

конкурентного ринку не властивий різкий розрив в постачанні товарами великих центрів і периферії. Звичайно, в столиці попит покупців вищий, ніж в дрібному містечку, і тому столичний ринок - ласий шматок для постачальників.

Але саме в силу цього він приверне масу фірм і їх ніші перетнуться. Розпочнеться взаємне відштовхування конкурентів, витіснення їх частини спочатку в великі міста, а потім у все більш дрібні населені пункти.

В Україні, яка сумно відрізнялася довгі роки порожніми полицями сільських сілпо, процес вирівнювання рівня постачання різних міст і селищ прийняв дуже помітні форми.

Поліпшення постачання периферії - одне з небагатьох досягнень перших років важких (і не завжди вдалих) реформ, яке безпосередньо відчув пересічний споживач. В основі ж цього благодотворного зсуву лежить тиск конкуренції, що «розштовхує» постачальників навіть у найглухіші місця, якщо вони не зайняті суперниками.

Таким чином, конкурентоспроможність є важливою характеристикою діяльності підприємства, але її підвищення не повинно ставати самоціллю. Варто орієнтуватися на те, щоб конкурентоспроможність пропозиції, наявних ресурсів і менеджменту підприємства були достатні для реалізації вибраної конкурентної стратегії та отримання бажаних результатів діяльності.

ЕКОНОМІЧНІ ВАЖЕЛІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

*Дмитрієва О.І., к.е.н., доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Сучасний етап розвитку глобальної світової транспортної інфраструктури, що ґрунтується на впровадженні інновацій та високих технологій, зобов'язує Україну адаптуватися до світових стандартів транспортної галузі та до формування нової, інноваційно спрямованої моделі розвитку транспортного комплексу. Невідкладним завданням державного регулювання стає підтримка створення інвестиційного клімату на підґрунтях удосконалення законодавчої бази. Враховуючи те, що транспортна галузь є базовою для економіки України, яка втілює в собі залізничну мережу, мережу автомобільних шляхів, мережу авіаційних сполучень, водні термінали, та створює умови для задоволення потреб з надання транспортних послуг і формування передумов розвитку бізнесу, необхідним постає вирішення питання щодо створення інноваційно активного транспортного комплексу України, здатного відповідати статусу регіонального транспортного HUB.

На сьогоднішній день, сучасний стан транспортної інфраструктури нашої держави відповідає стандартам Транс'європейської мережі не повною мірою, задовольняючи лише потреби економіки та населення з точки зору обсягу, але не за якісною складовою. Світові тенденції, які спрямовані на стрімке об'єднання транспортних технологій, проєктів з підвищення мобільності,

впровадження енергозберігаючого, безпечного для споживачів та навколишнього середовища транспорту, мають стати основою при формуванні державної політики в транспортній сфері. Таким чином, питання економічних важелів державного регулювання транспортної інфраструктури та аналіз особливостей забезпечення їх ефективності в умовах глобалізаційних викликів стає актуальним.

Формально державне регулювання транспортної інфраструктури в Україні здійснюється з використанням всього спектра розпорядчих та економічних методів регулювання. На практиці, розроблені і прийняті нормативно-правові документи суперечать цілям і завданням, сформульованим у транспортній стратегії, тарифна політика створює додаткові економічні бар'єри, ліцензування не вирішує проблему безпеки на транспорті і не забезпечує підвищення якості транспортних послуг, податкова політика робить участь в проєктах розвитку транспортної інфраструктури непривабливим для приватних інвесторів. Розвиток державно-приватного партнерства є, згідно Національної транспортної стратегії, пріоритетним завданням, проте надання податкових пільг інвесторам в інфраструктурні об'єкти до сих пір залишається на стадії обговорення.

Слід відмітити, що крім адміністративно-правових заходів державного регулювання транспортної інфраструктури важливе місце відіграють і економічні інструменти державного впливу, які реалізуються через вплив на процеси конкуренції на ринку транспортних послуг опосередкованість яких проявляється в процесі балансування між попитом та пропозицією.

Економічні важелі державного регулювання транспортної інфраструктури можна поділити на дві основні групи:

- пряме економічне регулювання – передбачає використання різноманітних форм безповоротного фінансування галузі та організацій (субвенції, або прямі субсидії, які включають в себе дотації та доплати з бюджетів різних рівнів на компенсацію доходів виконавцям послуг; пільгові кредити, податкові пільги

- непряме економічне регулювання - передбачає використання важелів податкової, амортизаційної, митно-тарифної політики.

До прямих економічних інструменти державного регулювання транспортної інфраструктури можна віднести:

- використання коштів податкового регулювання;
- встановлення мінімального розміру оплати праці;
- конкурентний розподіл державного та регіонального замовлення та відповідних бюджетних дотацій;
- державні замовлення на обслуговування серед приватних підприємств.

До непрямих економічних інструменти державного регулювання транспортної інфраструктури можна віднести:

- пряме встановлення цін на надавані послуги і лімітування підвищувальних коефіцієнтів, примус до виконання наданих;
- фінансування науково-дослідних розробок;

- диференційована кредитна політика;
- фінансова підтримка розвитку пасажирського транспорту бюджетами різного рівня, включаючи компенсацію пільгових поїздок через дотації, субвенції, субсидії.

Таким чином, економічне регулювання транспортної інфраструктури може мати прямий та непрямий характер. Пряме державне регулювання транспортної інфраструктури передбачає використання фінансових, податкових і бюджетних важелів, що впливають на сам процес виробництва і споживання транспортної послуги. Своєю чергою, непряме державне регулювання транспортної інфраструктури передбачає використання важелів, які впливають на економічну поведінку господарюючих суб'єктів і споживачів.

Література:

1. Обушна Н. І. Публічне управління як нова модель організації державного управління в Україні: теоретичний аспект. *Ефективність державного управління*. 2015. Вип. 44(1). С. 53–63.
2. Степанов В.Ю. Державне регулювання транспортною сферою. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія : Державне управління*. 2016. Вип. 1. С. 97–103. : сайт URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNUCZUDU_2016_1_16

ЛОГІСТИЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ ТА ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА – СУТНІСТЬ, ЦІЛІ ТА ЗАДАЧІ

*Догадайло Я. В., к.е.н., доцент; Бодра Ю.А., здобувач вищої освіти
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Нині перед підприємствами гостро стоїть проблема раціонального управління поставками, виробництвом і збутом, які повинні будуватися з метою задоволення вимог споживачів за мінімальних витрат. Для цього під час формування системи менеджменту багатьох сучасних організацій все частіше використовуються нові методи і технології управління, які базуються на концепції логістики. Сферою практичної реалізації логістичної концепції та логістичного підходу виступає логістична діяльність підприємства. Така ситуація вимагає детального дослідження як сутності цього поняття, так і можливостей інтегрування теоретичних положень в побудову ефективної системи менеджменту окремих організацій.

Для того, що б забезпечити ефективність логістичної діяльності необхідно розібратись з сутністю понять логістичної діяльності та логістичної системи. Питанням логістичної системи, управління логістичної діяльності підприємства, оцінкою ефективності логістичної діяльності підприємства присвячені дослідження багатьох вчених і фахівців як зарубіжних так і вітчизняних, а саме[1-17]: Альбеков А.У., Бабій І.В., Блейхер О., Вівчар О.В., Гончар Л. А., Гой І.В., Забуранна Л.В., Зяйлик М.І., Єсенькін Б., Омельченко