

Таким чином, державна соціальна політика покликана запровадити ефективні механізми підвищення рівня соціального захисту населення задля соціальної справедливості та задоволення соціальних потреб людей, збільшення людського потенціалу з метою підвищення конкурентоздатності країни.

Література:

1. Березіна С. Сучасні тенденції в реформуванні системи соціального страхування України / С. Березіна // Економіка. – 2015. – № 3. – С. 25-31.

2. Дутчак А.В. Соціальне забезпечення громадян: сучасний стан та перспективи розвитку / А.В. Дутчак // Молодий вчений. – 2017. – № 5. – С. 568-571.

3. Козоріз Г.Г. Соціальне страхування як елемент державної соціальної політики / Г.Г. Козоріз // Регіональна економіка. – 2016. – № 1. – С. 70-76.

4. Колосок А.М. Соціальне страхування в контексті становлення соціального діалогу / А.М. Колосок // Актуальні проблеми економіки. – 2008. – № 3. – С. 129-135.

5. Серватинська І. Моделі соціальної політики та соціального страхування: світовий і вітчизняний досвід / І. Серватинська // Світ фінансів. – 2014. – № 3. – С. 163-172.

6. Юрій С.І. Соціальне страхування: підручник / С.І. Юрій, М.П. Шаварина, Н.В. Шаманська – К.: Кондор, 2004. – 464 с.

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОГО АВТОБУСОБУДУВАННЯ

*Войтків С.В., к.т.н., генеральний конструктор
ТОВ «Науково-технічний центр «Автополіпром»»*

Сфера автобусобудування являється одною із основних у галузі автомобілебудування. Адже автобусний і тролейбусний пасажирський транспорт займає провідне місце у системі міських пасажирських перевезень пасажирів. На даний час практично у кожному місті країни особливої актуальності набуває проблема вкрай низького рівня якості транспортного обслуговування населення, що виявляється у зростанні витрат часу на переміщення, недотриманні розкладу та інтервалу руху на маршрутах, зниженні рівня культури водіння та обслуговування пасажирів, безпеки та комфортності перевезень, екологічності послуг, неповному облаштуванні зупинок транспорту тощо. Особливо вражає застосування для перевезень пасажирів, термін експлуатації яких складає понад 15 років. Тому, одним із найактуальніших комплексних завдань вітчизняного автобусобудування являється створення перспективних конкурентоспроможних і економічніших у виробництві та в експлуатації міських автобусів, тролейбусів та електробусів і організація їх дрібносерійного виробництва, сервісного обслуговування та подальшого утилізування.

Реалізація цього дуже об'ємного завдання, яке охоплює усі етапи життєвого циклу міського автомобільного пасажирського транспорту повинна відбуватися на основі державних та регіональних програм [1] за державних, обласних та міських органів влади.

Проте, на даний час, розробленню таких програм зі сторони цих органів не приділяється будь-якої уваги. А проблем у вітчизняного автобусобудування, як і у багатьох інших сферах машинобудування, безліч і усі вони віддані на поталу підприємствам, які займаються проектуванням, виробництвом та експлуатацією автомобільних ПТЗ ГК.

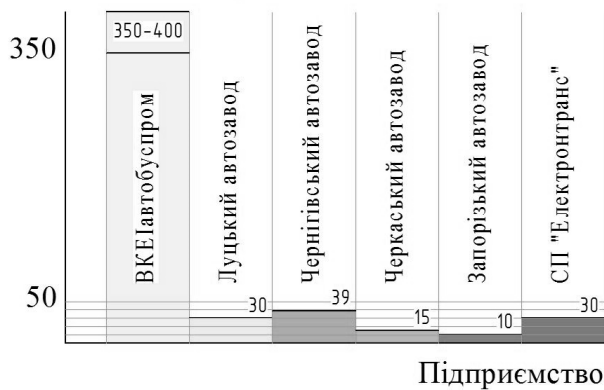
Ефективність будь-якого виду пасажирського транспорту забезпечується, у першу чергу, на етапах проектування та виробництва. Тільки створення і застосування більш економічних і екологічніших моделей автобусів, тролейбусів та електробусів у сукупності з корінною реорганізацією системи пасажирських перевезень [2] здатне суттєво покращити якість міських перевезень пасажирів. Проте, уже на етапі проектування автобусів, виготовлення дослідних зразків, проведення їх випробувань та сертифікації у відповідних підприємств виникає багато проблем.

Одна із найактуальніших проблем сучасного вітчизняного автобусобудування – надзвичайно критична ситуація з інженерно-технічними і, особливо, з виробничими кадрами. Сьогодні у сфері проектування автомобільних пасажирських транспортних засобів громадського користування (ПТЗ ГК) працюють кілька конструкторсько-технологічних бюро (КТБ) у складі Луцького, Чернігівського, Черкаського, Запорізького заводів та Львівського «Електронтрансу» з їх дрібносерійного виробництва та НТЦ «Автополіпром», у яких працює загалом аж близько 150 конструкторів і технологів. Найбільше КТБ має Чернігівський автозавод, який налічує біля 39 фахівців.

Для порівняння – у Всесоюзному конструкторсько-експериментальному інституті (ВКЕІавтобуспром, м. Львів) тільки у відділі кузовів автобусів працювало 50 конструкторів, у відділі кузова – 40, електрообладнання – 30. А функціонували ще відділ перспективного проектування і художнього конструювання, відділ розрахунків і координації НДР, технологічний відділ, відділи спеціальних автобусів, автобусів малого класу, випробувань, надійності, технічної документації тощо. Отже, створенням автобусів, яке тривало від 3 до 10 років, займалося, загалом, щонайменше біля 350-400 інженерно-технічних працівників.

У сьогоднішніх заводських КБ фахівці близько 70% необхідних спеціальностей взагалі відсутні. А на проектування нових моделей автобусів та виготовлення і сертифікацію їх дослідних зразків відводиться лише 1-2 роки (рис. 1). Про чисельність науково-дослідних центрів провідних європейських виробників автомобільних ПТЗ ГК говорити взагалі не приходиться.

Чисельність автобусних КТБ, чол.



Термін створення автобуса, рік

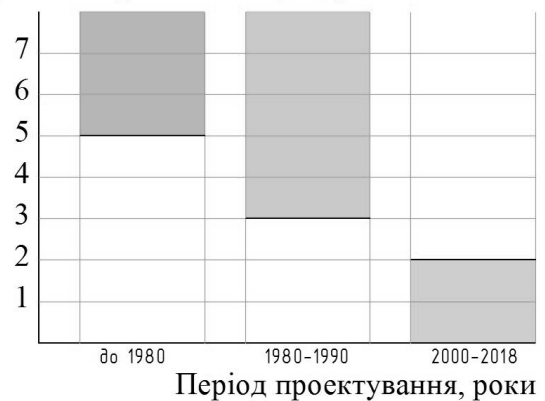


Рис. 1. Чисельність автобусних конструкторсько-технологічних бюро різних підприємств і тривалість циклу створення автобусів у різні періоди

Ще гірша ситуація з кваліфікованими виробничими кадрами, навіть у Львові, у якому, свого часу, знаходились найбільший в Європі Львівський автобусний завод (нині ліквідований) та ВКЕІавтобуспром (нині у ньому працює лише кілька десятків чоловік з понад 900 працюючих у 1980-х роках). На рис. 2 наведена діаграма тривалості виготовлення дослідних зразків (ДЗ) колісних транспортних засобів (КТЗ) на протязі 2002-2018 років, яка характеризує наявність і кваліфікацію виробничих кадрів, виробниче обладнання і технологічне оснащення, співпрацю з підприємствами-підприємствами з виготовлення деталей їх кузовів тощо.

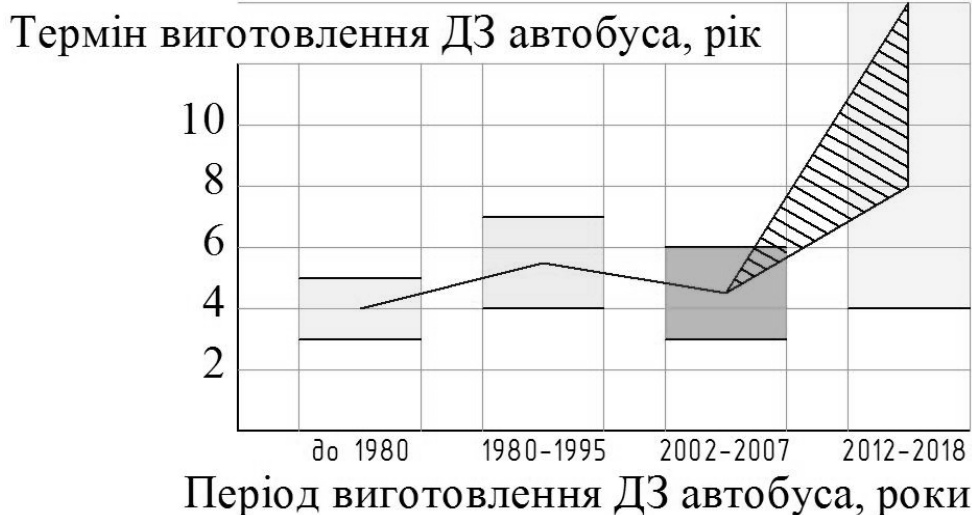


Рис. 2. Терміни виготовлення дослідних зразків нових автобусів у різні періоди

На даний час виготовлення листових гнутих деталей на профільних підприємствах від замовлення до отримання сьогодні замість двох-п'яти днів триває два-три місяці.

Нагального вирішення потребують, окрім кадрової, і цілий ряд інших соціально-економічних проблем, основні з яких наступні:

- повна відсутність державної підтримки та сприяння діяльності вітчизняних підприємств зі створення нових автомобільних ПТЗ ГК, наприклад, у таких напрямках, як розроблення і реалізація державних програм у цій та супутніх сферах, надання податкових пільг на проведення НДР та ДКР, державні замовлення на інноваційні проекти, заборона ввезення старих КТЗ будь-якого віку (імпортуватися повинні тільки нові автобуси, тролейбуси, електробуси), обмеження терміну експлуатації автомобільних ПТЗ ГК тощо;

- вкрай низька оцінка праці інженерів-конструкторів, технологів, випробувачів, виробничників та інших фахівців, задіяних у процесі створення нових перспективних автомобільних ПТЗ ГК;

- створення спеціальних міських автобусів, обладнаних відокремленим відсіком з окремими дверима для гарантованого користування пасажирями, які пересуваються у інвалідних візках (сьогодні для них це майже не можливо);

- створення автомобільних ПТЗ ГК зі зменшеними допустимими навантагами на колеса їх мостів з метою збереження міських вулиць і продовження термінів їх служби без ремонтів (супутня проблема – заборона руху по міських вулицях великовантажних автомобілів, особливо при високих температурах повітря навколишнього середовища). У Китаї уже створені експлуатуються електробуси, обладнані трьома та чотирма мостами з допустимою навантагою на міст до 5000 кг (в Україні – 13500 кг).

Навіть з кількох наведених проблем видно, що такі вкрай важливі сфери суспільного життя як автобусобудування та міські пасажирські перевезення потребують негайної реорганізації за активної участі органів влади усіх рівнів на основі прийняття відповідних законів, формування державних програм їх розвитку в цілому та окремих складових частин тощо.

Література:

1. Войтків С.В. Програма розвитку вітчизняного автобусо-, тролейбусо- та електробусобудування для потреб міських і приміських перевезень пасажирів (концепція) / С.В. Войтків, Б.В. Курач, С.В. Немий // Автошляховик України. – 2017. – № 3 (251). – С. 22-28.

2. Проблеми реорганізації системи міських пасажирських перевезень. Меморандум учасників круглого столу // Зовнішньо-економічний кур'єр. – 2018. – Січень-лютий. – С. 20-21.

ЕКСПЕРТНА ОЦІНКА ЯК ОДИН З АКТУАЛЬНИХ МЕТОДІВ ОЦІНКИ ЗАГРОЗ ЕКОНОМІЧНІЙ БЕЗПЕЦІ ПІДПРИЄМСТВ

Гаркуша В.О., аспірант

Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»

В умовах ринкової економіки істотно збільшується значення і роль економічної безпеки в діяльності підприємств.