

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
ПІДЙОМНО-ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ім. М. ОСТРОГРАДСЬКОГО
СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім. В. ДАЛЯ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ
UNIVERSITY OF ZILINA IN ZILINA
TECHNICAL UNIVERSITY OF SOFIA
TADEUSZ KOŚCIUSZKO CRACOW UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
POZNAN UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
UNIVERSITY OF OCCUPATIONAL SAFETY MANAGEMENT IN
KATOWICE
KAZIMIERZ PULASKI UNIVERSITY OF TECHNOLOGY AND
HUMANITIES IN RADOM
LANZHOU JIAOTONG UNIVERSITY
ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»**

**Тези доповідей
міжнародної науково-технічної конференції**

«ТЕХНОЛОГІЇ ТА ІНФРАСТРУКТУРА ТРАНСПОРТУ»

Харків 2018

Міжнародна науково-технічна конференція «Технології та інфраструктура транспорту», Харків, 14 – 16 травня 2018 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2018. - с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та будівельної галузі за такими секціями: технології виготовлення та відновлення виробів транспортного призначення; проектування, виробництво та сервіс засобів транспорту; транспортні технології та логістика; проблеми безпеки на транспорті, в промисловості та інфраструктурі; захист довкілля, екологічна безпека та ресурсозберігаючі технології; забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспорту і промисловості; інтеграційні процеси фінансово-економічного розвитку транспортної галузі.

<i>В. К. Пузик, Л. М. Пузик, Н. А. Любимова, О. В. Панкова</i> ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОГО КОНТРОЛЯ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ	436
<i>В. Б. Родченко, Г. П. Рекун</i> ПРОСТОРОВО-ТРАНСПОРТНИЙ ЧИННИК У ФОРМУВАННІ КАДРОВОГО ТИСКУ НА ПРОЦЕСИ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ РЕГІОНУ	438
<i>В. П. Третяк, А. В. Квітка, К. О. Андреєва, М. С. Бєляй</i> ВПЛИВ КОРПОРАТИВНОГО СЕКТОРУ НА РОЗВИТОК СОЦІАЛЬНИХ СТАНДАРТИВ В УКРАЇНІ	440
<i>Е. В. Тростянецька</i> УДОСКОНАЛЕННЯ ПІДБОРУ ПЕРСОНАЛУ ДЛЯ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ	442
<i>І. М. Труніна, О. В. Вартанова, О. А. Сущенко, О. В. Онищенко</i> УПРОВАДЖЕННЯ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІНСЬКОГО ОБЛІКУ В ПРАКТИКУ СУЧАСНИХ ПІДПРИЄМСТВ НА ГЛОБАЛЬНОМУ РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ	444
<i>І. М. Труніна, В. Г. Загорянський, О. Л. Загорянська, Молоштан Д. В.</i> ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ ШЛЯХОМ ВИЗНАЧЕННЯ ВИДУ ЗБЕРІГАННЯ ШТУЧНИХ ВАНТАЖІВ	446
<i>І. М. Труніна, О. А. Сущенко, Г. С. Ліхоносова</i> ТУРИСТИЧНО-РЕКРЕАЦІЙНОЇ СФЕРА: СИСТЕМА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ РЕГІОНУ	448
<i>В. І. Чобіток, Л. Ф. Чумак, Т. І. Дем'яненко</i> ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКОМ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	450
<i>В. Г. Шинкаренко, О. М. Криворучко, І. В. Федотова</i> ОСНОВНІ РІВНІ ВЗАЄМОВІДНОСИН ПІДПРИЄМСТВА З ПАРТНЕРАМИ	452
<i>А. Ф. Яворская</i> ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬЮ РАЗВИТИЯ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ	454

та інші). Тобто, розвиток корпоративного сектору стимулює підвищення соціальних стандартів на макrorівні, що особливо актуально для України.

[1] Social Progress Index 2016 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://uk.businessinsider.com/19-countries-with-the-highest-standard-of-life-according-to-the-social-progress-report-2016-6/#19-united-states-8462-the-us-scraping-into-the-top-20-may-surprise-some-and-the-report-does-call-it-a-disappointment-saying-the-countrys-huge-economy-does-not-translate-into-social-progress-for-many-of-its-citizens-1>. – Загл. з екрану.

[2] World Corporate Governance Index [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.saharating.com/~saharati/en/world-corporate-governance-index/>. – Загл. з екрану.

УДК 65.012:331.108.34

УДОСКОНАЛЕННЯ ПІДБОРУ ПЕРСОНАЛУ ДЛЯ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ

IMPROVING PERSONNEL SELECTION FOR SHIPPING COMPANIES

канд. екон. наук Е.В. Тростянецька
Одеський національний морський університет

E.V. Trostyanetska, PhD (Econ.)
Odessa national maritime university

Сьогодні Україна займає 4 місце в світі як країна - постачальник робочої сили на ринку праці в сфері морської діяльності. Чисельність українських моряків на ринку праці складає від 80 до 100 тис. чол. (одеський сектор при цьому оцінюється приблизно в 75-80 тис. моряків працездатного віку) [1]. Присутність будь-якої держави на міжнародному ринку праці є позитивною тенденцією, оскільки свідчить про гуманізацію суспільного розвитку.

Український ринок праці моряків має яскраво виражену експортну спрямованість, але для сучасних українських реалій це не є недоліком, завдяки вирішенню проблем безробіття, сприянню валютних надходжень в країну та підвищенню добробуту українських громадян. Саме тому, держава має бути зацікавлена в розвитку крьюнгового ринку України та найбільш повному задоволенню замовників – судноплавних компаній в забезпеченні кваліфікованим плавскладом.

Сьогодні практично за всіма крьюнговими компаніями спостерігається спад. Не дивлячись на складнощі на ринку морських перевезень, українські морські офіцери затребувані за рахунок високої планки української морської освіти. У той же час крьюнгова система України, що будувалася два десятиліття років, може зазнати певних змін. На ринку праці залишаються тільки ті компанії, які відповідають міжнародним вимогам ПДНВ [2]. Певні проблеми існують з працевлаштуванням рядового плавскладу.

На підставі аналізу фахової літератури [3] можна виділити основні проблеми, з якими проблемами найчастіше стикаються судовласники і українські крьюнгові компанії:

- незадовільне знання базових дисциплін та початкових навичок з безпеки і охорони судна у курсантів морських навчальних закладів, незалежно від рівня освіти;

- недостатнє знання англійської мови. Більшість кандидатів не можуть пройти Marlins test з необхідним результатом;

- легітимність плавцензу (певний час праці на судні) курсантів і відповідність навичок наявності робочого диплома;

- наявність тестування курсантів у вузах відповідно до універсальних міжнародних морських тестів, які використовують більшість великих компаній.

Таким чином, на думку фахівців кріюінгового ринку, українські моряки, переважно рядового плавскладу, втрачають свої позиції на міжнародному ринку працевлаштування, поступаючи громадянам Філіппін, Індії, Китаю та інших країн, тому що не в повній мірі відповідають вимогам працедавця – судновласника.

Виходячи з цього, з метою подолання існуючих недоліків в практиці підбору персоналу для судноплавних компаній пропонується впровадження нового методу – розробка «Єдиного оціночного листа-вимоги» на підставі побажань замовника.

Сутність єдиного оціночного листа-вимоги полягає в тому, що компанія-судновласник направляє в кріюінгову фірму лист з певними пунктами-вимогами, за якими буде простіше і швидше підібрати бажаного судновласником кандидата. У загальному вигляді оціночний лист-вимога може мати наступний вигляд (табл. 1.).

Таблиця 1

Приклад оціночного листа-вимоги

Показник відбору кандидата	Вага	Оцінка	Зважена оцінка кандидата
Вік	0,15	8	1,2
Освіта	0,25	9	2,25
Досвід роботи	0,10	5	0,5
Знання іноземних мов	0,15	4	0,6
Додаткові курси	0,10	6	0,6
Кваліфікація	0,10	3	0,3
Наявність суміжних професій	0,10	2	0,2
Форс-мажорні переривання контрактів	0,05	2	0,1
Загальна оцінка привабливості кандидата	1,00		5,75

Подібний лист-вимога повинен створюватися замовником на кожну вакансію і передаватися в кріюінгову фірму. Після обробки даних кріюінговою фірмою заповнений лист-вимога по кожному з кандидатів відправляється замовнику-судновласнику для прийняття остаточного рішення по відборі кандидатів.

З економічної точки зору впровадження даного методу дасть можливість скоротити витрати коштів та часу судноплавної компанії – замовника завдяки конкретизації та формалізації вимог.

[1] Особливості діяльності кріюінгових компаній [Електронний ресурс]. - Режим доступу до ресурсу: <http://dspace.onua.edu.ua>

- [2] Морські новини України [Електронний ресурс]. - Режим доступу до ресурсу: <http://www.seafarersjournal.com>
[3] Бундюк Р.А. Управління персоналом круїзного підприємства судноплавної компанії: теорія і практика: монографія / Р.А. Бундюк. - Одеса: Фенікс, 2011. - 222 с.

УДК 656.07:657.1

УПРОВАДЖЕННЯ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІНСЬКОГО ОБЛІКУ В ПРАКТИКУ СУЧАСНИХ ПІДПРИЄМСТВ НА ГЛОБАЛЬНОМУ РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

IMPLEMENTATION OF STRATEGIC MANAGEMENT ACCOUNTING IN THE PRACTICE OF MODERN ENTERPRISES IN THE GLOBAL AIR TRANSPORT MARKET

*докт. екон. наук І.М. Труніна¹, докт. екон. наук О.В. Вартанова²,
докт. екон. наук О.А. Сущенко³, канд. екон. наук О.В. Онищенко¹*

¹Кременчуцький національний університет імені М. Остроградського

²Київський національний торговельно-економічний університет

³Харківський національний економічний університет ім. Семе́на Кузне́ця

***I.M. Trunina¹, D.Sc. (Econ.), O.V. Vartanova², D.Sc. (Econ.),
O. Sushchenko³, D.Sc. (Econ.), O.V. Onyshchenko¹, PhD (Econ.)***

¹Kremenchuk Mykhailo Ostrohradskyi National University

²Kyiv National University of trade and economics

³Simon Kuznets Kharkiv National University

Актуальною проблемою, що постає перед транспортним авіаційним комплексом України сьогодні є обґрунтування шляхів виходу з кризи та завоювання міцних конкурентних позицій на глобальному ринку авіап перевезень. Складність адаптації авіаційних підприємств в умовах конкуренції посилюється глибоким трансформаційним спадом, нестабільністю зовнішнього середовища, а також швидкими темпами інституційних перетворень.

Згідно з прогнозом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), у період з 1997 по 2020 рік загальний попит на повітряні перевезення в середньому щороку зростатиме на 4,5 відсотка [1]. З урахуванням цього світовий парк повітряних суден збільшиться майже вдвічі. Збільшення обсягів перевезень вимагає відповідного розвитку аеропортів, пошуку шляхів підвищення ефективності їх діяльності, удосконалення управління їх діяльністю. Особливо це важливо для периферійних аеропортів, які на відміну від аеропортів міжнародного рівня ледве підтримують свою діяльність.

Питання удосконалення управління аеропортом важливе для забезпечення його ефективної діяльності. Особливо при негативних прогресуючих тенденціях в галузі, що склалися під дією світової фінансової кризи; високих міжнародних вимогах, які використовуються на глобальному ринку авіап перевезень до якості послуг, що надаються аеропортами; недосконалості