

виробництвом, слабкий розвиток виробничо-коопераційних зв'язків, недостатній рівень економічних норм продукції, яка постачається на експорт тощо; недотримання підприємствами міжнародних домовленостей, правил та норм торгівлі; економічні обмеження та заборони з боку інших країн, що обумовлено конкуренцією (дискримінаційні тарифи, квоти, санкції).

Сприяння міжнародному економічному розвитку в конкурентних умовах можливе через застосування режиму сприяння зовнішньоекономічній діяльності, який передбачає не застосування до підприємств при митному оформленні товарів і транспортних засобів заходів нетарифного регулювання та інших обмежень, а також встановлюється спрощений порядок застосування процедур митного оформлення. Для застосування такого режиму сприяння підприємства повинні відповідати таким критеріям оцінки: належати до зареєстрованих в країні резидентів – платниками податків (податку на додану вартість, податку на прибуток, акцизного збору); здійснювати зовнішньоекономічну діяльність протягом принаймні двох років, що передують моменту здійснення оцінки підприємства; бути прибутковими протягом двох років, що передують моменту здійснення оцінки підприємства; не мати простроченої заборгованості за зовнішньоекономічними операціями протягом двох років, що передують моменту здійснення оцінки підприємства та ін.

Таким чином, враховуючи вимоги конкурентного оточення як внутрішнього, так і зовнішнього ринку, підприємства, що володіють потенціалом розвитку потребують державної підтримки.

О.Беринда

Науковий керівник – к.е.н., доц. Л.А. Сенів

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

У сучасних реаліях транспортна система відіграє велику роль. Не можливо уявити світ без існування транспорту, адже він забезпечує взаємозв'язок між різними галузями виробництва, підприємствами, організаціями, установами не тільки в межах України, а і закордоном.

За даними державної служби статистики у січні–вересні 2018 р. вантажооборот підприємств транспорту становив 247,9 млрд. ткм., перевезено 462,5 млн. тон вантажів. За видами транспорту можна зазначити, що залізничним транспортом перевезено у внутрішньому сполученні та на експорт 199,1 млн. тон вантажів; перевезення вантажів водним транспортом закордон становило 46,5%. Зменшилися обсяги перекачки вантажів трубопровідним транспортом. В загальному у січні–вересні 2018р. усіма видами транспорту виконано пасажирооборот в обсязі 78,3 млрд. пас. км. [1].

Україна володіє 21,9 тис. км залізниць, 169,4 тис. км автомобільних доріг, майже 2,2 тис. км внутрішніх водних шляхів, 18 морськими та 10 річковими портами, 36 аеропортами [2]. Як можна побачити з наведених даних можливості для функціонування розвинутої транспортної інфраструктури в Україні величезні. Здійснення вантажних перевезень на всіх видах транспорту забезпечить наповнення державного бюджету, а розширення ринкової ніші і вихід на закордонні фірми сприятиме покращенню репутації українських транспортних підприємств на міжнародному ринку. Однак численні перешкоди, як національному, так і на місцевому рівні зменшують можливість розвитку транспортної системи в цілому. Основними недоліками є:

- технічно та морально застаріла техніка, адже фінансування транспортного сектора відбувається на рівні 20-25% від необхідного обсягу, що негативно впливає на розвиток транспортної інфраструктури та модернізацію рухомого складу, обмежує впровадження нових технологій і підвищення якості транспорту[3];
- недосконала законодавча база щодо регулювання діяльності вантажних перевезень;
- не відповідність транспортних засобів сучасним умовам, зокрема у зв'язку з високим моральним та фізичним зносом транспортних засобів здійснюється значним негативний вплив на навколишнє середовище. Так викиди в атмосферу шкідливих речовин, що здійснюються автомобільним транспортом, становлять 95 % викидів, що здійснюються пересувними джерелами забруднення;
- недосконала є система організації міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом, зокрема механізм перетинання державного кордону, розмитнення вантажу та отримання віз водіями транспортних засобів.

З метою вирішення даних проблем ще у 2010 році була розроблена Транспортна стратегія України на період до 2020 року. Передбачено, що реалізація даної стратегії дасть змогу: модернізувати транспортну систему та підвищити ефективність її функціонування; забезпечити своєчасність доставки вантажів; удосконалити систему управління галуззю транспорту; зменшити на 30 відсотків обсяг викидів шкідливих речовин в атмосферу; зменшити на 15—20 відсотків енергоємність транспорту; прискорити темпи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимально використати транзитний потенціал держави [4].

Сьогодні здійснюються деякі кроки в реалізації даної Стратегії, однак їх недостатньо для ефективного функціонування транспортної системи та ринку вантажних перевезень в Україні.

Дослідження показало, що в Україні є всі передумови для розвитку вантажних перевезень, однак існують і численні проблеми. Визначення

напрямів розв'язання даних проблем та їх впровадження в життя дасть змогу збільшити попит на вантажні перевезення як в межах України, так і закордон, активізує процес інтеграції транспортного комплексу України до європейської та світової транспортних систем.

Література:

1. Підсумки роботи транспорту в січні–вересні 2018 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. Корнійко Я.Р. Сучасний розвиток транспортної системи України / Я.Р.Корнійко. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://jrnل.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/viewFile/3092/3046>.
3. Трансформація економіки та транспорт України / Цветов Ю.М., Макаренко М.В., Цветов М.Ю., Левченко О.В. та ін. – К.: ДЕГУТ, 2012. – 180 с.
4. Розпорядження Кабінету Міністрів України від від 20 жовтня 2010 р. №2174-р. „Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року”. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/243881770>

А.Р. Білінська

Науковий керівник – к.е.н., доц. В.Я. Карковська

РЕІНЖІНІРИНГ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ ПРАТ "ЛЬВІВСЬКИЙ ЛОКОМОТИВОРЕМОНТНИЙ ЗАВОД

У сучасних умовах господарювання промислові підприємства стикаються з проблемою адаптації своєї роботи до мінливих ринкових умов. В процесі даної адаптації виникають ряд протиріч між відповідними теоретичними положеннями і особливостями практичної реалізації в умовах діяльності вітчизняних суб'єктів господарювання. У результаті процес докорінної перебудови бізнес-процесів у діяльності промислових підприємств не завжди забезпечується відповідним економічним потенціалом, який би підтримував конкурентоспроможність компаній на належному рівні в умовах структурних зрушень в економіці.

Пошук ефективних механізмів управління фінансовими ресурсами та забезпечення їх реальної інтеграції в систему ринкових відносин зумовлює необхідність розробки певної фінансової стратегії на даному етапі розвитку підприємства. Термін «реінжиніринг» є похідним від терміну «інжиніринг». Термін «інжиніринг» був введений у ХХ столітті. Найповніше його зміст описаний у фундаментальній двотомній праці відомих фахівців США, Англії, Канади та Австралії в області розвитку – «Industrial Engineering Handbook» (1956 р.). У даній праці інжиніринг