

между ними превышает заданную величину, включается алгоритм системы распределения тормозных усилий;

- электронная система управления давлением в гидравлической системе тормозов в случае экстренного торможения и недостаточного при этом усилия на педали тормоза самостоятельно повышает давление в тормозной магистрали быстрее человека;

- адаптивный круиз-контроль использует радар для сканирования пространства перед машиной, при минимизации дистанции электроника самостоятельно задействует тормоза;

- дополнительный индикатор системы, наблюдающий за перестроениями из ряда в ряд, своевременно предупредит водителя об опасности, даже в слепой зоне;

- приборы ночного видения распознают объекты в темноте раньше, чем они появятся в свете фар, что помогает избежать опасной ситуации на дороге;

- современные подушки безопасности, трехточечные ремни безопасности, усовершенствованные преднатяжители и ограничители нагрузки, смещающаяся по горизонтали рулевая колонка, валик в основании передних сидений для предотвращения подныривания под ремнем безопасности при фронтальном столкновении, смещающийся педальный узел, предотвращающий повреждение ног при столкновении, а также средства, которые предотвращают повреждение шеи при аварии, а также обеспечивают высокий уровень защиты водителя и пассажиров.

УДК 658:656.13

## СТАН ТА ПРОБЛЕМИ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

**Ю. І. Мельнікова**, здобувач наукового ступеня кандидата економічних наук, старший викладач кафедри управління на транспорті  
Державний вищий навчальний заклад «Національний гірничий університет»,  
м. Дніпропетровськ, Україна, e-mail: [yulaskripa@mail.ru](mailto:yulaskripa@mail.ru)

**Анотація.** В роботі приводяться результати аналізу основних тенденцій розвитку транспортного комплексу України на прикладі автомобільного транспорту.

*Ключові слова:* транспортний комплекс, автомобільний транспорт, ринкові умови, конкурентоспроможність.

## STATE AND PROBLEMS OF ENTERPRISES ACTIVITY OF UKRAINIAN MOTOR TRANSPORT

**Y. Melnikova**, Candidate for a degree of Ph.D. in Economics, Senior lecturer of Transportation Management Department

State Higher Educational Institution "National Mining University", Dnepropetrovsk, Ukraine, e-mail: [yulaskripa@mail.ru](mailto:yulaskripa@mail.ru)

**Abstract.** Results of progress analysis of a Ukraine transport complex of basic trends in-process on the example of motor transport are considered.

*Keywords:* transport complex, motor transport, market conditions, competitiveness.

**Вступ.** Транспорт відіграє вагомое значення у соціально-економічному розвитку України. Він несе синергійний ефект: з одного боку транспорт забезпечує зв'язок між суб'єктами підприємницької діяльності, тобто формує економічну інфраструктуру країни, яка є зовнішнім чинником рівня конкурентоспроможності підприємств, а з іншого – розвиток транспорту визначається обсягом замовлень інших галузей.

**Мета роботи.** Метою даної роботи є виявлення існуючих умов та особливостей розвитку транспортного комплексу України.

**Матеріал і результати досліджень.** Транспортний комплекс забезпечує умови життєдіяльності суспільства. Розвиток транспорту та інших галузей економіки взаємопов'язаний. Особливо ця прямопропорційна залежність спостерігалась під час економічної кризи 2008-2009 рр., так у 2009 р. було перевезено найменше вантажу (695,7 млн. т). Нажаль, до сих пір Україна не може надолужити обсяги перевезень 2007 р., у 2013 р. підприємствами транспорту було перевезено 757,6 млн. т., що складає 83,9% обсягу перевезень 2007 р. [1]. Всі виявлені тенденції та залежність від економічних явищ та процесів, що відбуваються в країні, стосуються також підприємств автомобільного транспорту.

Особливе значення у транспортному комплексі України відіграє автомобільний транспорт, яким у 2013р. було перевезено 24,2% загального обсягу вантажів та 50,5% пасажирів [1]. Але розвиток автомобільного транспорту супроводжується гальмуючими умовами, а саме:

- низький рівень розвитку транспортної інфраструктури України, який не відповідає потребам як вітчизняного так і міжнародного ринку: незадовільний стан доріг, дефіцит місць для відпочинку водіїв та стоянок для автомобілів;

- високий рівень корупції в транспортному комплексі, в тому числі і на митниці;

- відсутність цілеспрямованої автотранспортної політики в державі та механізмів розвитку галузі;

- брак інвестицій в транспортній галузі. У зв'язку з відносно низьким рівнем рентабельності, який за останні роки складає від 5 до 6% [1] та нестабільним соціально-економічним і політичним становищем країни спостерігається низька інвестиційна активність в транспортній галузі (у 2011 р. – 32516 млн. грн., 2012р.- 39635 млн. грн.).

Всі виявлені умови не тільки стають перепонами для стрімкого розвитку транспортної галузі, але і не дають можливості реалізувати потенціал України, як транзитної країни. За січень-вересень 2013 р. обсяг транзитних автомобільних перевезень склав 4043,6 тис. т. при загальному обсязі автомобільних перевезень 131,8 млн. т. [1]. Іноземні перевізники воліють перевозити вантаж через сусідні країни. Організація перевізного процесу через Україну призводить до зниження техніко-експлуатаційних показників роботи рухомого складу (тільки очікування в черзі при перетині митного кордону України складає від 1,5 до 3 діб). Тому іноземний перевізник складає маршрути руху автомобілів, оминаючи Україну. Отже, державна скарбниця недоотримує великі кошти.

Не зважаючи на існуючі негативні умови ринку, на даний момент автомобільний транспорт задовольняє потреби як підприємств, так і населення країни. Не дивлячись на непрості умови, вітчизняний ринок автомобільних перевезень є конкурентним. Але функціонування суб'єктів економіки в галузі транспорту супроводжується певними особливостями:

1. Переважна більшість перевізників є представниками малого бізнесу. На ринку України у 2010 р. нараховувалось майже 120 тис. ліцензованих перевізників [2]. У 2012 р. 91,4% від загальної кількості перевізників є малими підприємствами, 70,5% з яких є мікропідприємствами, і тільки 0,2% складають великі підприємства [1]. Наслідком цього є розрізненість учасників ринку, їх низький рівень конкурентоспроможності, брак коштів для розвитку бізнесу і т. д. ;

2. Низький рівень конкурентоспроможності вітчизняних перевізників на міжнародному ринку. Вагома доля вітчизняних підприємців не може вступити у конкурентну боротьбу з іноземними перевізниками через невідповідність діючим вимогам в інших країнах, які значно вищі за українські. Більш за все це стосується вимог до автомобілів за технічними та екологічними характеристиками. Отже, від марки рухомого складу та його стану залежить безпека та якість перевезень, екологічна безпека та рівень рентабельності перевезень;

3. Високий рівень аварійності. Автомобільний транспорт є найнебезпечнішим з усіх існуючих видів транспорту. Як видно з рис. 1, починаючи з

2009 р., спостерігається значне покращення ситуації щодо безпеки на дорогах і вулицях. Суттєве скорочення дорожньо-транспортних пригод (ДТП) є наслідком підвищення штрафів за порушення правил.

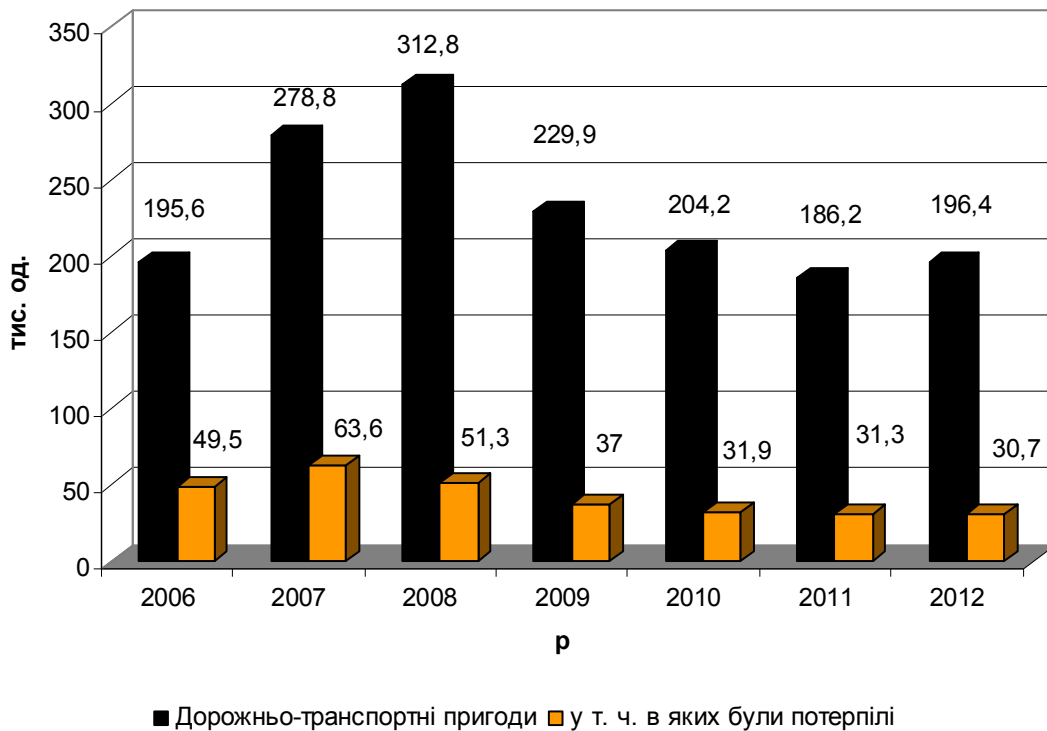


Рис. 1. Дорожньо-транспортні пригоди на дорогах і вулицях України за 2006-2012 рр

За останні п'ять років при зниженні кількості ДТП на 37,2% чисельність загиблих в ДТП скоротилась на 41,7%, а постраждалих – на 42,5% [1]. Але необхідно відмітити, що певна частина ДТП відбувається через незадовільний стан доріг або самих автомобілів;

4. Значний негативний вплив автомобільного транспорту на навколишнє середовище. У 2012 р. автомобільним транспортом було викинуто 2249 тис. т. забруднюючих речовин та діоксину вуглецю в атмосферне повітря, що складає майже 33% від загального обсягу викидів від усіх джерел забруднення. Як видно з рис. 3 обсяг викидів забруднюючих речовин зменшується, але розвиток транспортної галузі передбачає збільшення кількості автомобілів, тому для мінімізації негативного впливу на навколишнє середовище необхідно приділити увагу саме підвищенню енергоефективності конструкції рухомого складу, який буде оновлювати автомобільний парк України;

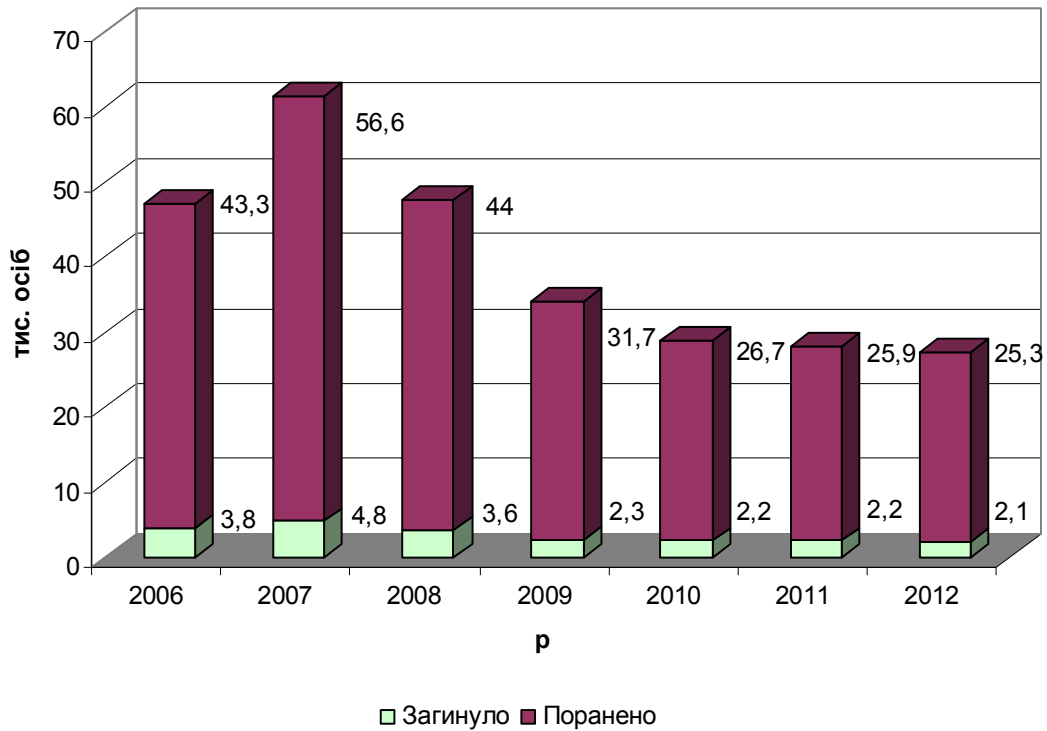


Рис. 2. Кількість загиблих і поранених внаслідок ДТП в Україні за 2006-2012рр

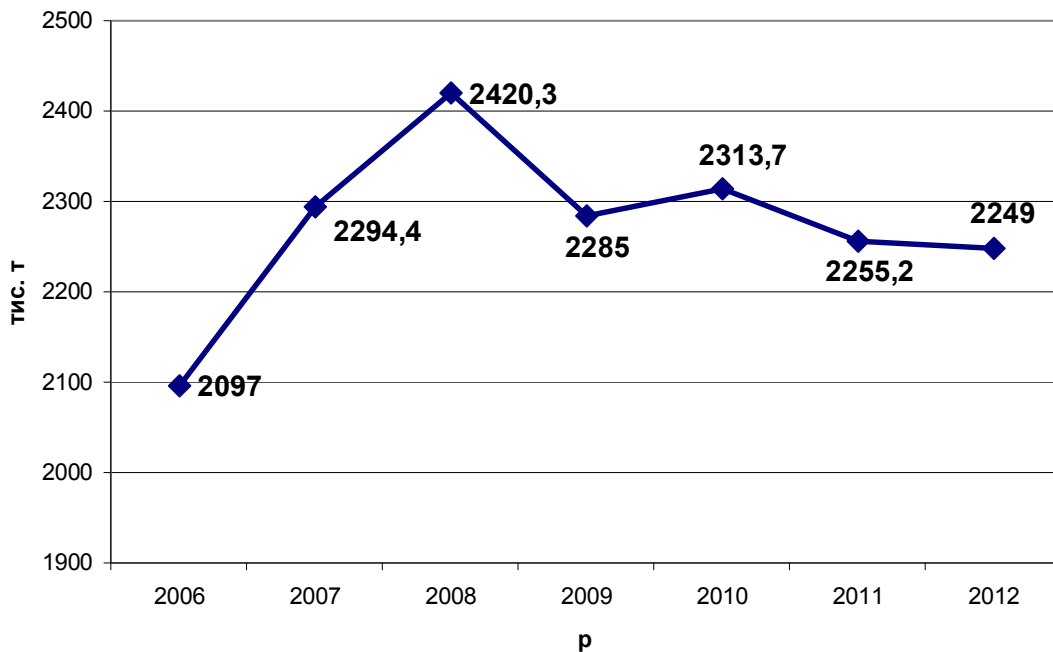


Рис. 3. Викиди забруднюючих речовин та діоксину вуглецю в атмосферне повітря автомобільним транспортом в Україні за 2006-2012 рр

5. Високий рівень зносу автомобільного парку України. Автомобіль для автотранспортного підприємства являє собою засіб праці, який відіграє

чільне значення у забезпеченні ефективного, якісного та безпечного переміщення вантажів або пасажирів. Розмір, структура та стан рухомого складу характеризує рівень виробничого потенціалу та конкурентоспроможності як автотранспортного підприємства, так і транспортного комплексу країни.

В транспортному комплексі України за останні десять років відбулись структурні та кількісні зміни. У 2011 р. автомобільний парк країни значно збільшився (рис. 4.). Але необхідно відмітити, що структура автомобільного парку не відповідає вимогам ринку, що склалися в країні, тому погіршується транспортне обслуговування та фінансові результати діяльності АТП.

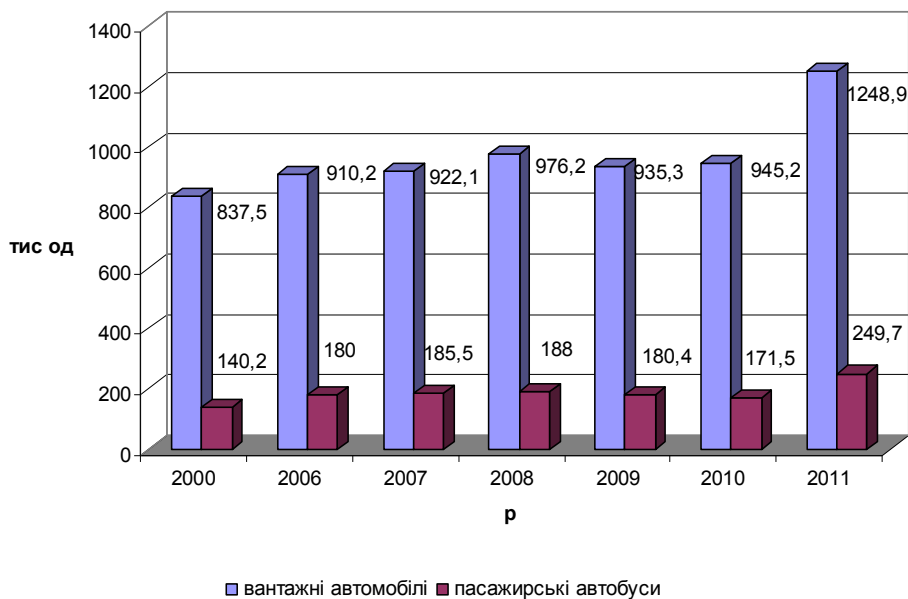


Рис. 4. Динаміка кількості автомобільного транспорту України

Автомобільний парк України характеризується не тільки нераціональністю за структурою і кількістю, а й високим рівнем зносу. Починаючи з 2008 р. ступінь зносу автомобілів приймає загрозливі значення (рис. 5). На фоні стрімкого старіння основних засобів транспортної галузі спостерігається стале гальмування оновлення рухомого складу. Доля введених в дію основних засобів у 2010 р наблизилась до нуля.

Для оновлення рухомого складу транспортної галузі існують певні перепони, які ми вже називали: обмеженість коштів у зв'язку з низьким рівнем прибутковості та несприятливими умовами кредитування представників малого бізнесу, слабка державна підтримка перевізників, низька інвестиційна привабливість галузі і т. д.

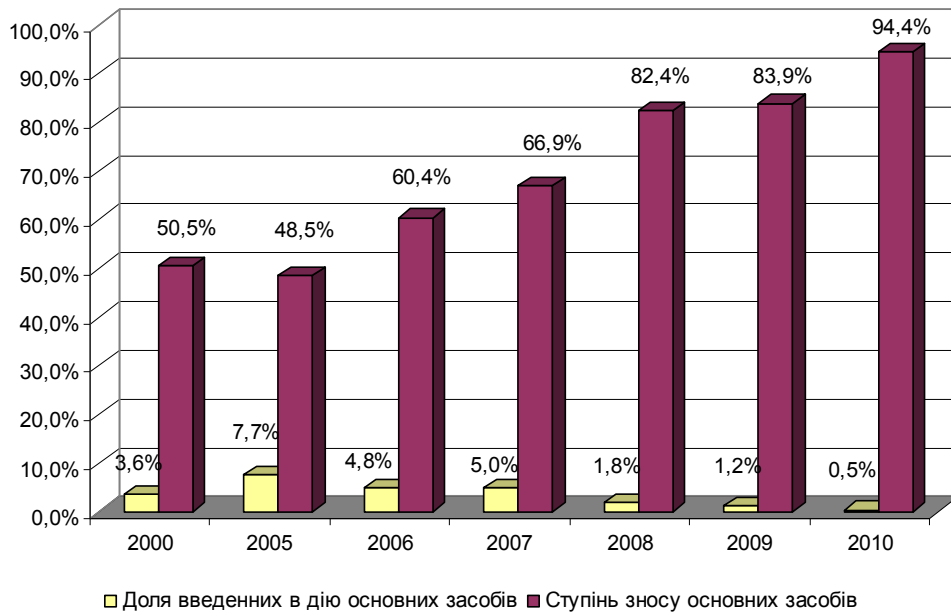


Рис. 5. Показники технічного стану основних засобів транспортної галузі України

б. Брак кваліфікованих, професійних кадрів. Від початку економічної кризи спостерігається стале скорочення населення зайнятого у транспортній галузі. Дефіцит у кваліфікованих і професійних водіях є болючим питанням для підприємств. У зв'язку з скороченням прибутковості, більшість підприємств не можуть запропонувати водіям заробітну плату, яка б відповідала ринковому попиту на дану професію.

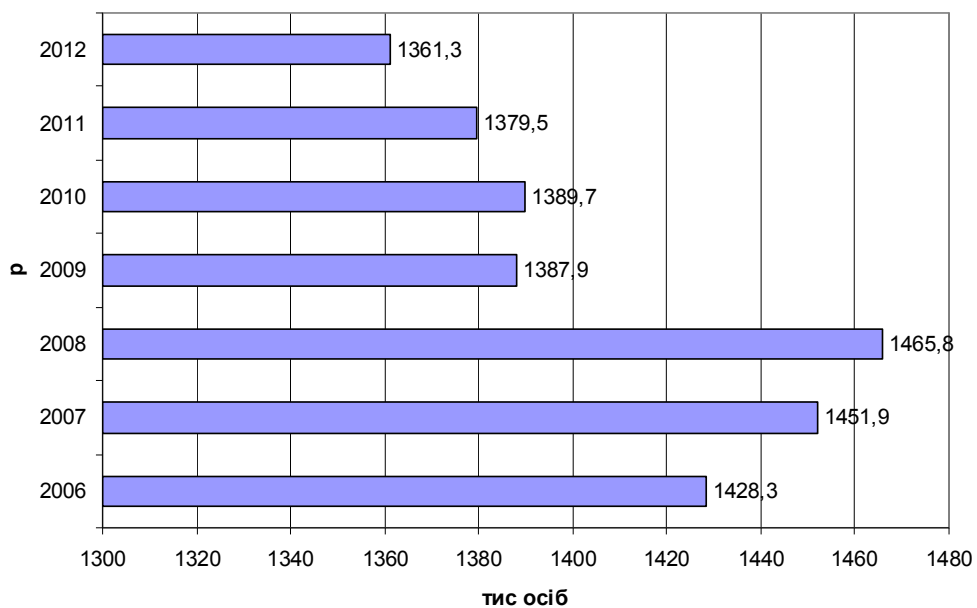


Рис. 6. Населення зайняте у транспортній галузі України

**Висновки.** Отже, підприємства автомобільного транспорту функціонують в умовах відсутності державної підтримки, браку інвестиційних коштів, що ускладнює процес розвитку транспортного комплексу країни. Одним з чільних факторів конкурентоспроможності перевізників є стан і кількість рухомого складу, який, нажаль, знаходиться у незадовільному стані. Тому оновлення автомобільного парку України є серйозною проблемою, рішення якою держава повинна приділити значну увагу.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Державний комітет статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua>.

УДК 330.46

## ЗАСТОСУВАННЯ МЕТОДІВ МОДЕЛЮВАННЯ ПОВЕДІНКОВОЇ ЕКОНОМІКИ ДЛЯ АНАЛІЗУ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

**І.Є. Семенча**, доктор економічних наук, професор кафедри економічної кібернетики Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара, м. Дніпропетровськ, Україна, e-mail: [semilon@ua.fm](mailto:semilon@ua.fm)

**Е.І. Боровська**, студент групи ЕК-10-01 кафедри економічної кібернетики Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара, м. Дніпропетровськ, Україна, e-mail: [b\\_elly@mail.ru](mailto:b_elly@mail.ru)

**Анотація.** В роботі приведені факти, що доводять актуальність досліджень в поведінковій економіці. Обґрунтовано вибір імітаційного моделювання для аналізу діяльності підприємства як системи та запропонована класифікація методів імітаційного моделювання. Систематизовані методи імітаційного моделювання з урахуванням рівня аналізу проблеми.

*Ключові слова:* поведінкова економіка, імітаційне моделювання, агентне моделювання, класифікація методів.

## METHODS OF BEHAVIORIAL ECONOMICS MODELING IN ANALYSIS OF ENTERPRISE ACTIVITY

**I.Y. Semenchа**, Doctor of Economics Sciences, Professor of Economic Cybernetics Department  
Dnepropetrovsk National University Oles Honchar, Dnepropetrovsk, Ukraine, e-mail: [semilon@ua.fm](mailto:semilon@ua.fm)