

5) здійснення кореляційного аналізу з метою запобігання явища мультиколінеарності;

6) перевірка достовірності результатів кореляційного аналізу;

7) формування остаточного переліку показників.

Окремо слід зазначити на тому, що недостатньо лише здійснити оцінювання конкурентоспроможності підприємства автомобілебудування, слід обов'язково провести пофакторний аналіз – виявити найбільш вагомі чинники, що здійснюють найбільш суттєвий вплив на результуючий показник і потребують найбільш пильної уваги при формуванні конкурентної стратегії автомобілебудівного підприємства.

Перспективи подальших досліджень складає формування авторського методичного підходу до оцінювання конкурентоспроможності підприємств автомобілебудування та його практична апробація.

### **Література:**

1. Шевченко І.Ю. Історична еволюція та сучасна інтерпретація дефініції сутності категорії «конкурентоспроможність підприємства автомобілебудування» / І.Ю. Шевченко // Бізнес Інформ. – 2018. – № 1. – С. 20-27.

2. Шевченко І.Ю. Сутнісна характеристика конкурентоспроможності продукції підприємства автомобілебудування / І.Ю. Шевченко // Економіка. Фінанси. Право: щомісячний інформаційно-аналітичний журнал. – К.: «Аналітик», 2018. – № 3/1. – С. 27-31.

3. Шевченко І.Ю. Конкурентний потенціал підприємств автомобілебудування: сутнісна та структурна характеристика / І.Ю. Шевченко // Економіка. Фінанси. Право: щомісячний інформаційно-аналітичний журнал. – К.: «Аналітик», 2018. – № 8. – С. 34-37.

## **ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ЗАСТОСУВАННЯ ГЕОСИНТЕТИЧНИХ МАТЕРІАЛІВ В ДОРОЖНЬОМУ БУДІВНИЦТВІ**

*Юрченко О.В., к.е.н., доцент,*

*Гуприна І.*

*Сумський національний аграрний університет*

Використання геосинтетики в дорожньому будівництві вже має свою історію, хоча і не дуже тривалу. За кордоном геосинтетиків у вигляді геотекстилей застосовують з кінця 60-х років.

Область застосування геосинтетиків дуже широка, а використання – ефективне. Геосинтетичні матеріали в Європі застосовуються вже кілька десятиліть, зробивши практично революцію в дорожньому, цивільному і спеціальному будівництві. Економічна ефективність і широка сфера застосування геосинтетиків, в т.ч. в сферах, де вони практично незамінні, дозволяють говорити про них як про вельми перспективні матеріали.

Досить широке поширення в зміцненні автомобільних доріг отримали геосинтетичні матеріали, по-іншому це називається: «Армування автомобільних доріг».

Виробництво цих матеріалів у світі розвивалося стрімко, і в даний час на світовому ринку пропонується велика кількість різних видів геотекстилей, геосіток, георешіток і геосот, геонітей, а також геопліт, використовуваних як термоізолятори. Всі вони розрізняються за своїм призначенням, складом вихідної сировини, технології отримання, витраті полімеру, фізико-механічними характеристиками, ширині полотен і т.п. Зокрема, геотекстиль (неткані полотна иглопробивного або клейового способу виробництва) виготовляють із синтетичних волокон: поліефір (лавсан), поліпропілен, поліамід (капрон); геосітки – з поліефірних або поліпропіленових ниток підвищеної міцності, стеклоровінгов; геопліти – на основі полістиролу.

Початок українського досвіду застосування геосинтетики було покладено в середині 70-х років спочатку закупівлями цих матеріалів за кордоном, зокрема, в Угорщині та Чехословаччині, потім – інтенсивними науковими дослідженнями в галузевих науково-дослідних інститутах і власними розробками підприємств-виробників. В даний час в світі випускається приблизно 380 різних видів геосинтетичних матеріалів. Застосування геосинтетики передбачається в проектах більше 100 тисяч різних споруд щорічно у всьому світі.

Причини цього засновані на двох основних факторах: економічний – застосування геосинтетичних матеріалів дозволяє істотно знизити капіталовкладення при будівництві, ремонті та утриманні автомобільних доріг; екологічний – використання геосинтетичних матеріалів сприятливо для навколишнього середовища (зменшується витрата природних матеріалів, знижуються обсяги підготовчих геотехнічних робіт і т.д.).

Додатково використання геосинтетики дозволяє:

- підвищити довговічність конструкцій земляного полотна і дорожніх одягів;
- підвищити якість робіт;
- зменшити обсяги переробок (додаткових робіт);
- підвищити культуру виробництва.

Актуальність впровадження інноваційних технологій в дорожньому будівництві і природоохоронних заходах на сьогодні очевидна і безперечна. Це і континентальний характер клімату окремих регіонів з великим перепадом температур, і наявність територій зі складними геологічними умовами, і сам стан доріг, більшість з яких було побудовано 40-60 років тому і розраховано на більш низькі навантаження та інтенсивність руху. Проблема підвищення зсувостійкості і тріщиностійкості, а отже, довговічності асфальтобетонних покриттів є особливо актуальною при все зростаючій інтенсивності руху та тенденції, що намітилася зростання осьових навантажень на автомобільних дорогах і міських вулицях. У складі мережі автомобільних доріг переважна частина здатна пропускати лише відносно легкі автомобілі з навантаженням на

вісь не більше 6 тс. У той же час автомобільна промисловість розвиває виробництво важких машин з навантаженням на вісь до 10 тс. У потоці руху нерідко зустрічаються ще більш важкі автомобілі. Зросла й інтенсивність транспортного потоку, що досягає на деяких ділянках 45-50 тис. автомобілів на добу при розрахунковій нормі 6 тис. одиниць. В результаті несуча здатність дорожнього одягу багатьох автомобільних доріг вичерпана. Звідси виникає необхідність у частих ремонтах.

І, нарешті, умови ринкової економіки та економічної самостійності змушують рахувати гроші і будівельників. Наприклад, застосування геосіток з стеклоровінга для армування асфальтобетону дає можливість знижувати товщину останнього до 20%. Із застосуванням геосинтетичних матеріалів знижується вартість технічного обслуговування і збільшується термін працездатності конструктиву.

## **ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ДОВЕДЕННЯ ДО БАНКРУТСТВА ГОСПОДАРЮЮЧОГО СУБ'ЄКТА**

*Яцюк О.С.*

*Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу*

Верховною Радою України 18.10.2018 р. прийнято в другому читанні Проект Кодексу України з процедур банкрутства (далі – ПКУБ) № 8060 [1], метою якого є підвищення ефективності процедур банкрутства, рівня захищеності прав кредиторів, вдосконалення процедури продажу майна боржника на аукціоні, підвищення рівня виконання контрактів та судових рішень, врегулювання відносин щодо відновлення платоспроможності фізичних осіб, які опинилися в скрутній фінансовій ситуації та потребують допомоги з боку держави. Вперше у вітчизняній законотворчій практиці законопроект представлено в кількох (чотирьох) книгах, причому четверта регулює нове явище у вітчизняній юридичній практиці – відновлення платоспроможності фізичної особи, зокрема, визнання фізичної особи банкрутом у випадку її нездатності виконувати свої майнові зобов'язання.

Щодо питання про встановлення факту доведення до банкрутства господарюючого суб'єкта, то згаданий вище законопроект передбачає, що державний орган з питань банкрутства, поряд з іншими завданнями, також установлює порядок проведення аналізу фінансово-господарського стану суб'єктів господарювання щодо наявності ознак фіктивного банкрутства, доведення до банкрутства, приховування стійкої фінансової неспроможності, незаконних дій у разі банкрутства і організує проведення такого аналізу при відкритті провадження у справах про банкрутство; готує на запити суду, прокуратури або іншого уповноваженого органу висновки про наявність ознак фіктивного банкрутства, доведення до банкрутства, приховування стійкої фінансової неспроможності, незаконних дій у разі банкрутства (стаття 3 ПКУБ) [1]. В даному випадку мова іде про державні підприємства і підприємства, у