

гранично допустимої концентрації шкідливих речовин, які потрапляють у навколишнє середовище. Підприємства, нажаль, добровільно не хочуть цього робити, бо такі заходи потребують додаткових витрат на відповідні ефективні екологічно чисті технології. Єдиним чинником, що спонукає АТП до належної екологізації діяльності, є застосування відчутних штрафів за порушення національного екологічного законодавства.

Сутність процесу гарантування екологічної безпеки автотранспортного підприємства можна виразити у вигляді такої функції:

$$F(Z, Q, m) \rightarrow \min,$$

де Z – витрати на заходи для дотримання екологічних норм;

Q – втрати від штрафних санкцій за порушення екологічних норм;

m – втрати від закриття для надання послуг автотранспортного підприємства ринків інших держав з більш жорсткими нормами екологічної чистоти товарів [3].

При цьому індикаторами екологічної складової економічної безпеки АТП є, з одного боку, нормативи гранично допустимої концентрації шкідливих речовин, установлені національним законодавством, а з другого - аналіз ефективності заходів забезпечення такої екологічної складової. Тому екологічна безпека є важливою складовою для забезпечення безпеки автотранспортного підприємства.

Література.

1. Закон України «Про охорону навколишнього середовища» - № 1268-ХІІ від 26.06.1991 р., ВВР, 1991, №41.

2. Гутаревич Ю.Ф., Матейчик В.П., Копач А.О. Шляхи підвищення екологічної безпеки дорожніх транспортних засобів// Вісник східноукраїнського НУ ім. Володимира Даля. – Луганськ, 2004 № 7(77), ч 1. – С. 11-15.

3. Куркін М.В., Понікаров В.О., Назаренко Д.В. Контроль та захист економічної безпеки діяльності підприємств: Навч. пос. - Х.: ФОП Павленко О.Г. ВД«ІНЖЕК», 2010.

4. Шевчук В.Я, Ситалкін Ю.М, Білявський Г.О., Гетьман В.В. Екологічне управління. Підручник. К.: Либідь, 2004.

ЭВОЛЮЦИЯ ПАРАДИГМ ЭКОНОМИКИ: ХАРАКТЕРИСТИКА ОСНОВНЫХ ЭТАПОВ

Логвиненко М. И., студент

Научный руководитель: Бабайлов В. К., к. э. н., доцент

Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

Разработанная в ХНАДУ новая парадигма экономики поставит и новые проблемы в теории и практике экономики [1]. Одной из них будет осмысление причин смены парадигм и пристальное внимание к их эволюции. Именно эволюция парадигм отражает существенные, глобальные изменения в

економіке. **Целью** доклада и явилась інтерпретація процесу еволюції парадигм економіки. Для її досягнення буде: дана характеристика важливіших аспектів парадигм (сутність, зміст, роль і місце парадигм); встановлені причини зміни парадигм; проведено аналіз, оцінка і порівняння основних етапів розвитку (еволюції) парадигм.

В сучасній науковій літературі Парадигма визначається як коротко виражена, незмінна на довгій ділянці часу специфічна словесна модель постановки і рішення глобальних проблем, як зразок, зв'язки на визначеному історичному етапі двох важливіших субстанцій [2]. Парадигма концентровано виражає головну незмінну рису епохи.

Парадигма економіки – це модель зв'язки вартості і витрат. Зміна парадигми економіки завжди відображала кардинальні зміщення в структурі витрат. Аналіз і узагальнення важливіших аспектів зв'язки вартості і витрат на протязі всієї цивілізаційної діяльності людства приводять до висновку, що в нинішній час встановлено три парадигми економіки і відповідні їм епохи.

Перша парадигма економіки (Парадигма витрат живої праці) характерна для Доіндустріального суспільства (від елінізму до XIV століття).

Вторая парадигма економіки (Парадигма витрат виробництва – витрат живої і овеществленної праці) характерна для Індустріального суспільства (після XIV століття). Парадигма витрат виробництва і її наступний варіант – парадигма витрат виробництва і обміну зіграла величезну стимулюючу роль в розвитку світової економіки. Однак уже в кінці XX століття були помічені перші ознаки кризи нинішньої парадигми економіки [3]. Її виявили саме економісти. В умовах же проявлення уже в найближчому майбутньому нової тенденції світової економіки – вичерпання природних ресурсів цей криза буде тільки наростати, загострюватися. Парадигма витрат виробництва стане нестійкою перед цим новим, неминувим глобальним викликом нової епохи і повинна бути замінена, – вартість буде визначатися не витратами виробництва, а витратами дослідження, **витратами дослідницької праці»!** [1].

Третья парадигма економіки (Парадигма витрат дослідницької праці – майбутня, майбутня парадигма економіки) [1].

Отже, і майбутня історична епоха, майбутнє постіндустріальне суспільство – це **Дослідницьке** суспільство. Для нього буде характерним беспрецедентний до цих пір перенос акценту з виробництва на дослідження і оперативне впровадження його результатів. В цій зв'язки уже в найближчому майбутньому виникне необхідність переглянути, уточнити, скорректировать і само поняття «Дослідження».

Необхідність зміни парадигми економіки і відповідного характеру епохи органічно випливає і з практики розвинених країн. В них природні ресурси вже давно виснажені, і акцент в витратах, в вартості уже переноситься з виробництва продуктів і послуг на дослідження.

Нова парадигма економіки є органічним продовженням зміни, еволюції двох попередніх парадигм економіки: парадигми живої (ручної)

труда Доиндустриального общества и парадигмы издержек механизированного труда, или издержек производства Индустриального общества [1].

Новая парадигма экономики к тому же полностью адекватна и новой парадигме высшего образования, разработанной в ХНАДУ в 2011 году. Её основное положение – выпускник вуза – это, прежде всего, исследователь [1].

Литература.

1. Бабайлов В.К. Новая парадигма экономики / В. Бабайлов // Новий колегіум. – 2015. – № 1. – С. 53-57.

2. Бабайлов В.К. Методология высшего образования: на пути к новой парадигме / В. Бабайлов, О. Васильковская // Новий колегіум. – 2013. – № 1. – С. 3 – 7.

3. Бабайлов В.К. Эволюция парадигм экономики / В. Бабайлов // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник наукових праць харківського національного автомобільно-дорожнього університету. – № 2(7), том 1. - 2014. – Харків: ХНАДУ, 2014. – С. 5-8.

СУЧАСНИЙ СТАН АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ ТА ЇХ ФІНАНСУВАННЯ

Марченко І. Ю., студентка

Науковий керівник: Деділова Т. В., к.е.н., доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Автомобільні дороги є важливою ланкою загальної транспортної системи країни, без якої не може функціонувати ні одна галузь народного господарства. Рівень розвитку і технічний стан дорожньої мережі значно впливає на економічний і соціальний стан і розвиток як країни в цілому, так і її окремих регіонів, оскільки надійні транспортні зв'язки сприяють підвищенню ефективності виконання основних виробничих фондів, трудових і матеріально-технічних ресурсів, підвищенню продуктивності праці. Автомобільні дороги залежно від інтенсивності руху і народногосподарського значення розділяються на 5 категорій. Для проведення повного капітального ремонту українських автомобільних доріг державного значення необхідно, щонайменше, 500 млрд. грн. В даний час понад 150 тис. км з 170 тис. км дорожньої мережі загального користування України потребують капітального і поточного ремонту або реконструкції [1].

Існують два види ремонтів: капітальний ремонт і поточний ремонт. В свою чергу поточний поділяється на середній та дрібний. На 2015 рік орієнтовна вартість будівництва 1 км дороги коштує 70-100 млн. грн., реконструкції – 40-80 млн. грн, капітального ремонту 1 км автомобільної дороги першої та другої категорії становить 20-30 млн. грн, поточний ремонт – від 3 до 15 млн. грн. Роботи з ліквідації ям – орієнтовна вартість 1 м² від 183 до 469 грн в залежності від технології виробництва робіт.