

й можливих наслідків кризи. Врахування та передбачення наслідків кризових явищ в майбутньому дасть можливість мінімізувати їх в Україні.

Список використаних джерел:

- Цибро Ю. В. Причини виникнення кризи на підприємстві [Електронний ресурс] / Ю. В. Цибро. - Режим доступу: <http://www.fox-manager.com.ua/crisis part1.html>
- Степанюк Н.А. Аналіз причин кризової динаміки економіки України [Електронний ресурс] / Н. А. Степанюк, Д. Палашчакова // Глобальні та національні проблеми економіки – №10, С. 227-231, 2016 рік – Режим доступу: <http://global-national.in.ua/>

Ступницький В.В.

к.е.н., доцент

Рівненський автотранспортний коледж, м. Рівне

Ступницька Н.І.

викладач Рівненський державний гуманітарний
університет, м. Рівне

**УПРАВЛІНСЬКИЙ АСПЕКТ ВІТЧИЗНЯНОГО АВТОДОРОЖНОГО
БУДІВЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСУ ТА ЙОГО РОЛЬ ДЛЯ ПРИВАТНОГО БІЗНЕСУ Й
ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ЦІЛІСНОСТІ УКРАЇНИ**

Дорожні проблеми України стали політичним мірилом діяльності влади. Аналіз проблематики українських доріг подані у наукових працях Парубця, О., Сича Є, Романенка Є., Пашенка Ю., Ложачевської О., Кравченка В., Єдіна О. та інших українських науковців. Проте існуюча система управління вітчизняним дорожньо-будівельним комплексом лишається поза колом наукових обговорень.

Згідно експертних думок, головною проблемою українських доріг є існуюча система управління у дорожній галузі, яка в кінцевому підсумку призвела до повної втрати технічного їх стану, а як і наслідок зниження рівня безпеки руху.

Метою дослідження є аналіз діючої системи управління дорожнім комплексом України та її роль в найближчій перспективі щодо розвитку як самої галузі, так і стимулювання дорожнього будівництва приватним сектором економіки.

Управлінські рішення на вищих рівнях визначають саму перспективу розвитку як країни, так і окремого суб'єкта підприємництва. В той же час ці рішення формують як простір бізнесових структур, так і час та перспективу самого підприємництва.

І так, сучасний дорожній простір України вкрай не виразний та суперечливий. Зауважимо лише те, що у 2016 році Україна в рейтингу якості дорожнього покриття посіла 137 місце із 144 країн світу, а швидкість пересування в два-три рази нижче, чим у західноєвропейських країнах. Стан українських доріг після зими 2017 року став найгіршим за останні десятиріччя, при цьому у 2016 році не було побудовано жодного кілометра нових автомобільних доріг.

Проте, як не дивно, спостерігається швидке будівництво лісових доріг. Якщо у 2007 році урядом було виділено 60 млн. грн. для будівництва таких доріг і переважно в Карпатському регіоні, то впродовж 2010-2015 років згідно «Державної цільової програм «Ліси України» було виділено на будівництво лісових доріг суму 576 млн. грн. Як не дивно, в такому нарощенні будівництва лісових доріг використовується геотекстиль. Лише На Івано-Франківщині за останні роки побудовано понад 400 кілометрів доріг, а потреба, згідно заяв

керівництва лісовим господарством та обласних адміністрацій удесятеро більша. Парадокс - звичайні дороги не будуються і не утримуються, зате спостерігається інтенсивне нарощення будівництва вітчизняних лісових доріг з використанням інноваційних матеріалів.

Тепер про часову складову дорожнього комплексу України. Так, саме Міністерство інфраструктури України визнає, що 40% доріг потрібно будувати з нуля, а 23,3% із всіх доріг без асфальту, гравію та бруківки. У 2016 році зуміли провести ремонт доріг лише 1% від потреби, то це виключно ямковий ремонт, 90% доріг загального користування не ремонтувались 30 і більше років, а 95% доріг практично не придатні до експлуатації. Тому у часовому вимірі країна у дорожньому аспекті знаходиться у первіснообщинному ладі, тільки якщо тоді пересувались пішки з камінням та палками у руках, то зараз з смартфонами і автотранспортом.

Початок такої проблеми покладено з правління Л. Кучми, коли почалось розгортання корупції в країні, яке повністю сформувався за часів управління прем'єр міністром П. Лазаренко. Зі слів колишнього міністра транспорту і зв'язку Є. Червоненко найбільш період розкрадання державних коштів, які виділялись на дороги припав на другу половину правління В. Ющенка. Відповідно і прем'єр міністр України В. Гройсман вказує на цей період, в період з 2005-2010 року – виділені кошти просто крались. А діючий міністр інфраструктури В. Омелян заявляє, що на даний період уже прослідковується скорочення розкрадання виділених коштів на дороги з 50% до 5-10%. Стає і зрозумілим чому в Україні постійно спостерігається недофінансування дорожнього будівництва. Таке хронічне недофінансування – це просто захисний механізм від повного та тотального розкрадання бюджетних коштів виділених на розбудову дорожньої інфраструктури.

Таким чином, політична складова корупції стала визначальною у стані вітчизняного автодорожнього господарства. Відповідно, розподіл бюджетних коштів на автомобільні дороги стає неможливим без підпису депутату Верховної Ради. Тому підряди на ремонт доріг стали своєрідною платою депутатам-мажоритаральщикам за підтримання певних законопроектів [1].

Щодо розгортання «дорожнього буму», який в Україні започатковано з весни 2017 року прем'єр-міністром В. Гройсманом. Особисто сам прем'єр-міністр відвідав і відкрив початок робіт по ремонту самих «убитих» українських доріг.

Проте у законодавчому полі «проривом» у дорожньому реформуванні стали відповідні законопроекти (в першу чергу формування дорожнього фонду, реалізація політики децентралізації 2016 року) та митні експерименти з надходження грошей на ремонт доріг. Нічого нового не відбулося. Дорожній фонд був і раніше, проте його використовували не за призначенням та і розкрадали. Щодо політики децентралізації, то це повний абсурд. Жодна країна в історичному огляді не забезпечила розвиток дорожнього будівництва через передачу відповідних функцій на місця. Так було і у Царській Росії, і навіть у США. Лише централізація та концентрація зусиль влади на певних напрямках забезпечує кардинальну зміну ситуації на прогресивний ривок. Останній приклад уряду В. Гройсмана, при цьому і гроші знайшлися. Наслідок – відносний дорожній бум на літній період 2017 року. Інша сторона проблеми - вищі керівні кадри. Всі ключові посади у реформуванні України зайняті не українцями, проте виключно особами «чисто українського походження». Ці особи мали «видатні досягнення» у країнах прожиття і вимушені були уходити зі своїх постів через різні зловживання, які мали скандальний резонанс. Ця тенденція відслідковується і у «Укравтодорі», яким з жовтня 2016 року керує поляк С. Новак. Зазначимо і те, що він одночасно є і консультантом Європейського банку реконструкції та розвитку. А цей банк лишається одним із головних фінансових установ, який забезпечує кредитування різних інфраструктурних проектів України, в тому числі і щодо розбудови дорожньої інфраструктури. На даний період всі міжнародні кретини які отримуються по напрямку дорожнього будівництва повинні направлятись на погашення відсотків від попередніх міжнародних запозичень. Так, що сучасна міжнародна фінансова «допомога» - це гарантія повернення попередніх витрачених валютних надходжень, а відтак цим процесом повинна

керувати і «своя провірена особа» у особі поляка С. Новака. І за такі винятково виключні завдання пан Новак повинен отримувати і досить пристойну заробітну плату українськими грошима. А розмір її вражаючий для звичайного пересічного українця і навіть простого підприємця не пов'язаного із зв'язками з різними чиновниками – 100 тис. грн.. і при цьому величина її не більше трьох тисяч гривни, а все інше різні надбавки які сягають понад 900% від окладу. С. Новак презентував грандіозний проект поєднання портів Польщі з українськими портами Чорного моря автомобільними дорогами. Крім того, свої наміри у розбудові українських доріг оголошують і Німеччина, і Білорусія, також і Китай.

Таким чином, управління дорожнім комплексом України вказує на повну залежність країни від зовнішньої політики закордонних країн. Враховуючи те, що українські дороги являються активом вартістю понад 1 трлн. дол. США, що забезпечує формування до 15% ВВП України, то політика української влади - децентралізація забезпечує єдине – повний крах української незалежності і розподіл контролю території України через відновлену дорожню інфраструктуру, а сфера приватного бізнесу буде розширена виключно для іноземних дорожньо-будівних компаній. Вітчизняні будівні компанії будуть вимушені переорієнтуватись виключно на проекти доріг місцевого значення, які практично є мало або зовсім не прибуткові.

Список використаних джерел:

1. Что происходит с украинскими дорогами //УкрАвтоТранс №6-7. 2017. с. 14-15.

Супрунюк Ф.Ф.

Студент 4 факультету економіки та управління
Східноєвропейський національний університет
імені Лесі Українки, м. Луцьк
Науковий керівник: **Шостак Л.В.**
к.е.н., доцент кафедри економіки, безпеки
та інноваційної діяльності підприємства
Східноєвропейський національний університет
ім. Лесі Українки, м. Луцьк

УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ ВИТРАТАМИ

За ринкових умов господарювання досягнення генеральної мети виробничого підприємства забезпечується більш деталізованими цілями, наприклад, зростанням прибутку (доходу). Ріст прибутковості роботи в цілому досягається шляхом росту обсягів реалізованої на ринку продукції, виготовленням продукції високої якості в передбачені договорами про поставки строки, мінімізацією (оптимізацією) витрат виробничих ресурсів, прискоренням строків освоєння нової техніки й ін.

Дослідження даного питання займалось багато вчених, зокрема Фішер, Нікшич, Д.О. Іванов, В.К. Козлов, Ф. Котлер, Н. Круминш, М.А. Окландер, Н.І. Чухрай та інші.

Взагалі логістичні операції визначають як витрати, які виникають в процесі здійснення логістичних операцій чи пов'язані з їх виконанням. Для характеристики витрат використовують абсолютні та відносні показники. Абсолютний показник - обсяг витрат обігу - представляє собою суму цих витрат в грошовому вираженні. Відносний показник - рівень витрат обігу розраховується як відношення суми витрат обігу до обсягу оптової реалізації продукції.

Витрати обігу торгівлі (distribution costs in wholesaling and retailing) - витрати, що характеризують у грошовій формі живу і матеріалізовану працю, вкладений в рух товарів від