

силових структур і сил охорони правопорядку екологічних та ергономічних стандартів НАТО; реалізацію принципу превентивності в охороні навколишнього середовища під час складання планів діяльності силових структур, створення військових містечок, полігонів, арсеналів тощо; впровадження енергоефективних та ресурсозберігаючих технологій у виробництві ОБТ та інших видів військового майна; створення ефективного механізму відповідальності формувань силових структур, а також підприємств ВПК за заподіяння шкоди навколишньому середовищу; підвищення рівня екологічної освіти співробітників ВПК, силових структур і сил охорони правопорядку.

Література

1. Напрямки вдосконалення природоохоронної діяльності в Збройних Силах України: Науково-методичний посібник / За ред. О.С. Лисенка, С.М. Чумаченка, Ю.І. Ситника. – ННДЦ ОТ і ВБ України, 2006. – 424 с.

2. Бойчук Ю.Д. Вплив військової діяльності на екологічний стан навколишнього середовища / Ю.Д. Бойчук, О.В. Зуб, Л.Д. Алфімова, О.О. Пальчик // Педагогіка здоров'я : зб. наук. пр. VI Всеукр. наук.-практ. конф. / ХНПУ ім. Г.С. Сковороди ; за заг. ред. акад. І.Ф. Прокопенка. – Харків : ХНПУ, 2016. – С. 489-492.

УДК : 658:656.2 (477)

Овчиннікова В.О.,

к.е.н., доцент кафедри «Економіка та управління
виробничим і комерційним бізнесом»

Український державний університет залізничного транспорту,
Харків

Перегляд концептуальних положень стратегічного управління розвитком залізничного транспорту України

Українські залізниці мають одну з найбільших експлуатаційну протяжність головних колій, при тому що держава займає вигідне геополітичне положення, це дає можливість виходу на світовий ринок в якості вагомого конкурента та забезпечити додаткові фінансові надходження до бюджету України, однак дана стратегічна перевага не використовується сьогодні в повній мірі для забезпечення конкурентоспроможності на світовому ринку залізничних перевезень, як і багато інших, а вітчизняний залізничний транспорт постійно втрачає свою конкурентоспроможність.

Про поступову втрату конкурентних позицій Укрзалізницею на світовому ринку свідчать дані The Global Competitiveness Report 2016 – 2017, згідно яких Україна за критерієм розвитку залізничної інфраструктури посідає – 34 місце, в той час коли сусідні Польща та Російська федерація посідають 49 та 25 місця відповідно. У 2014 році даний критерій в Україні був на 25 місці в світі, коли у Росії та Польщі 31 та 70 місця відповідно [1].

Тобто залізниці сусідніх держав постійно приймають активні управлінські дії в напрямку забезпечення конкурентоспроможності на світовому ринку транспортних послуг та досягають певних позитивних результатів, в той час коли управлінські рішення керівництва Укрзалізниці є не результативними. Зазначене свідчить про неефективність діючої системи управління вітчизняним залізничним транспортом та наголошує на негайності її перегляду.

Основою сучасної системи управління будь-якого суб'єкта господарювання є стратегія та стратегічне управління [2]. Практика бізнесу показує, що успішну стратегію не можна скопіювати і єдиної стратегії для всіх суб'єктів господарювання не існує, крім того стратегічне управління, як і будь-яке інше змінюється з часом відповідно до імперативів розвитку світової економіки, а тому Україні сьогодні необхідно виробити власні управлінські рішення та на їх основі побудувати діючу стратегію розвитку залізничного транспорту України.

Перш за все при побудові стратегії розвитку залізничного транспорту України слід врахувати процесі глобалізації, що відбуваються сьогодні в світі.

Окремі науковці визначають глобалізацію як процеси технологічної (в тому числі інформаційної), економічної, культурної та політичної інтеграції людства, у зв'язку з чим, докорінно змінюється світоустрій і глобальна суспільна парадигма [5]. Вони наголошують, що на сучасному етапі жодна країна не може залишитися осторонь від масштабних процесів інтернаціоналізації і глобалізації міжнародних економічних відносин, участь в яких дозволяє не тільки вирішити нагальні економічні проблеми, а й активно інтегруватися у світові технологічні потоки, освоювати й ефективно використовувати закордонний досвід організації та управління. Залучення до світової спільноти не тільки веде до кардинальних змін у виробництві та споживанні, але й істотно реформує уявлення людей про сучасний світ, змушує осмислювати нові проблеми, що вимагає особливої поведінки, кваліфікації і знань. Зміни, що відбуваються у світі, ініціюють появу нових, так званих глобальних підприємницьких можливостей, нових ідей і способів їх втілення.

Наступною, не менш важливою імперативою є етапи розвитку економіки, які визначають техніко-технологічні особливості ведення бізнесу та завоювання конкурентних переваг. Сьогодні діє неоіндустріальний тип розвитку економіки, відповідно до якого рушійною силою розвитку економіки є конкуренція заснована на інтелектуальному лідерстві, конкурентні переваги можна додатково отримати на здатності формувати ринки майбутнього та ін.

Враховуючи вище окреслене вважаємо вельми необхідним виділення сьогодні нової теорії стратегічного управління, яка буде орієнтуватись на цифрову модель бізнесу та дозволить управляти бізнесом в режимі онлайн, забезпечить високий рівень інтегрованості бізнес-процесів та ін.

Отже, сьогодні необхідний новий погляд на стратегічного управління розвитком залізничного транспорту, який би врахував не лише стан внутрішнього та зовнішнього середовища, а імперативи розвитку світової економіки. Для виконання вище окреслених стратегічних перспектив розвитку в ПАТ «Українська залізниця» є наявний достатній виробничий, інноваційний, кадровий,

інформаційний потенціали, а також присутні інші можливості, що надає йому геополітичне розташування держави. Все це дозволить залізничній галузі втілити в життя нові прогресивні шляхи економічного розвитку та стати активним гравцем на ринку транспортних перевезень.

Література

1. Транспортна галузь України втратила 6 позицій у рейтингу WEF [електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/news/2016/09/28/606966/>.
2. Дикань В. Л. Скоростное движение железнодорожного транспорта в мире и перспективы его развития в Украине / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2010. – № 32. – С. 15–25.
3. Світовий досвід розвитку залізничного транспорту та перспективи його розвитку в Україні / О.С. Полтавська// Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2014.- С. 473–475.
4. Основні аспекти стратегії розвитку ПАТ «Укразізниця» 2017-2021 роки [електронний ресурс] – Режим доступу: <http://agreca.ua/oprilyudneno-osnovni-aspekti-strategiyi-rozvitku-pat-ukrazalznitsya-na-2017-2021-roki>.
5. Шкіль Н. Г. Імперативи розвитку сучасної системи міжнародного бізнесу в умовах глобалізації / Н.Г. Шкіль // Вісник Харківського університету ім. В.Н. Каразіна. – 2013. - №1086. – С. 40-43.

УДК 378.14

Осипенко С.М.,

к.е.н., доцент, доцент кафедри економічних дисциплін
Національна академія Національної гвардії України,
Харків

Формування моделі професійної компетентності випускника вищого військового навчального закладу

Одною з пріоритетних вимог до професійної підготовки кадрів у вищих навчальних закладах, в т.ч. й військових, є реалізація практикоорієнтовного підходу до освіти. У зв'язку з цим виникає необхідність ретельного обґрунтування вимог, що пред'являються до випускників ВВНЗ з боку військовою сфери. Врахувати і структуровано представити затребувані сьогодні якості випускника дозволяє компетентнісний підхід, в рамках якого поняття «компетенція» являє собою склад вимог до якостей працівника, що пред'являються конкретним робочим місцем, а «компетентність» – це характеристика відповідності якостей працівника вимогам, що дозволяє ефективно виконувати посадові обов'язки на конкретному робочому місці.

Реалізація компетентнісного підходу передбачає побудову моделі професійної компетентності випускника. Це комплексна характеристика якостей