

**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.

**СЕКЦІЯ
«ІНТЕГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОГО
РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ»**

- М. Ф. Аверкина*
**ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТ ТА АГЛОМЕРАЦІЙ** 456
- К. Є. Бабенко*
**БЛОКЧЕЙН-ТЕХНОЛОГІЯ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ
ЕФЕКТИВНОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ** 458
- Н. М. Богдан, Ю. В. Краснокутська, С. О. Погасій*
**ПРОБЛЕМИ ФІНАНСУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ** 460
- М. В. Бормотова, С. Д. Бронза, Т. В. Машошина,
О. М. Тройнікова*
**ЗАСТОСУВАННЯ КВАЛІМЕТРИЧНОГО ПІДХОДУ ДО
ОЦІНКИ РІВНЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ
ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ** 462
- М. О. Єрьоміна, В. В. Дикань, К. А. Карачарова, О. Г. Кірдіна,
Л. Б. Білоус*
**ФІНАНСОВІ ПЕРЕДУМОВИ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ДИРЕКТИВ
ЄС НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ** 465
- І. Ю. Зайцева, М. О. Єрьоміна, Ю. С. Прудіус*
**ПРОВЕДЕННЯ ІСО ЯК СУЧАСНИЙ ПІДХІД ДО
ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВПРОВАДЖЕННЯ
ІННОВАЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ** 467
- І. Ю. Зайцева, О. А. Карлова, Ю. С. Прудіус*
**ОСОБЛИВОСТІ ЗЛИТТІВ ТА ПОГЛИНАНЬ У
ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ** 469
- О. А. Карлова*
**ЯКІСТЬ ПОСЛУГ ТА ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ
ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ** 471
- О. О. Коковіхіна, Д. І. Бойко, Н. М. Лисьонкова,
О. А. Єрмоленко*
**ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОДЕРНІЗАЦІЇ
ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ** 474

СЕКЦІЯ «ІНТЕГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ»

УДК 336

ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТ ТА АГЛОМЕРАЦІЙ

FINANCIAL MAINTENANCE OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN CITIES AND METROPOLITAN AREAS

д-р екон. наук М.Ф. Аверкина

Національний університет «Острозька академія» (м. Острог)

M. F. Averkyna, D.Sc. (Econ.)

The National University of Ostroh Academy (Ostroh)

В сучасних умовах розвиток транспортної інфраструктури впливає на забезпечення стійкого розвитку міст та агломерацій. Розвиток транспортної інфраструктури міст та агломерацій охоплює [1, с.214]:

- упровадження у містах, де є залізничний транспорт, швидкісного руху денних пасажирських поїздів, що дасть змогу зменшити навантаження магістралей від автомобільного транспорту;
- покращення якості доріг унаслідок їхньої реконструкції відповідно до європейських стандартів;
- максимальне залучення до пасажирських перевезень в межах міста та агломерації муніципального транспорту
- прокладання спеціальних платних доріг для переміщення вантажів великогабаритними фурами;
- установлення спеціальних зважувальних комплексів у містах і між містами для постійного контролю навантаження автомагістралей;
- підвищення рівня інформатизації транспортної інфраструктури міст та агломерацій;
- модернізацію транспорту шляхом пришвидшеного оновлення рухомого складу. Крім того, транспорт повинен бути безпечним для перевезення пасажирів і вантажів, енергоефективним, відповідати європейським стандартам.

Для фінансування вищезначених напрямів розвитку транспортної інфраструктури залучають кошти підприємств міста, державного та місцевого бюджетів, кошти інвесторів, кредитних ресурсів. Реалізація розглянутих інструментів можлива також на основі державно-приватного партнерства.

Державно-приватне партнерство (ДПП) за своєю економічною природою – це результат розвитку господарських взаємозв'язків між державною (місцевою) владою та приватним сектором для розроблення, планування, фінансування, будівництва й експлуатації передусім соціально значущих об'єктів [2, с.311]. Для проектів ДПП типові три основні фінансові механізми: 1) споживачі послуг повністю за свій рахунок покривають їхню вартість, сплачуючи приватній компанії (приватному партнеру) за ці послуги; 2) споживач сплачує частину вартості послуги, а решту приватному партнеру «відшкодовує» держава або орган місцевого самоврядування із відповідних бюджетних коштів; 3) місцевий та/або державний бюджети покривають 100% вартості послуги [3, с.111].

Також доцільним вважаємо звернення до процедури фандрейзингу – пошуку зовнішніх ресурсів, зокрема коштів, які надано на цільовій, безповоротній основі. Фандрейзинг реалізують упродовж кількох стадій, а саме - визначення особи чи підрозділу, відповідальних за розроблення питання, формування кола потенційних грантодавців, зокрема проектів технічної допомоги; класифікування останніх; добір потенційних партнерів; моніторинг оголошених для реалізації проектів; оцінювання власних можливостей, а також відповідності намірів міської ради та цілей проекту; прийняття рішень про участь у конкурсі; написання пропозиції (проекту); оформлення та надсилання грантодавцю необхідних документів, що дають змогу отримати грант у програмах обміну, семінарах, інших заходах. Традиційно більшість зовнішніх ресурсів, які надійшли від грантодаців чи проектів міжнародної технічної допомоги, в Україні називають грантами, хоча ресурсом для розвитку можуть бути не лише гранти у формі цільових коштів, що їх надають для реалізації певного проекту, а й технічна допомога і у формі обладнання, об'єктів тощо, і у формі консультативних послуг, участі в семінарах, програмах обміну.

За підрахунками USAID ЛІНК, на території української держави протягом року реалізують близько 30-50 проектів міжнародної технічної допомоги (МТД) спільно з органами самоврядування в Україні. Реалізація цих проектів передбачає сприяння зарубіжних організацій і урядових, і неурядових. Надавачами грантів можуть виступати не лише міжнародні організації. В Україні практику «грантів територіальним громадам від держави» поширили після запровадження постановою Кабінету Міністрів України від 18 січня 2003 р. № 64 Всеукраїнського конкурсу проектів і програм розвитку місцевого самоврядування [3].

Отже, для забезпечення розвитку транспортної інфраструктури міст та агломерацій органам місцевого самоврядування варто залучати кошти підприємств міста, державного та місцевого бюджетів, кошти інвесторів, кредитних ресурсів поширювати практику державно-приватного партнерства та фандрейзингу.

[1] Аверкина М. Ф. Забезпечення стійкого розвитку міст та агломерацій: теорія, методологія, практика : монографія / М. Ф. Аверкина. – Луцьк : РВВ Луцького НТУ, 2015. – 496 с.

- [2] Менеджмент міського розвитку : [монографія] / за ред. О. В. Васильєва, Н. М. Богдан, К. А. Фісуна ; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. – Харків: ХНАМГ, 2013. – 397 с.
- [3] Територіальний розвиток в Україні: розвиток агломерацій та субрегіонів : [посібник] / Агентство США з міжнародного розвитку USAID в рамках Проекту «Локальні інвестиції та національна економіка та конкурентоспроможність». – К. – 2012. – 183 с.

УДК 004.9

БЛОКЧЕЙН-ТЕХНОЛОГІЯ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ

BLOCKCHAIN-BASED TECHNOLOGY AS A FACTOR OF IMPROVING OF THE LOGISTICS PROCESSES

канд. фіз.-мат. наук К.Є. Бабенко

Українська інженерно-педагогічна академія (м. Харків)

K.E. Babenko, PhD (Physico-math.)

Ukrainian Engineering Pedagogical Academy (Kharkiv)

Блокчейн - технологія, що існує менше, ніж за 10 років, останні два роки знаходиться на піку очікувань кривої Гартнера [1]. Концепт блокчейну вперше був описаний у статті С.Накамото [2] і представляє собою повністю розподілений, децентралізований, криптографічно захищений реєстр із прозорим механізмом підтвердження операцій, що у ньому відбуваються.

Загальна схема функціонування системи на основі технології блокчейн наведена на рис. 1 [3].

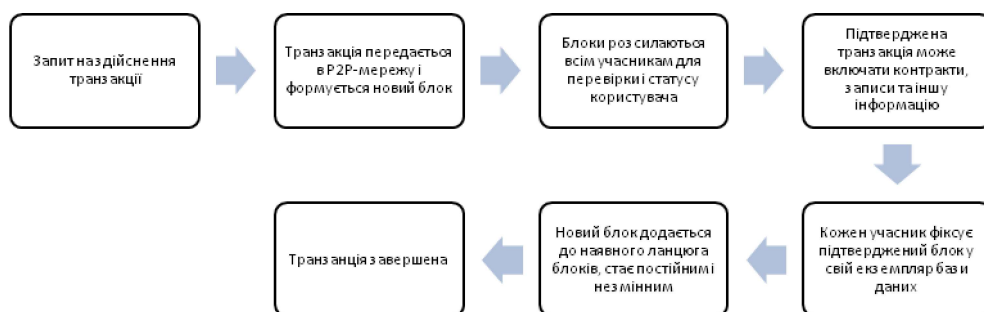


Рис. 1. Узагальнена схема роботи технології блокчейн [3].

Незважаючи на те, що популярності блокчейн набув у зв'язку із розвитком крипто валютного ринку, сьогодні є багато потенційних галузей, де ця технологія може бути корисною. Це, зокрема, уряд, охорона здоров'я, виробництво, засоби