп. ред. В. Смолій. Київ : НАН України, Ін-т історії України. 2016. 320 с.
4. Удод О. «Шкільний підручник як історіографічне явище». Українська історична дидактика : Академічний дискус (До 80-річчя Інституту історії України). Київ : НАН України, Ін-т історії України, 2016. С. 145 – 115.
5. Юркова О. «Історія України» і «Короткий курс», або як у 1940 році постала «українська радянська історіографія». Світло і тіні українського радянського історіописання : матеріали міжнародної наукової конференції, 22–23 трав. 2013 р. Київ : НАН України, Ін-т історії України, 2015. С. 101 – 115.

УДК 94(477)"1648/179"

*Решотнік Вероніка**ВСП «Фаховий коледж транспорту
та комп'ютерних технологій
Національного університету
«Чернігівська політехніка»*

БАТУРИНСЬКА ТРАГЕДІЯ

Ключові слова: *козаки, гетьман, Батурин, російська армія, війна, оборона, гетьманська столиця.*

314 років тому жорстоко знищило українське місто Батурин військо російського царя Петра I. В ті часи місто було гетьманською столицею. Жахливі події назвали в історії «Батуринська трагедія» та «Страшна різанина». Батуринська трагедія сталася 2 листопада 1708 року. В наші часи цей день в Україні є Днем пам'яті [1, 1].

Під час Північної війни між Швецією та Московським царством Український гетьман переконався в тому, що цар Петро I знищує основи української державності і порушує обов'язок обороняти Україну від поляків, що являло собою основу угоди 1654 року. Іван Мазепа перестав вважати себе зобов'язаним зберігати вірність цареві і 7 листопада 1708 року, в той час коли Карл XII ішов через територію України на Москву, пристав до нього разом з козаками і старшиною і надав шведам підтримку продовольством [3, 1].

Оборону Батурина очолив козацький полковник Дмитро Чечель. На пропозицію московитів скласти зброю козаки відповіли, що вмруть скоріше, ніж віддадуть гетьманську столицю супостату. Батурин, добре укріплена фортеця з належним запасом боєприпасів і провізії, міг витримати і багатомісячну облогу. Але зрадник Іван Ніс надав інформацію Меншикову про таємний лаз, що вів у фортецю. Московське військо вступило в місто скориставшись підземним ходом [2, 1].

Нападники ввірвались у місто і знищували всіх підряд: стріляли, різали, спалювали, рубали людей. Місто було спалене та розграбоване. Керівників оборони катували і стратили, оборонців розіп'яли на хрестах. «Люди ховались у церквах, але озлоблені стрільці розбивали двері та закидали у вікна факели. Разом з мешканцями вигоріло п'ять батуринських церков. Французькі часописи, отримавши інформацію з України, вийшли із заголовками: «Страшна різня», «Жінки й діти на вістрях шабель». «Газет де франс» писала: «Усі мешканці Батурина без огляду на вік і стать вирізані, як наказують нелюдські звичаї москалів... Ціла Україна купається у крові» [1, 1].

Після спалення Батурина, у малих та великих містах, що зайняла російська армія, вивішували укази царя до українського народу, а поруч виставляли голови полонених з гетьманської столиці, наколоті на палю. Залякані городяни вибору не мали і писали чолобитні царю. Ці чолобитні Петро I отримав у день

обрання нового гетьмана і вони мали показати провал задуму Мазепи та розвіяти сумніви у тих, хто не визначився зі стороною, пише історик Сергій Павленко [1, 1].

Усього в Батурині, за різними підрахунками істориків, винищили від 11 до 14 тисяч людей, у тому числі дітей, жінок, літніх людей [1, 1].

Після зруйнування, Батурин стояв пустою 40 років. На згарищі було заборонено селитися і будуватися. Гетьманську столицю перенесли до Глухова. Відродження міста розпочалося в 1750 році за гетьмана Кирила Розумовського [3, 1].

«Історію легко переписати, але змінити те, що насправді було, неможливо. Без загибелі Батурина важко усвідомити існування російської держави. Проявлені у військовій кампанії 1708 року приклади нечуваного деспотизму, жорстокості – реакція самозбереження російського самодержавства, до якого не були готові ані учасники боротьби за волю України, ані Карл XII», – пише історик Сергій Павленко [4, 1].

Використані джерела

1. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/29579186.html>
2. URL: <https://bcrda.gov.ua/news/09-59-59-02-11-2018/>
3. URL: <https://www.0462.ua/news/3254596/baturinska-tragedia-ak-ce-bulo-sogodni-cergovi-rokovini>
4. URL: <https://armyinform.com.ua/2022/11/13/baturynska-tragediya-povtoryuyetsya-sogodni-nashhadky-kativ-nyshhat-ukrayincziv-nynishnih/>



СЕКЦІЯ 14

ПРАВО

УДК [349.23:331.322]355.017

Науменко Ольга

*ВСП «Бобровицький фаховий коледж
імені О. Майнової НУБіП України»*

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДПУСТОК В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Ключові слова: відпустки, грошова компенсація, КЗпП, стаж.

Нормативними актами, які визначають державні гарантії працівникам право на відпустки є: Закон України «Про відпустки» від 15.11.1996 № 504/96-ВР (далі – Закон про відпустки) та Кодекс законів про працю України (далі – КЗпП). З початку військового стану було прийнято низку законодавчих актів, якими внесено зміни до трудового законодавства. Зокрема, Законом України «Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану» від 15.03.2022 № 2136-ІХ зі змінами та доповненнями (далі – Закон). У період дії воєнного стану не застосовуються норми законодавства про працю в частині відносин, що врегульовані зазначеним Законом. Закон діє винятково протягом періоду воєнного стану та втрачає чинність з дня його припинення або скасування, крім частини 3 ст. 13 Закону.

Основне правило при наданні відпусток, яке не зазнало змін, і про яке не слід забувати, це те, що відпустки мають надаватися відповідно до графіка відпусток. Наявність графіка дає можливість роботодавцю своєчасно письмово попередити працівника про дату початку відпустки, підготувати відповідні розпорядчі документи, виплатити працівнику заробітну плату за час відпустки і, врешті-решт, відправити у відпустку працівника, який з будь-яких причин відмовляється її використати. Протягом дії воєнного стану роботодавець звільнений від обов'язку щодо надання працівнику відпустки тривалістю більш ніж 24 календарні дні, коли більша тривалість відпустки передбачена працівнику законодавством, колективним і трудовим договором. Якщо тривалість щорічної основної відпустки працівника становить більше 24 календарних днів, то різниця днів відпустки не втрачається, надання невикористаних у період дії воєнного стану днів такої відпустки переноситься на період після припинення або скасування воєнного стану. Обмеження тривалості відпустки 24 календарними днями, які можуть надаватися під час воєнного стану, стосуються виключно щорічної основної відпустки. При цьому

працівникові також можуть бути надані щорічні додаткові відпустки, соціальні та інші відпустки, які передбачені Законом про відпустки.

У разі звільнення працівника в період дії воєнного стану йому виплачується грошова компенсація відповідно до ст. 24 Закону про відпустки. Окрім цього, у разі смерті працівника грошова компенсація за не використані ним дні щорічних відпусток, а також додаткової відпустки працівникам, які мають дітей або повнолітню дитину – особу з інвалідністю з дитинства підгрупи А І групи, що не була одержана за життя, виплачується членам сім'ї такого працівника, а в разі їхньої відсутності – входить до складу спадщини.

У період дії воєнного стану роботодавець може відмовити працівнику в наданні будь-якого виду відпусток (крім відпустки у зв'язку з вагітністю та пологами та відпустки для догляду за дитиною до досягнення нею трирічного віку), якщо такий працівник залучений до виконання робіт на об'єктах критичної інфраструктури. У період дії воєнного стану роботодавець може відмовити працівнику в наданні невикористаних днів щорічної відпустки. Також в період воєнного стану не застосуються норми ч. 7 ст. 79, ч. 5 ст. 80 КЗпП та ч. 5 ст. 11, ч. 2 ст. 12 Закону про відпустки, які передбачають, що:

- невикористана частина щорічної відпустки має бути надана працівнику, зазвичай, до кінця робочого року, але не пізніше 12 місяців після закінчення робочого року, за який надається відпустка;

- забороняється ненадання щорічних відпусток повної тривалості протягом двох років підряд, а також ненадання їх протягом робочого року особам віком до вісімнадцяти років та працівникам, які мають право на щорічні додаткові відпустки за роботу зі шкідливими і важкими умовами чи з особливим характером праці.

Таким чином, починаючи з 19.07.2022 роботодавець має право вирішувати на власний розсуд, чи надати працівнику щорічну основну відпустку в умовах воєнного стану повної тривалості, чи обмежити її 24 календарними днями. Крім того, роботодавець самостійно вирішує, чи надавати щорічну основну відпустку під час воєнного стану за минулий рік. Протягом періоду воєнного стану роботодавець на прохання працівника може надавати відпустку без збереження заробітної плати без урахування норм ч. 1 ст. 26 Закону про відпустки.

З 19 липня 2022 року з'явився окремий вид відпустки без збереження зарплати на час війни – через виїзд за межі України. За цією новою підставою відпустка без збереження заробітної плати надається:

- тривалістю – не більше 90 календарних днів у період дії воєнного стану. Закон не обмежив можливості працівника реалізувати своє право на цю відпустку кілька разів, однак загальна тривалість відпусток (частин) яку працівник може вимагати надати відповідно до цієї норми не може перевищувати 90 днів протягом дії воєнного стану;

- виключно працівникам, які виїхали за межі території України або набули статус внутрішньо переміщеної особи, що підтверджується довідкою;

- в обов'язковому порядку за заявою працівника;

- роботодавець не може відмовити працівнику в наданні цієї відпустки. З огляду на умови її надання, працівник має підтвердити той факт, що він «виїхав за межі території України» або «набув статусу внутрішньо переміщеної особи». У разі повернення працівника, який перебуває в зазначеній відпустці на

територію України, з огляду на умови її надання, особа втрачає право вимагати продовження такої відпустки. Періоди, які зараховуються до стажу роботи, що дає право на щорічну відпустку, встановлено ст. 9 Закону про відпустки та ст. 82 КЗпП.

З 19.07.2022 до цих норм було внесено зміни. Зокрема, вони торкнулися працівників, призваних на строкову військову службу, військову службу за призовом осіб офіцерського складу, військову службу за призовом під час мобілізації, на особливий період, військову службу за призовом осіб із числа резервістів в особливий період, а також прийнятих на військову службу за контрактом, зокрема шляхом укладення нового контракту на проходження військової служби. Таким чином, починаючи з 19.07.2022 період військової служби таких осіб не зараховується до стажу, який дає право на щорічну основну відпустку.

У період дії воєнного стану святкових і неробочих днів немає, отже, під час війни свята входять у тривалість таких відпусток, як звичайні дні. За загальним правилом відпустки оформляються на підставі заяв працівників або попередження про їхній початок. Але зважаючи на воєнний стан, у зв'язку з неможливістю подати оригінали заяв, працівники можуть направляти їх будь-яким доступним способом, наприклад, за допомогою електронної пошти чи месенджерів: Viber, Whats App, Telegram тощо. Тобто якщо роботодавцю надійде така заява, і він не проти надати працівнику таку відпустку, роботодавець, має видати наказ про надання щорічної (основної чи додаткової) відпустки. Відповідно до нової редакції частини третьої ст. 115 КЗпП заробітна плата працівникам за весь час відпустки виплачується до початку відпустки, якщо інше не передбачено трудовим або колективним договором.

Згідно зі ст. 79 КЗпП та ст. 12 Закону про відпустки відкликати працівника з відпустки можна, якщо він перебуває в щорічній відпустці. При цьому відкликання допускається лише за згодою працівника і лише в окремих випадках, передбачених законодавством.

Використані джерела

1. Кодекс законів про працю України від 10 грудня 1971 року N 322-VIII.
2. Закон України «Про відпустки» № 504/96-ВР від 15.11.96.
3. Законом України «Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану» від 15.03.2022 № 2136-IX.



СЕКЦІЯ 15

СУЧАСНІ ОСВІТНІ ТЕХНОЛОГІЇ

УДК 37.016:811.111

Hloba Yulia

*Teacher of the highest category,
Separated Subdivision
«Applied college of Transport and
Computer Technology of Chernihiv
Polytechnic National University»*

SOME NEW APPROACHES TO TEACHING ENGLISH: GIVE THE PEOPLE WHAT THEY WANT

Keywords: imperative, skills, competencies, final project, true needs, learning tools.

Ever get tired of seeing the same old teaching routines? I can still remember my old high school English lessons memorizing verbs, answering worksheets, taking dictation and repeating, repeating, repeating. But that was 25 years ago!

The prevalence of social media and the internet as a whole have changed the way people learn languages for the better. It's imperative for modern language teachers to address the needs and interests of today's students.

Here I'd like to highlight several new methods of teaching English in the modern classroom.

1. Task - based approach

Traditional curriculum design makes student input minimal. That's why it's imperative to build lesson plans around activities that all students can feel comfortable with and relate to.

The task - based approach represents a significant paradigm shift since the focus on content has shifted to skill and competencies. So, planning and design aren't about what's taught, but why it's taught.

Sample tasks could be car repairing at the service station, buying a computer, writing a letter of complaint after having been sold wrong medicines at the pharmacy and so on and so forth. In this approach the language taught revolves around the task itself. Grammar, vocabulary and language skills are just the vehicles that enable students to achieve their final outcomes. Before adopting the task - based approach,

educators must ask themselves, «Why are my students learning English?». Educators must then look at ways to help their learners achieve their personal goals. The answers to these questions will help create a program that's relevant to your students.

2. Project - based approach

The application of this approach begins by determining why students are in the class. For instance, my students who study office management have often the tasks to produce specific reports in English how to construct business letters. So, we break one sample report into sections and analyze each segment. Each student prepares the sections as if they are the real thing. In class my students encounter the difficulties with the vocabulary and grammar needed to complete each section. Their final project is usually a finished report they can submit to the boss of any company (according to the criteria of our role - playing). As a rule, it is a lot of work, but we have fun with it. Moreover, every participant is motivated greatly as he feels the necessity of the current challenge in the nearest future.

3. Lexical syllabus

While the previous two approaches focus heavily on the skills and competencies that students need to develop, this approach focuses on what students actually need to produce. In particular, the actual words that students need to understand in order to conduct specific tasks. Professional students need very specific vocabulary pertaining to their field.

Since this approach focuses on content, tasks and homework assignments should focus on students' true needs. Examples of these assessments include writing an e-mail for a job application or arranging the time for an interview.

Activities can range from matching pictures and definitions to working with dialogues. This is where technology can be a teacher's best friend. Since this method focuses on learning the right vocabulary, there are plenty of classroom programs and apps that can help students to learn in an engaging way. Movie trailers and music videos allow students to hear new words in natural use. This is a great way to reinforce their learning and help them to understand how to use their vocabulary words. Students can also search for a word to see it in a video or watch videos they're interested in and pick up new words from the interactive subtitles.

4. Using smartphones in the classroom

Many teachers consider smartphones to be a distraction since most students hate to part with them. The only way out is to find a common ground.

Smartphones provide many useful tools for students such as dictionary, translator and grammar reference apps. Students need to understand that their phones aren't for play or personal use only, but to be used as learning.

A great dictionary/ translator/ grammar reference tool is WordReference.com mobile app, available on Apple's App Store and the Google Play Store.

Aside from translations, WordReference has English dictionary and a forum where other users can comment on difficult words or expressions.

A good example of how smartphones enhance classroom learning is the scavenger hunt exercise. Here students must go through websites to find the information they need to fill out a worksheet. The key issue here is to be creative with the use of smartphones. Other uses for smartphones in the classroom could be polling

apps, surveys or even recording. Students can record themselves in action which helps them to receive feedback on specific tasks and activities.

Survey Monkey is another fun app to add to your English classroom. It lets you create surveys, which students can conveniently access from their phones and answer right away. This can be used as an assessment tool or as a part of a portfolio of activities. For example, students could even design survey questions, fill them out, analyze results and then create a presentation of those results.

Bottom line: combining the task – based approach, the project – based approach and the lexical syllabus with effective use of technology in the classroom, you’ll get a winning formula no teacher can ignore.

References:

1. URL: <https://www.teachingenglish.org.uk/article/a-task-based-approach>
2. URL: <https://www.teachingenglish.org.uk/article/task-based-speaking>
3. URL: <https://www.teachingenglish.org.uk/blogs/jane-willis/grammar-based-teaching-task-based-teaching-making-shift>
4. URL: <https://www.teachingenglish.org.uk/article/criteriaidentifying-tasks-tbl>

УДК 37.022:330.341.1

Zuikova Olena, Trusevych Olena

*College of Transport and Computer Technologies
Chernihiv Polytechnic National University
№ 15 Modern Educational Technology*

MODERN TECHNOLOGIES IN THE EDUCATION SYSTEM

Keywords: *education technology, EdTech, teaching and learning, education*

Many new technologies are being used in the education system today: online learning, social networking, interactive whiteboards, podcasting, class blogs and wikis, and mobile devices. Education technology can help teachers and students better engage with course materials and make learning more interactive and collaborative. Educational technology provides benefits such as collaboration, communication, organization, efficiency, virtual experiences, additional support and more [1, 1].

Educational technology is one of the leading sciences that constantly updates its concept and content to be compatible with the needs of the emerging scientific field and with the changes of the age. The concept of educational technology has evolved over time to become more comprehensive and more widely is used in the modern era: The era of Information Technology Revolution.

Education technology is an integrated system based on a structure of knowledge and science specialized in human learning, and the use of a range of learning resources, both human and non-human, that promote and support the activities of students (learners); by relying on the application of the curriculum of systems that achieve the objectives of education.

Educational technology includes a range of educational tools and devices, such as computers and television.

Many of the educational strategies are used in applying this technology in Education, such as self-learning, and group education, and examples of tools and devices used in the application of education technology are:

Open Education Resources: A set of modern means to help students learn; by reducing the financial costs of traditional subjects, and by enhancing their reliance on digital learning resources.

Virtual education: An educational tool that can be applied in or out of classrooms by using video recordings and watching students in the classroom or using their mobile devices.

Monitoring tools: They are a means used to supervise exams, and are more sophisticated than the routine way of observing students during exams.

Performance Monitoring tools are centers that bring together students to submit their exams and ease their mobility from one place to another or between countries to submit exams; Their place of residence was far from the exam site.

Formative assessment: An evaluation method used by a teacher or teacher at a school or university. This assessment helps to provide students with a perspective.

It also transforms the assessment into an analytical and structured method that helps the teacher to prepare many questions for student assessment, helps to organize them according to descriptive data.

Discussion forums: is an educational experience based on the establishment and design of a specialized council to discuss the subjects, and has many features such as enhancing the role of students in the participation, and activate the role of collaborative learning, whether using the Internet or outside [1, 1].

We often think of technology as a new app or the latest smartphone, but few of us think of the power tech has in education. Although some time might have passed since you were last in school, tech is being used to update and advance our current education system.

Teachers and students use technology in the classroom in a variety of ways to boost the learning experience and make education smarter than ever, and education technology, «EdTech» is now an industry of its own.

During the pandemic, education technology has transformed from a perk to a necessity for school districts continuing to use remote and hybrid learning practices. The best examples of EdTech don't distract from the classroom or deter from the lesson plan. Instead, these are tools designed to create a seamless learning environment for all students and educators, regardless of where they may be participating from on any given day.

EdTech is designed to integrate directly into a class's lesson plan to enhance the educational experience. If you find that the tech you've chosen to support your classroom this year is causing more distractions or disconnect than its solving, take that as a sign to switch over to some different tech. The good news is, with an abundance of education technology available today, there are tools designed to support any remote or hybrid class. [2, p. 1]

The key role of the teacher is to help the student understand a particular topic. Technology is the tool that the teacher will use to achieve this goal. Technology alone cannot manage or control the learning process. It is very important that the teacher knows that the way technology is used in education is what makes it useful or harmful to the educational process.

So it is important for the teacher to determine what the student needs to learn in addition to identify the technology that will need to be used during the process of education, then the teacher to learn how to use technological tools in the classroom [1, 1].

Використані джерела

1. <https://www.scientificworldinfo.com/2019/03/how-modern-technology-is-used-in-education.html>
2. <https://resources.owllabs.com/blog/education-technology>

УДК 37.022

Івашенцева Євгенія

*Викладач вищої категорії,
викладач-методист,
ВСП «Фаховий коледж
транспорту та комп'ютерних технологій
Національного університету
«Чернігівська політехніка»*

INTEGRATIVE APPROACH TO LEARNING

Key words: achievements, integration, integrative approach, language skills,

*When people begin to be taught not to
what they should think, but
how they should think
then all misunderstandings will disappear.*

Georg Lichtenberg

Integration, or unification, in education is a natural way of development. The English language provides many opportunities for synthesis: we combine programs of different subjects (CLIL), we teach various skills, we talk about current topics in the lessons. Lessons become useful not only because of language skills. Non-linear forms of learning change the behavioral patterns of students, develop thinking and broaden their horizons.

Modeling, role playing

Practice of difficult situations and issues through problem solving in a non-standard context. Modern college kids spend a lot of time in the virtual world, imitate superheroes. Use it – introduce a roll-play from the Marvel universe into the lesson or ask them to come up with a script for a new movie.

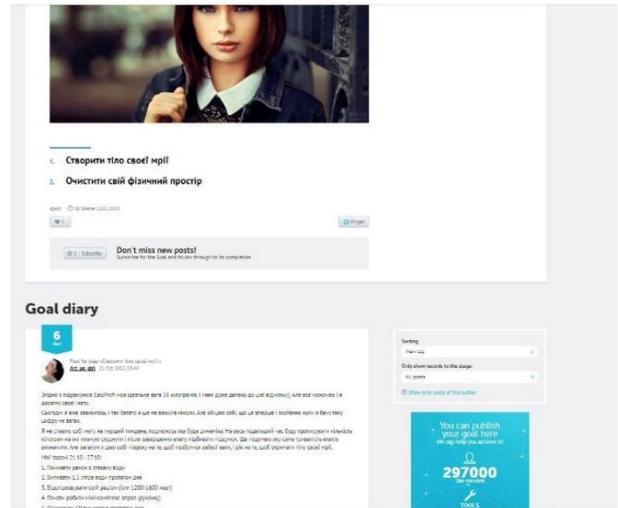
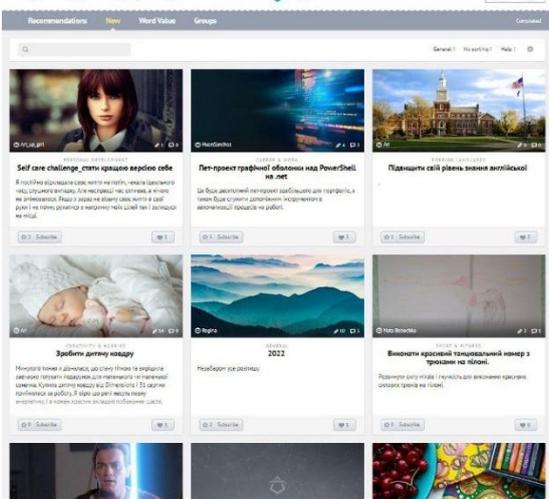
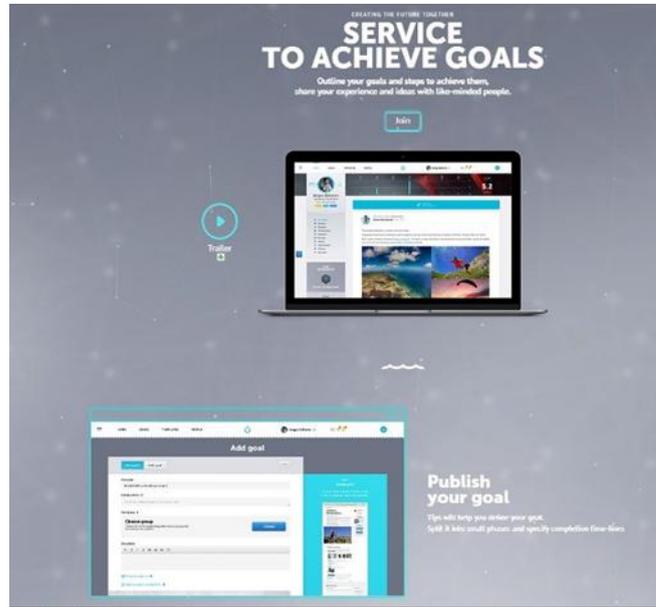
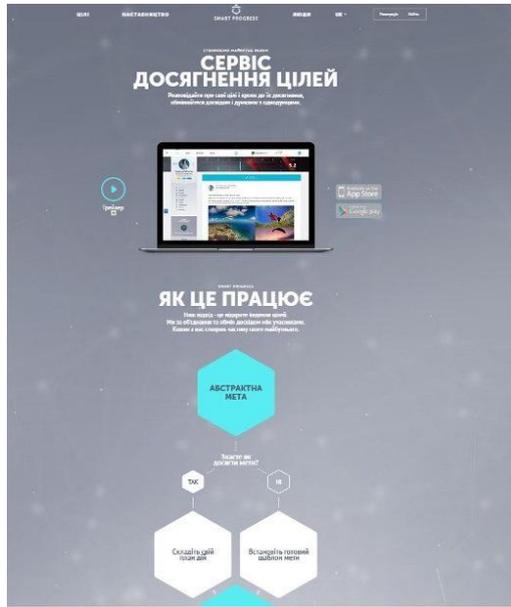
Feedback

Expanded feedback. Each student must understand the real results and see the possibilities for correcting mistakes. For example, in my practice, when writing an essay in English, I use sticker sheets of different colors, depending on the grade. In

them, I prescribe the strengths of the essay, what needs to be improved, what structures and topics to repeat, and where to find information.

Performance evaluation

Regularly reviewing progress and setting follow-up targets based on what has already been achieved. Suggest the student keeping a diary of achievements. Do it with the Smart progress app, where you can share the results with other participants.



Coaching

A well-known method of mutual learning. In pairs or groups, the students can discuss the teacher’s questions, explain the rules. Peer teaching (in short, peer teaching occurs when students, by design, teach other students) works more effectively with teenagers, as they listen more to their peers in their transitional age.

Combination of disciplines in one lesson

Preparation of lessons based on materials from different subjects. Select texts related to the topics of biology, geography, literature, history, etc. Students will clearly see that the language is a tool for getting to know the world around them. Such classes broaden horizons and increase motivation for learning.

Use elements of an integrative approach in individual tasks, for example, invite students to make up a dialogue:

Use the London map and fares chat to act out a dialogue between a passenger and a seller. You have to travel from Liverpool to Westminster.

An integrative approach to learning is a format that meets the needs of the modern world. It is aimed at the practical application of knowledge and helps to solve the problems of one subject by means of another. Each student will learn to interact with others, receive a complete system of knowledge about the world.

Використані джерела

1. Освітня платформа Skyteach [Електронний ресурс] – URL: <http://skyteach.com>
2. Освітня платформа Smartprogress [Електронний ресурс]. URL: <https://smartprogress.do>
3. Освітня платформа Tteachthought [Електронний ресурс]. URL: <https://www.teachthought.com>

УДК 37.016:6

Савчук Анжеліка

*Викладач-методист,
ВСП «Чернігівський фаховий коледж
інженерії та дизайну
Київського національного університету
технологій та дизайну»*

З ДОСВІДУ ВИКОРИСТАННЯ ВІРТУАЛЬНИХ ЛАБОРАТОРІЙ ПРИ ВИКЛАДАННІ ЗАГАЛЬНО-ТЕХНІЧНИХ ДИСЦИПЛІН В УМОВАХ ЗМІШАНОГО НАВЧАННЯ

Ключові слова: віртуальні лабораторні роботи, загально-технічні дисципліни

Як не втратити змістовність лабораторного практикуму в умовах воєнного стану та змішаного навчання.

2022 рік для України став роком, коли нація виборює право на своє існування, коли кожен українець бореться на своїй ділянці відповідальності: наші воїни зі зброєю в руках б'ють наших ворогів, а викладачі – зі зброєю іншого калібру. В умовах постійної загрози ракетних ударів, руйнації енергетичної системи України, коли заняття перериваються повітряними тривогами, коли електрика вимикається за аварійними графіками, а разом з нею опалення і водопостачання, перед викладачами встають задачі не лише донести навчальну інформацію до здобувачів освіти, але й зберегти змістовність і не формальність лабораторного практикуму.

У своїй педагогічній діяльності я активно використовую віртуальні лабораторії, які допомагають мені у візуалізації/симуляції проведення лабораторних робіт з дисциплін загально-технічного циклу, таких як: Матеріалознавство, Технологія обробки матеріалів, окремі теми з Опору матеріалів. Першим ресурсом, який охоплює вище зазначені дисципліни і дає

вільний доступ до віртуальних лабораторій – проект Virtual Labs [2], який є ініціативою Міністерства розвитку людських ресурсів (MHRD), Уряду Індії під егідою Національної місії з освіти за допомогою інформаційно-комунікаційних технологій (NMEICT) та об'єднує 11 індійських інститутів-учасників. Ці віртуальні лабораторії не потребують додаткового налаштування інфраструктури для проведення експериментів на території користувача (рис. 1). Ресурс має англomовний інтерфейс, але для зручності використання можна скористатись вбудованим перекладачем браузера Google. Особисто я використовую віртуальні випробування на статичне кручення, другий закон Ньютона, момент інерції маховика, моделювання процесів обробки металів тиском (кування, висадка, прокатка, штампування). Кожен дослід супроводжується вкладками, де наведені теоретичні відомості, опис процедури (хід виконання роботи), питання до самоконтролю, які можна надіслати на перевірку і моментально отримати результат; сама анімована симуляція; практичні завдання після проведення лабораторної роботи (рис. 2).



Рисунок 1

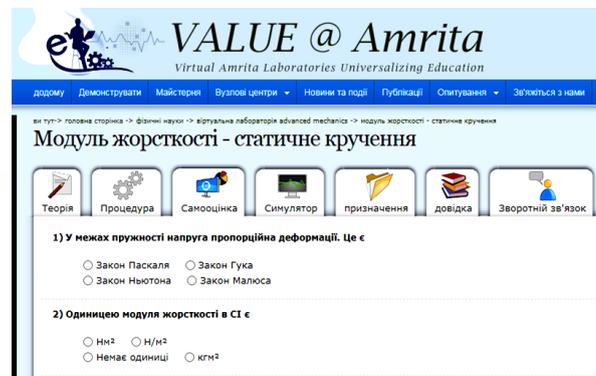


Рисунок 2

Наступний ресурс, який використовую для проведення лабораторних робіт та візуалізації деяких тем з дисциплін Технічна механіка, Конструкційні та електротехнічні матеріали – Go-Lab [3]. Екосистема Go-Lab – це безкоштовна платформа яка фінансується Євросоюзом, може використовуватися будь-яким викладачем з будь-якої країни. Мова інтерфейсу – англійська, але доступний переклад на українську сторінки в браузері (рис. 3). В моїй педагогічній практиці ця платформа корисна при вивченні Кінематики та Динаміки (сили інерції, руху тіла, швидкості) та деяких тем, пов'язаних з електротехнічними матеріалами, наприклад характеристик напівпровідників.

У порівнянні з попереднім ресурсом, у Go-Lab ми можемо змінювати вихідні параметри для моделювання дослідів, обчислювати їх характеристики, спостерігати за процесами у симуляції, але проведення контролю знань, або постановку завдання для практичного застосування – ресурс не передбачає. І тут в нагоді стають перевірені платформи Classtime.com [4] та vseosvita.ua [5], на яких я маю власну бібліотеку тестових завдань як для захисту лабораторних робіт, так і для проведення семестрових контрольних робіт.[1, 137]

Онлайн-лабораторії

Знайдіть онлайн-лабораторії, щоб збагатити заняття в класі захоплюючими науковими експериментами.

Рисунок 3

Ще один безкоштовний ресурс з інтерактивними симуляціями, фізичними моделюваннями, анімованими в режимі реального часу, з якими можна взаємодіяти, перетягуючи об'єкти або змінюючи параметри, пропонує сайт myPhysicsLab [6]. Сайт створив американський інженер-програміст Erik Neumann у 2001 році і надав до нього вільний доступ всім бажаючим (рис. 4).

Фізичне моделювання

Клацніть на одну з симуляцій фізики нижче... ви побачите їх анімацію в реальному часі та зможете взаємодіяти з ними, перетягуючи об'єкти або змінюючи параметри, наприклад гравітацію.

myPhysicsLab.com
англійська попередній наступний

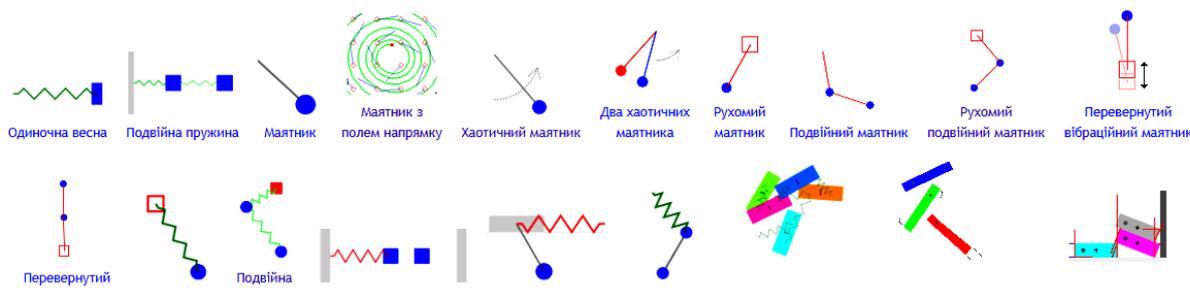


Рисунок 4

Даною платформою користуюсь не лише в умовах змішаного та дистанційного навчання, але і на аудиторних заняттях – додає такої необхідної наочності та підвищує зацікавленість студентів.

Використані джерела

1. Савчук А. М. З досвіду організації та проведення дистанційного навчання загально-технічних дисциплін. *Напрями розвитку внутрішнього ринку України в умовах конкуренції*: зб. матеріалів Всеукраїнської наук.-практ. конф. (Чернігів, 09.12.2021)/ [редкол.: Янченко Т., Радченко В., Дубина М., Кальченко О., Ревко Л., Поцелуйко І., Лісова М., Піщолка І.]; Коледж транспорту та комп'ютерних технологій ЧНТУ. Чернігів, 2021. С. 136-137
2. Wireless research laboratory (Бездротова дослідницька лабораторія). URL: <https://www.vlab.co.in/>
3. Sharing and Authoring Ecosystem (Екосистема спільного користування). URL: <https://www.golabz.eu/>
4. Ваш шлях до успіхів учнів – Classtime. URL: <https://www.classtime.com>
5. Всеосвіта – спільнота активних освітян. URL: <https://vseosvita.ua/>
6. Physics Simulations (Фізичне моделювання). URL: <https://www.myphysicslab.com/>

УДК 37.022:004

*Черніков Віталій**Викладач,**Прилуцький технічний фаховий коледж*

ВПРОВАДЖЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ «ПЕРЕВЕРНУТОГО НАВЧАННЯ» В ОСВІТНЬОМУ ПРОЦЕСІ

Ключові слова: «перевернуте навчання», відеолекції, online, інтернет-ресурси.

Сучасні тенденції організації навчального процесу у закладах фахової передвищої освіти свідчать про безперервну розробку та удосконалення стратегій, які б забезпечували якісне засвоєння навчального матеріалу та формування базових професійних компетентностей і програмних результатів навчання.

В умовах онлайн навчання значний інтерес становить методика «перевернутого навчання», яка набуває актуальності і активного застосування у педагогічній практиці завдяки акценту на самостійну роботу студента, якісне методичне забезпечення і активізацію його пізнавальної активності.

Вперше принцип «перевернутого» навчання був обґрунтований двома вчителями Джонатаном Бергманом (Jonathan Bergman) та Аароном Самсом (Aaron Sams), які у 2007 році придумали, як забезпечити своїми лекціями спортсменів, які часто пропускають заняття. Спочатку це були презентації навчальних матеріалів у PowerPoint, а потім – відеоролики зі звуковим супроводом. [3, с. 331].

Класична модель «перевернутого навчання» передбачає попереднє ознайомлення студентів із теоретичним матеріалом наступного заняття, який може бути наданий як у вигляді опорного конспекту лекцій, так і у вигляді слайдів, відео- і аудіодокументів. В аудиторії викладач організовує обговорення вивченого матеріалу, пояснює складні моменти, відповідає на запитання, використовує інтерактивні методи навчання. [1, с. 16].

Зустрічаються такі типи перевернутого навчання.

1) типовий перевернутий клас (The Standard Inverted Classroom). Студенти опрацьовують матеріал майбутньої лекції чи практичного заняття, переглядаючи відеолекції чи текстові матеріали;

2) орієнтований на дискусію перевернутий клас (The Discussion-Oriented Flipped Classroom). Студенти отримують завдання переглянути певні відеоролики або матеріали інтернет-ресурсів, а викладач на занятті організовує обговорення одержаної інформації;

3) сфокусований на демонстрації перевернутий клас (The Demonstration-Focused Flipped Classroom). Викладач демонструє необхідну діяльність, а студенти сприймають і аналізують її, а потім самостійно виконують поставлені завдання;

4) псевдоперевернутий клас (The Faux-Flipped Classroom). Застосування цієї форми буде доцільним, якщо немає впевненості, що студенти самостійно

готуватимуться вдома. Така модель дає змогу студентам переглядати відео на уроці, а після цього виконувати відповідні завдання та в разі потреби одержувати індивідуальні консультації педагога;

5) груповий перевернутий клас (The Group-Based Flipped Classroom). Ця модель спонукає студентів вчитися один в одного, в процесі інтерактивної взаємодії одержувати правильні відповіді, знаходити ефективні способи отримання інформації, шляхи проведення наукового дослідження тощо;

6) віртуальний перевернутий клас (The Virtual Flipped Classroom) дає змогу організувати роботу студентів так, щоб весь процес навчання відбувався дистанційно: викладач пропонує студентам матеріал для перегляду, завантажує практичні завдання, консультує онлайн, проводить тестування і виставляє підсумкові бали;

7) «перевернутий» викладач (Flipping The Teacher) передбачає, що не обов'язково всю роботу має виконувати викладач – готувати або шукати відеоматеріали, формувати практичні завдання, консультувати, перевіряти роботи. Певні види робіт можуть виконати студенти, а викладач спостерігатиме за тим, як буде організовано процес навчання, як буде представлена інформація і надаватиме у разі необхідності допомогу [2].

Так, у процесі викладання дисципліни «Безпека життєдіяльності» в майбутніх бухгалтерів Прилуцького технічного фахового коледжу ми досить продуктивно використовували перші 4 типи. Варто відмітити, що досить продуктивними виявились лекції проведені online, що були орієнтовані на дискусію, також вдало проходили лекції в ZOOM у сильних групах, для слабких використовувався здебільшого підхід псевдоперевернутого класу.

Таким чином, під час використання технології перевернутого навчання кардинально змінюється роль студента, який переходить із ролі споживача в активного учасника освітнього процесу.

Впровадження технології перевернутого навчання у вищій школі дещо ускладнює роботу викладачів, оскільки необхідно освоювати нові педагогічні прийоми, вивчити специфіку, підготувати та розробити нові матеріали, створити мультимедійний контент, але ця праця сприятиме підвищенню якості підготовки студентів.

Використані джерела

1. Bergmann J. & Sams A. (2012). Flip yourclassroom: reach every student in every class everyday. Eugene, Or. : Alexandria, Va.: InternationalSociety for Technology in Education
2. Кадемія М. Ю. Використання змішаної технології навчання у дистанційній освіті. Сучасні інформаційні технології та інноваційні методики навчання в підготовці фахівців : методологія, теорія, досвід, проблеми. Київ-Вінниця, 2016. Вип. 44. С. 330–333.
3. Ковтун О. А, Крикун В. С. Методологія застосування технології «перевернутого навчання» (flipped learning) у процесі підготовки майбутніх учителів іноземної мови. URL: <https://openedu.kubg.edu.ua/journal/index.php/openedu/article/view/237/pdf> (дата звернення: 08.08.2020).

У збірнику тез доповідей представлено матеріали учасників

*Всеукраїнської науково-практичної конференції
«РЕГУЛЮВАННЯ ТА РОЗВИТОК ЕКОНОМІЧНИХ ПРОЦЕСІВ
В СУЧАСНИХ УМОВАХ»*

з навчальних закладів

Автомобільно-дорожній фаховий коледж НУ «Львівська політехніка»

*ВСП «Житомирський автомобільно-дорожній фаховий коледж
Національного транспортного університету»*

*ВСП «Рівненський автотранспортний фаховий коледж
Національного університету водного господарства та природокористування»*

*ВСП «Тернопільський фаховий коледж
Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя»*

Вінницький технічний фаховий коледж

ВСП «Бобровицький фаховий коледж ім. О. Майнової НУБіП України»

*ВСП «Київський транспортно-економічний фаховий коледж
Національного транспортного університету»*

*ВСП «Козелецький фаховий коледж ветеринарної медицини
Білоцерківського національного аграрного університету»*

ВСП «Маріупольський фаховий коледж ДВНЗ «ПДТУ»

ВСП «Ніжинський фаховий коледж НУБіП України»

*ВСП «Фаховий коледж економіки та технологій
Національного університету «Чернігівська політехніка»*

*ВСП «Фаховий коледж транспорту та комп'ютерних технологій
Національного університету «Чернігівська політехніка»*

*ВСП Одеський автомобільно-дорожній фаховий коледж
Національного університету «Одеська політехніка»*

Київський Національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана

*Комунальний заклад «Ніжинський фаховий медичний коледж»
Чернігівської обласної ради*

Прилуцький технічний фаховий коледж

**Всеукраїнська науково-практична
конференція**

**РЕГУЛЮВАННЯ ТА РОЗВИТОК
ЕКОНОМІЧНИХ ПРОЦЕСІВ
В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

ЗБІРНИК ТЕЗ

м. Чернігів, 23 листопада 2022 р.

Р 33 **Регулювання та розвиток економічних процесів в сучасних умовах:** матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (Чернігів, 23 листопада 2022 р.) / [редкол. : Янченко Т., Радченко В., Дубина М., Кальченко О., Ревко Л., Поцелуйко І., Лісова М., Піщолка І.] ; Коледж транспорту та комп'ютерних технологій ЧНТУ. Чернігів, 2022. 126 с.

УДК 33

Збірник тез друкується за матеріалами Всеукраїнської науково-практичної конференції «Регулювання та розвиток економічних процесів в сучасних умовах». До збірника увійшли публікації тез виступів вчених, викладачів, докторантів, аспірантів, здобувачів, магістрантів, студентів, представників державних органів влади та місцевого самоврядування присвячених методам управління в Україні, їх особливостям становлення і перспективам розвитку.



**ВСП «Фаховий Коледж транспорту
та комп'ютерних технологій»
НУ «Чернігівська політехніка»**

Підписано до друку 12.12.2022 р. Формат 60 x 84 1/8.
Папір офсетний. Друк на різнографі.
Ум. друк. арк. 14,65. Обл.-вид. арк. 7,45.
Наклад 50 прим. Зам. № 049/1.
Віддруковано ТОВ «Видавництво «Десна Поліграф»
Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи
до Державного реєстру видавців, виготівників і розповсюджувачів
видавничої продукції.
Серія ДК № 4079 від 1 червня 2011 року
14035, м. Чернігів, вул. Станіславського, 40. Тел. (0462) 972-664