

регіону та з нього. З 2017 року після економічної кризи 2016 року в Україні спостерігається збільшення обсягів прямих інвестицій в область, що свідчить про відновлення привабливості регіонального господарства для іноземних інвесторів, але, все-таки, незначні обсяги вкладень вказують на недовіру інвесторів як до інвестиційно-ін

Виходячи з динаміки показників прямих інвестицій з області (0,1-3,4 млн. дол. США), можна резюмувати стосовно низького темпу розвитку та ступеня інтернаціоналізації процесів інтеграції, що певною мірою обумовлена нестабільністю економічних процесів 2017-2019 рр.

Отже, аналіз показників стану інвестиційно-інноваційної безпеки свідчить про її досить низький рівень на Полтавщині.

Це є певним поштовхом для налагодження інвестиційного клімату й інвестиційного іміджу, стимулювання інноваційної діяльності та створення бізнес-інкубаторів для забезпечення економічної безпеки, підвищення конкурентоспроможності та підвищення інвестиційної привабливості не лише окремого регіону, а й країни в цілому.

Література:

1. Економічна статистика. *Головне управління статистики у Полтавській області: веб-сайт*. URL: <http://pl.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 12.03.2020)
2. Горілова, О. О. Економічні аспекти національної безпеки. Об'єднані наукою: перспективи міждисциплінарних досліджень: матеріали VII Всеукр. наук.-практ. конф. студентів, аспірантів та молодих вчених, 12-13 листопада 2020 р. Київ: КНУ імені Тараса Шевченка, 2020. – С. 49-51
3. Основні показники розвитку промисловості. Державний комітет статистики України: веб-сайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 12.03.2020)
4. Стратегія економічної безпеки України на період до 2025 року. *Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України: веб-сайт*. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Download?id=05cafaad-c0fd-4907-bdae-82102af9ad5c> (дата звернення: 12.03.2020)
5. Шишкіна Олена, Кальченко Ольга. Ризикозалежність промислових підприємств від інвестиційної привабливості національної економіки. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2019. №2(18). С. 245-260
6. Маслак О.І., Пирогов Д.Л., Гришко Н.Є. Оцінка економічної безпеки підприємства при зовнішньоекономічній діяльності. *Вісник КрНУ імені Михайла Остроградського*. Випуск 3/2012 (74). С. 163-169.

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ МЕТРОПОЛІТЕНУ УКРАЇНИ

Стригуль Лариса Станіславівна,

к.е.н., доцент

Александрова Вікторія Олександрівна,

к.е.н., ст. викладач

Стригуль Антон Андрійович,

студент

Національний технічний університет

«Харківський політехнічний інститут»

Комунальним підприємством в Україні є самостійний господарюючий статутний суб'єкт, що може здійснювати виробничу, науково-дослідну та комерційну діяльність із метою одержання відповідного прибутку (доходу) [1]. Фінансування комунальних господарств здійснюється за рахунок бюджетних коштів. Міський пасажирський транспорт, житлове господарство і теплоенергетика одержують бюджетні дотації (на покриття експлуатаційних витрат, на капітальний ремонт, на придбання нового рухомого складу, на капітально-відновлювальні роботи, на покриття різниці в тарифах на тепло та інш.). До комунальних підприємств відносяться підприємства транспорту розташовані лише в трьох містах нашої країни – це Київський метрополітен, який розпочав свою роботу у 1960 році, Харківський метрополітен – у 1975 році та Дніпровський – у 1979 році. На сьогодні це стратегічні об'єкти міст-мільйонників та держави в цілому, які виконують не лише вагомую економічну, але й високу соціально-безпекову функцію для населення цих регіонів (табл.1).

Таблиця 1 - Загальні характеристики діяльності підприємств метрополітену України

Комунальне підприємство	Кількість			Експлуатаційна довжина ліній, км	Середньодобові перевезення (млн.пас.)	Кількість населення міста, млн. осіб	Кількість ліній / станцій, що будуються
	ліній	станцій	пересадочних вузлів				
Київський метрополітен	3	52	3	67,5	1,36	2,868	1/8
Харківський метрополітен	3	30	3	38,7	0,607	1,451	1/5
Дніпровський метрополітен	1	6	немає	7,8	0,204	0,993	0/3

Загальні характеристики підприємств метрополітену свідчать про високий рівень затребуваності такого виду транспорту у населення міст, але якщо у Києві та Харкові метро розвивається, розширюється та покриває значні відстані, то ситуація в Дніпрі значно гірша, послугами метро користується лише п'ята частина містян, що відбивається не лише у вигляді незручності та недосконалості схем перевезень, але й на окупності транспортного підприємства взагалі. На сьогодні комунальні підприємства метрополітену перебувають у кризовому стані, про що свідчить збитковість їх роботи (табл. 2).

Таблиця 2 - Фінансові результати діяльності за 2019 рік

Комунальне підприємство	Чистий дохід від реалізації, тис. грн.	Собівартість реалізованих послуг, тис. грн	Прибуток (збиток), тис. грн
Київський метрополітен	3 389 499	4 389 454	(635 529)
Харківський метрополітен	1 285 973,0	1 545 255,0	(266 764,0)
Дніпровський метрополітен	19 746	168 402	3 163

Дані фінансової звітності суб'єктів господарювання комунальної власності КП «Київський метрополітен» та КП «Харківський метрополітен», функції управління якими закріплені за Департаментами інфраструктури відповідних міських рад свідчать про значне перевищення витратної складової

на функціонування метрополітену через невідповідність тарифної політики, регульованою Уповноваженим органом управління цінами та тарифами. Таким чином фактично підприємство працює на принципах госпрозрахунку та компенсації втрат доходів за пільговий проїзд в метрополітені із відповідного бюджету за окремим рішенням.

Ситуація КП «Дніпровський метрополітен» також є кризовою, але є певні особливості - не дивлячись на наявність прибутку, загалом діяльність метрополітену є збитковою, бо доходи від реалізації послуг майже у 1,5 рази навіть менше адміністративних витрат (28718 тис. грн.) і лише за рахунок отриманих операційних доходів підприємства одержаний прибуток у розмірі 3 163 тис.грн..

В сучасних умовах господарювання основних інфраструктурних об'єктів транспорту спостерігається низька ефективність функціонування комунальної власності, зокрема метрополітену. Проблема полягає насамперед у застарілій матеріально-технічній базі, яка не була модернізована з часів незалежності, та потребує колосальних інвестиційних вкладень в її оновлення та розвиток. Високий рівень зношеності основних фондів за структурними елементами КП «Харківський метрополітен» представлено на рис.1.

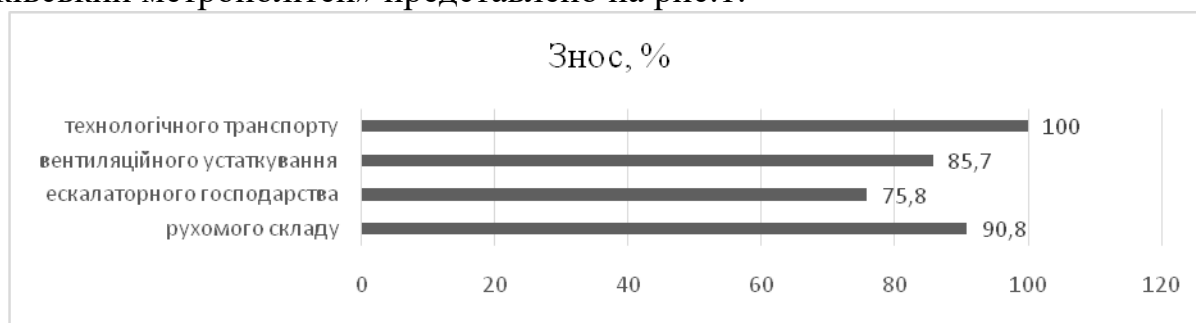


Рис. 1 Знос основних фондів КП «Харківський метрополітен»,%

Дослідження фінансового забезпечення та стану господарювання комунальних підприємств метрополітену довело, що у сучасних економічних умовах держава і територіальні громади не можуть в достатній мірі підтримувати належний рівень функціонування об'єктів комунальної інфраструктури, насамперед через нестачу бюджетних коштів.

Основними причинами неефективності здійснення послуг є: високий рівень зносу основних засобів, відсутність грошових коштів хоча б для часткової заміни обладнання і комплектуючих, непослідовність і різка хаотичність дій центральної та місцевої влади в реформуванні, громіздкість управлінських структур і витрат на їх утримання, прорахунки в політиці ціноутворення та тарифів. Таким чином, низький рівень оновлення основних засобів, значні витрати на утримання інфраструктурних мереж та управлінських структур разом із недосконалою тарифною політикою і значним рівнем недофінансування є основними перешкодами залучення інвестицій, кредитних ресурсів та здійснення повноцінної діяльності комунальних підприємств. Тому питання залучення інвестиційних ресурсів у комунальні підприємства метрополітену та їх модернізація залишається актуальним.

Література:

1. Вікіпедія: Комунальне підприємство. – Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki>

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА РАБОТЫ ПЕРСОНАЛА ПРОМЫШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Ткачева Надежда Петровна,

к.э.н., доцент

Якушко Ангелина Евгеньевна,

студентка

Перерва Петр Григорович,

д.э.н., профессор, зав. кафедрой менеджмента инновационного предпринимательства и международных экономических отношений, Национальный технический университет «Харьковский политехнический институт»

XXI века - это современный трансформационный этап становления Украинского государства, развитие не только демократического и гражданского общества, но и социально-ориентированного, в котором человеческий фактор становится решающим. Таким образом возникает необходимость в создании управленческого механизма, который внес бы прогрессивные изменения в действующие системы управления. Это связано, прежде всего, с развитием и совершенствованием мирохозяйственных связей, протеканием процессов международной экономической интеграции и мировой глобализации. К тому же появление на внутреннем и на внешнем рынках различных фирм, компаний, совместных предприятий, которые постоянно расширяют свои границы требует коренной перестройки системы управления. [1].

Проблема совершенствования управления персоналом в условиях рыночной экономики привлекает внимание многих отечественных ученых. Таких как: О.Кузьмина, Мельника, Б.Гаевського, Ф.Хмиля. В начале XX века научное управление было направлено на исследование проблем повышения производительного труда рабочих. Учредителями школы научного управления были Ф.-Тейлор "Принципы научного управления" (1911 г.), Ф.Гилбрет, и Л.Гилбрет, Г.Гантт, а классической школы А.Файоль, М. Вебер, Л.Урвик [2].

Управление персоналом - целенаправленная деятельность руководящего состава организации, а также руководителей и специалистов подразделений системы, включая разработку концепции и стратегии кадровой политики и методов управления. Управление персоналом является одним из самых сложных механизмов в развитии и функционированию любой хозяйственной единицы. Эта сложнейшая работа требует умения достигать поставленных задач, используя труд, интеллект и мотивы поведения других людей, подвластно не каждому. Трудно быть руководителем, лидером, который организовал бы работу таким образом, чтобы каждый подчиненный был доволен. Наука менеджмента учит как "правильно" и "рационально" использовать трудовые ресурсы, которые задействованы в производстве