

каналізаційних стоків. Далі провести повне очищення озера Біле, як це робили в радянські часи, запустити рибу. І впровадити екосистемні платежі за використання водних, ґрунтових, паркових екосистем, аби зберігати їх і надалі. Можна насадити ліс. Все це сприятиме поліпшенню демографічної ситуації в селі. Схожа ситуація в дуже багатьох населених пунктах України, де немає господаря. Тому розглянутий нами приклад та інноваційні пропозиції щодо впровадження екосистемних платежів стануть у нагоді для багатьох старост.

Хоменко Л.М., канд. екон. наук, доцент
Басенков Д.С., Дуднік Д.О. здобувачі вищої освіти ступеня бакалавр
Кременчуцький національний університет
імені Михайла Остроградського, Україна

Управління запасами зерна при транспортуванні

Запаси є важливою складовою виробничого процесу та задоволення потреб споживачів, максимізації прибутків підприємства. Для ефективної діяльності підприємств запаси повинні бути оптимальними, адже накопичення їх значного обсягу призводить до замороження коштів на тривалий строк, зниження їх ліквідності, зростання витрат на утримання, а їх нестача до простоїв виробництва, незадоволення вимог споживачів, а отже, і зниження конкурентних переваг.

Ускладнення процесів інституційно-ринкової трансформації зернової галузі України характеризується зміною моделі розвитку зернового ринку. Перевиробництво зерна в країні вимагає збільшення експортного потенціалу галузі, фізичні можливості якого обмежені інфраструктурними проблемами розвитку зернової логістики. Таким чином формується основна проблема подальшого розвитку зернового підкомплексу країни. З проведених досліджень можна запропонувати шляхи оптимізації транспортування зернових вантажів залізничним транспортом.

В умовах виходу вітчизняних зернотрейдерів на світовий ринок додаткові фінансові ресурси планується спрямувати на закупівлю рухомого складу під вантажні перевезення зерна. Важливим аспектом конструкторської уніфікації виступає оптимізація номенклатури сучасних хопер-дозаторів для зерна і зернових культур, що мають однакове або схоже експлуатаційне призначення. Асортиментна політика стосовно сучасних вагонів-хоперів особливої форми кузова для перевезення зернових культур повинна визначати раціональне співвідношення за стадіями життєвого циклу виробів, які одночасно пропонуються виробником на ринку транспортних засобів для перевезення зерна.

Керівництво «Крюковського вагонобудівного заводу» прагне до розширення асортименту, в тому числі на ринку вагонів-хоперів для перевезення зернових культур, з метою як збільшення своєї частки на ринку, так і забезпечення зростання самого ринку в умовах нарощування в країні валових

зборів пшениці та кукурудзи. Фінансові аналітики з товарного асортименту прагнуть з часом розширити глибину товарної номенклатури вагонів-хоперів для перевезення зернових культур з метою використання надлишкових виробничих потужностей за одночасного більш повного задоволення запитів зернотрейдерів. В процесі здійснення маркетингових досліджень потребує вирішення питання стосовно створення одного типу сучасного хопер-дозатора для зерна і зернових культур, який може забезпечити високу продуктивність для любых умов його експлуатації. Конструкторські підрозділи підприємства мають можливість запропонувати декілька модифікацій удосконалених хопер-дозаторів для зернових культур з різною продуктивністю. Модифікація нового хопер-дозатора з меншою продуктивністю, як правило, більш проста і дешевша і у виробництві, і у експлуатації[1]. Зважаючи на наведені аргументи існує оптимальне число модифікацій хопер-дозаторів для зернових культур за раціональної продуктивності кожного модельного ряду, за яких мінімізуються сумарні витрати[1]. Розробникам доцільно визначити оптимальну кількість модифікацій хопер-дозаторів призначених для транспортування зернових культур з кожного модельного ряду, за яких сумарні витрати мінімізуються.

Виробничо-технологічна база підприємства дозволяє виробляти до 12 тис. вантажних вагонів за рік, швидко переналагоджувати виробничі потоки на виготовлення різних моделей і модифікацій вагонів, будувати п'ять різних видів вантажних вагонів одночасно. Номенклатура вантажних вагонів має відповідні сертифікати якості та ліцензії на їх використання в межах залізниць країн СНД і Балтії, а за необхідності і в далекому зарубіжжі. Система якості підприємства сертифікована за стандартом ISO 9001-2008.

З метою збільшення прибутку, більш повного задоволення потреб зернотрейдерів, задіяти надлишкові виробничі потужності, стати провідним вітчизняним підприємством в галузі вантажного вагонобудування з вичерпним асортиментом топ-менеджмент заводу проводить системну роботу з ліквідації пропусків як в асортименті, так і в глибині, наприклад лінійки товарної номенклатури вагонів-хоперів за удосконаленої форми кузова для перевезення зернових культур. Маркетологи разом з працівниками конструкторського підрозділу підприємства в процесі опрацювання рішення по збільшенню обсягів торгівлі, в тому числі за рахунок експортних поставок, запропонували розширити існуючу асортиментну групу вагонів-хоперів для перевезення зернових культур за удосконаленої форми кузова моделі 19-7053 з подальшим поглибленням лінійки товарної номенклатури варіантів їх виробництва. Методика вирішення одномірної задачі з вибору однієї змінної N , що мінімізує сумарні витрати, має аналітичний вираз, і найбільш прийнятна для використання на підприємствах, що створюють і освоюють сучасну продукцію. В практиці роботи підприємств вартість фінансової складової виробництва нового виробу (C_0) пропорційна аргументу (x): $C_0 = a \cdot x$.

Як зазначає С.В. Дельз, «крім прямих фінансових втрат зернових трейдерів та операторів залізничних перевезень, наявність інфраструктурних обмежень приводить до невпевненості покупців у надійності експортних поставок

української зернової продукції. Це дає змогу іншим експортерам, насамперед країнам Євросоюзу і США, зайняти відповідну ринкову нішу» [2].

Список використаних джерел:

1. Дорожкіна Г.М., Хоменко Л.М. Оптимізація ряду модифікацій вагонів-хоперів для зерна і зернових культур. *Вісник Хмельницького національного університету*: Економічні науки. Хмельницький: ХНУ, 2012. № 4. Т.1 (190) – С. 262-269; 2. Дельз С.В. Транспортні підходи до оцінки ефективності логістичних схем доставки експортного зерна. *Логістика*. 2016. № 11. С. 44.

Ше В.В., здобувач вищої освіти ступеня доктора філософії*,
Височанська М.Я., д-р екон. наук, ст. дослідник,
Нагорнюк О.М., канд. с.-г. наук, доцент
Інститут агроєкології і природокористування НААН, Україна

Інноваційні фактори зниження ризиків соціально-еколого-економічної глобалізації за рахунок розвитку сільських територій

Глобалізація – це процес всесвітньої економічної, політичної та культурної інтеграції та уніфікації. Основними наслідками цього процесу є розподіл праці, міграція у масштабах усієї планети капіталу, людських та виробничих ресурсів, стандартизація законодавства, економічних та технічних процесів, та разом з тим визнання культур різних країн. Це об'єктивний процес, який носить системний характер, тобто охоплює всі сфери життя суспільства. У результаті глобалізації світ стає більш зв'язаним і взаємозалежним від його суб'єктів [1].

В академічній літературі глобалізацію зазвичай розбивають на три основні галузі: економічну, культурну та політичну.

Такі винаходи, як паровоз, пароплав, реактивний літак, контейнерні морські судна, телеграф і його сучасні потомки Інтернет та мобільний телефон стали важливими чинниками глобалізації й зумовлюють дедалі більшу взаємозалежність економіки й культурного життя. Нині економічно глобалізують виробництво, послуги, капітал, технології, бази даних тощо [2].

У 2000 році Міжнародний валютний фонд ідентифікував чотири базові аспекти глобалізації: торгівлю й фінансові транзакції, рух капіталу та інвестицій, міграцію людей та розповсюдження знань. З глобалізацією пов'язують також проблеми довкілля, наприклад глобальне потепління, забруднення вод за межами кордонів, забруднення повітря у тому числі радіоактивне, надмірний вилов риби в океанах та зменшення біорізноманіття в цілому. Процеси глобалізації впливають на економіку, бізнес, зайнятість населення, соціокультурні ресурси, на природне середовище, на якість життя людей. Люди, проживаючи в конкретних суспільствах і належачи до унікальних цивілізацій, так чи інакше належать до “світового співтовариства”, що являє собою певну

* Науковий керівник – Височанська М.Я., д-р. екон. наук, ст. дослідник.