

4.Ponomarenko O.P New labor remuneration system of miners at coal mine / P.Ponomarenko // School of Underground Mining "Technical and geoinformational systems of mining"// CRS Press / Balkema, London. – С.187–192.

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ЯК ФОРМА РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

Попович Ю.В.

Державний ВНЗ «Національний гірничий університет»

Глобалізація ринків сировинних матеріалів та ринків збуту готової продукції визначають характер та обсяги вантажопотоків, які реалізуються при синхронізованій роботі різних видів транспорту, а також просторову концентрацію транспортно-складських комплексів, зорієнтованих на мінімізацію витрат, пов'язаних із транспортуванням та зберіганням матеріальних ресурсів. Існуюча світова практика ведення бізнесу характеризується високим рівнем інтеграції та організації бізнес-процесів, пов'язаних з обслуговуванням вантажного потоку, між усіма ланками транспортно-логістичного ланцюга.

Як свідчить світовий досвід, 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. Все це зумовлює актуальність проблеми реалізації транзитного потенціалу України, а також визначення нових методів його реалізації. Україна активно включається у світові суспільно-економічні процеси: приєдналася до Світової організації торгівлі, стратегічною метою визнано отримання асоційованого членства у Європейському Союзі (ЄС). Транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці.

Сучасні наукові дослідження ТЛС торкаються передусім економічних аспектів, водночас незаперечною є потреба геопросторової оцінки розвитку інтегрованої ТЛС європейського регіону та України зокрема у зв'язку з їх природними, соціально-економічними, екологічними особливостями. Це вимагає розробки теоретико-методологічних засад суспільно-географічного вивчення зазначеної проблематики та проведення на цій основі прикладних досліджень.

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 транспортно-дорожнього комплексу в

Європейську транспортну систему. В Україні налічується 33 діючих аеропорти, 20 державних морських торговельних портів, 8 річкових портів, 6 залізниць, понад 90 авіаційних та 150 судноплавних компаній різних форм власності, понад 75 тис. суб'єктів господарювання, на балансі яких є автомобільний транспорт.

Зростання транзитного потенціалу країни безпосередньо залежить від тенденцій розвитку її макроекономічних показників, а також ступеня відповідності вітчизняного транспортного комплексу вимогам світової транспортної системи. Відомо, що на сучасному етапі європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам Європейського Союзу і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм [6]. Варто підкреслити, що інтеграційні процеси транспортного комплексу України не мають обмежуватися лише його адаптацією до вимог та стандартів ЄС, а також вимагають застосування методичних підходів до організації управління розвитком транспортних систем, що ґрунтуються на концептуальних засадах логістики.

На сьогодні логістика як один з ефективних інструментів планування організації та управління процесами руху матеріального та супутніх йому потоків спрямована на отримання максимального прибутку всіма учасниками конкретного транспортно-розподільчого процесу шляхом оптимізації їх логістичних витрат у певному просторі та часі. При цьому, координацію технологічної, технічної та організаційно-економічної взаємодії між усіма функціональними ланками забезпечує відповідна логістична система. Згідно з досвідом розвинутих країн використання логістичних систем дає змогу зменшити загальні логістичні витрати майже на 12–35%, транспортні витрати на 7–20%, витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи та збереження матеріального потоку на 15–30%, а також прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20–40% та скоротити їх запаси на 50–200%. Усе це свідчить про те, що одним із важливих факторів економічного зростання є формування інтегрованих транспортно-логістичних систем, що охоплюють окремі країни та регіони.

Таким чином, транспортно-логістична система – це інтегрована сукупність суб'єктів транспортно-логістичної діяльності та об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, що взаємодіють між собою з метою оптимізації руху вантажопотоків «від дверей до дверей» за мінімальних витрат на максимально вигідних умовах.

Необхідно додати, що транспортно-логістична система, як і будь-яка інша система, складається з конкретних підсистем та елементів, до яких, залежно від функціональної фази логістичного обслуговування вантажного потоку в процесі руху, доцільно віднести такі підсистеми, як: транспортно-постачальницька, транспортно-складська, транспортно-логістичного обслуговування та управління, інтегрованої інформації та транспортно-логістичних рішень, а також транспортно-збутова.

Територіальні особливості транспортно-логістичної системи як складної динамічної системи зумовлюють необхідність застосування системного підходу [2; 3; 5]. Використання системного підходу дає змогу сформувати нову специфіку організаційно-економічної та техніко-технологічної взаємодії ланок транспортної системи згідно з інтегральною концепцією розвитку держави з урахуванням потреб сучасного економічного середовища.

Важливе значення для визначення найефективніших шляхів формування та розвитку транспортно-логістичної системи України має проведення аналізу окремих макроекономічних показників (ВВП, структура експорту та імпорту товарів та ін.) та статистичних даних діяльності транспортного сектору країни. Структура транспортно-логістичної системи України, на наш погляд, має складатися з п'яти рівнів логістичної взаємодії:

- взаємодія об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури (термінальні та вантажні комплекси, складські господарства, підприємства різних видів транспорту та транспортно-логістичного сервісу тощо);
- транспортно-логістичні центри місцевого, регіонального та міжнародного призначення;
- регіональні транспортно-логістичні системи;
- транспортно-логістичні кластери;
- інтегрована транспортно-логістична система України (підсистема економічної системи країни та міжнародних транспортно-логістичних систем).

Розглянемо більш детально кожний із вищенаведених рівнів транспортно-логістичної системи України окремо.

Перший рівень транспортно-логістичної системи характеризується низьким ступенем взаємодії об'єктів логістичної інфраструктури (ЛІ). Основною метою, що реалізується на цьому рівні, є координація, а також синхронізація процесів транспортно-логістичного обслуговування вантажного потоку «від дверей до дверей» за оптимальних витрат та відповідного рівня логістичного сервісу. Зауважимо, що на сьогодні стан розвитку об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури країни не задовольняє потребам національної економіки.

На другому рівні формуються транспортно-логістичні центри локального, регіонального та міжнародного значення, а також інформаційно-аналітичні центри. Основними завданнями функціонування ТЛЦ є забезпечення надання транспортно-логістичних послуг за мінімальних витрат на логістичне обслуговування та логістичну інфраструктуру шляхом кооперації транспортно-логістичних компаній, що надають спеціалізований комплекс логістичних послуг. Варто додати, що ТЛЦ утворюють транспортно-логістичні вузли – центри зростання національної та регіональної економіки.

Наявність розвинутої логістичної інфраструктури та професійних ТЛЦ також дає змогу організувати оптимальні схеми доставки вантажу за інтермодальними та мультимодальними технологіями.

Третій рівень являє собою регіональні транспортно-логістичні системи (РТЛС), які спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку в межах певного регіону. Звідси виходить, що основним обмеженням цього рівня

інтеграції є його територіальна належність. РТЛС сприяють взаємодії суб'єктів транспортно-логістичної діяльності при обслуговуванні вантажного потоку на території конкретного регіону, використовуючи його специфіку та потенційні можливості. РТЛС є підсистемою регіональної економічної системи та транспортно-логістичного кластера.

Транспортно-логістичні кластери (ТЛК) формуються на четвертому рівні і, на відміну від РТЛС, мають головне обмеження не за територіальними ознаками, а по наближенню знаходження учасників транспортно-розподільчого процесу до міжнародних транспортних коридорів. ТЛК спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку у міжнародних ланцюгах постачання. ТЛК концентрує в собі транспортно-логістичну інфраструктуру прикордонних територій та певних регіонів, транспортно-логістичні компанії, виробничі підприємства тощо. Концепція створення ТЛК має базуватися на нормативно-правовому регулюванні, організаційному, фінансовому, технічному, а також інформаційному забезпеченні діяльності транспортно-логістичних підприємств.

На остатньому, п'ятому, рівні формується інтегрована транспортно-логістична система України (ІТЛСУ), основною метою якої є координація організаційно-економічної, технічної та технологічної взаємодії суб'єктів ринку транспортно-логістичних послуг і об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури країни для забезпечення оптимального руху вантажного потоку «від дверей до дверей»; підвищення ефективності економічної системи держави та зайняття конкурентоспроможних позицій на світовому ринку транспортно-логістичних послуг. На створення ефективної ІТЛСУ як підсистеми економічної системи країни та складової частини міжнародних транспортно-логістичних систем безпосередньо впливають: міжнародне та національне регулювання перевезення вантажів, фінансова система країни (транспортної галузі), ринкова інфраструктура, природно-ресурсний потенціал країни (транспортної галузі), ринок споживачів транспортно-логістичних послуг.

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

Держава, розробляючи та реалізуючи закони і правила щодо зовнішньої торгівлі і перевезень з позиції національних інтересів, також отримує вигоду від ефективного управління транспортними процесами, оскільки воно дає змогу впорядкувати і зробити більш сучасними адміністративні процедури і правила доставки товарів, стимулювати розвиток зовнішньої торгівлі, транзитних перевезень, активізувати інноваційні процеси на транспорті і розвивати діяльність транспортного комплексу країни. Результати дослідження ринку міжнародних перевезень вантажів показали, що найбільш високою формою організації перевезень, яка задовольняє вимоги споживачів, є інтегральні технології. Вони дозволяють організаторам перевезень використати переваги кожного виду транспорту і запропонувати споживачам обслуговування високого рівня якості й прийнятні ціни.

Інтеграція виробництва і транспорту призводить до високої взаємної залежності виробничо-транспортного процесу. З одного боку, вона сприяє гармонізації виробничих зв'язків і розвитку економіки (за оцінками європейських транспортних аналітиків реалізація ідеї інтеграції забезпечує зниження собівартості доставки на 20–30% порівняно з нинішнім рівнем). З іншого боку, інтеграція висуває особливі вимоги до транспортних процесів створення єдиних для країн ЄС стандартів і правил регулювання ринку транспортних послуг, уніфікації вимог до документів, транспортних засобів і правил їх експлуатації [3].

Проведене дослідження дає підстави констатувати, що оптимальним напрямком розвитку транспортної галузі України є формування багатопрофільної та багатofункціональної 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.

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, торгівельних, транспортно-експедиторських компаній, які обслуговують інфраструктуру ринку, в інтегровані логістичні системи (ланцюги). Адже саме вони здатні швидше, своєчасно і з мінімальними витратами здійснювати поставку продукції споживачам.

Література:

1. Офіційний сайт державного комітету статистики. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Кородюк И.С. Региональные транспортно-логистические системы: проблемы формирования и развития: монография / И.С. Кородюк, Т.А. Прокофьева, В.И. Сергеев. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2003. – 328 с.
3. Маселко Т.Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції [Електронний ресурс] / Т.Є. Маселко, С.Г. Шевченко. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/chem_biol/nvnltnu/17_2/301_Maselko_17_2.pdf.
4. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А.М. Новікова. – К. : НІПМБ, 2003. – 494 с.

5. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе: учебник / В.И. Сергеев. – М.: ИНФРА - М., 2001. – 608 с.

6. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу [Електронний ресурс] / Т. Сирийчик та ін.; за ред. Марчіна Свенціцкі. – К.: Аналіт.-дорадч. центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с. – Режим доступу: http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf.

7. Співаковський С. Позиції України на міжнародному ринку транспортно-експедиційних послуг / С. Співаковський // Економіка України. – 2009. – № 1. – С.75–78.

Науковий керівник: д.е.н., професор *Шановал В.М.*, Державний ВНЗ «Національний гірничий університет».

ПРИЧИНИ БАНКРУТСТВА ТА МЕХАНІЗМ ВИХОДУ З НЬОГО

*Рябченко Л. М.,
Петровська Т.В.*

Державний ВНЗ «Національний гірничий університет»

Банкрутство підприємств – це наслідок глибокої фінансової кризи. Під фінансовою кризою розуміють фазу розбалансованої діяльності підприємства та обмежених можливостей впливу його керівництва на фінансові відносини. На практиці з кризою, ідентифікується загроза неплатоспроможності та банкрутства підприємства, діяльність його в неприбутковій зоні або нестачу у фірми потенціалу для успішного функціонування.

Основними причинами виникнення неплатоспроможності є:

1. Зовнішні фактори кризового розвитку:

– соціально-економічні фактори загального розвитку країни: спад обсягу національного доходу; ріст інфляції; нестабільність податкової системи; ріст безробіття, таке інше;

– ринкові фактори: зниження ємності внутрішнього ринку; посилення монополізму на ринку; суттєве зниження попиту; спад кон'юнктури в економіці в цілому; нестабільність фінансового ринку, таке інше;

– інші: політична нестабільність; негативні фактори демографії; стихійні лиха; погіршення криміногенної ситуації.

2. Внутрішні фактори кризового розвитку:

– виробничі: неефективний маркетинг, структура поточних витрат; низький рівень використання основних фондів; низький рівень кваліфікації персоналу; недостатньо диверсифікований асортимент продукції, неефективний виробничий менеджмент;

– інвестиційні: неефективний фондовий портфель, інвестиційний менеджмент; суттєва перевитрата інвестиційних ресурсів; інвестиційний менеджмент;

– фінансові: неефективна фінансова стратегія, фінансовий менеджмент, структура активів (низька ліквідність); надмірна частка позикового капіталу; ріст дебіторської заборгованості; висока вартість капіталу.