

формированием работника нового типа – профессионально образованного, культурного, дисциплинированного и способного использовать сложные технико-информационные системы; высокой универсальностью научных идей, которые охватывают все стороны функционирования национальной экономики; системностью и комплексностью инноваций, возможностью оценки социально-экономических и экологических последствий их применения; разработкой ресурсосберегающих, малоотходных технологий и техники, новых предметов труда с заранее заданными свойствами; появлением новых источников энергии; созданием новых форм организации труда и производства, корпоративных систем управления.

УДК 338

Ковальчик О.А., Рогатинський Р.М.,

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя

**ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОГО
ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРЕМСТВ АВТОДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ**

Kovalchik O.A., R.M. Rogatynskiy,

**EUROPEAN EXPERIENCE FOR PROVIDING EFFECTIVE
FUNCTIONING OF THE ROAD-TRANSPORT ENTERPRISES**

Усвідомлюючи значущість та важливість наявності якісних доріг в забезпеченні сталого розвитку економіки країни як в цілому, так і кожного міста, області, регіону зокрема, уряди усіх країн зосереджують багато зусиль щодо забезпечення належного розвитку цієї сфери, прагнучи ефективного функціонування власного автодорожнього комплексу, з максимальним задоволенням потреб споживачів та мінімальними витратами з бюджетів відповідних рівнів. З цієї точки зору є цінним досвід країн Європейського Союзу, набутий у процесі забезпечення ефективної організації функціонування автодоріг та підприємств з їх експлуатації.

Вивчення досвіду показало, що в ряді європейських країн в кінці 1990 –на початку 2000-х років, відбувалися значні інституціональні зміни в галузях, що раніше завжди знаходилися у державній власності і управлінні: електроенергетиці, автодорожньому, залізничному, комунальному господарствах, портах, аеропортах та ін. Уряди передають у тимчасове довгота середньострокове користування бізнесу об'єкти цих галузей, залишаючи за собою право регулювання та контролю за їх діяльністю.

З одного боку, підприємства інфраструктурних галузей не можуть бути приватизовані через їх стратегічну, економічну і соціально-політичну значущість. З другого боку, у держбюджеті немає достатнього обсягу коштів для забезпечення простого та розширеного відтворення у цих галузях. Для вирішення цього протиріччя за кордоном використовується концепція державно-приватного партнерства (ДПП, Public-Private Partnership — PPP), яке є альтернативою приватизації об'єктів державної власності зі стратегічним

значенням. ДПП має широкий спектр форм: контракти, орендні (лізингові) відношення, державно-приватні підприємства, концесії.

Так у автодорожній галузі останнім часом надають перевагу використанню ДПП у формі багаторічних контрактів (контрактів життєвого циклу, КЖЦ) перед концесіями на будівництво та обслуговування автошляхів. Досвід показав, що концесії є не найкращим методом саме по відношенню до будівництва автошляхів. На відміну від інших великих об'єктів (аеропорти, шпиталі і т.п.), автодорога відіграє зв'язуючу роль, і, з економічної точки зору, повернення вкладень має відбуватися через економічне процвітання пов'язаних районів, а не через отримання плати саме з дороги.

Класичні КЖЦ передбачають, що інфраструктурні провайдери за рахунок власних або запозичених коштів будують об'єкти інфраструктури та експлуатують їх протягом розрахункового терміну експлуатації (життєвого циклу дороги), який, як правило, складає 15-20 років. Весь цей час інфраструктурні провайдери отримують від держави виплати пропорційно обсягу наданих споживачам послуг та їх якості.

За кордоном така схема активно використовується в інфраструктурному будівництві. Наприклад, у Великобританії в рамках цієї моделі щорічно заключається близько 900 контрактів. Користувачам автодоріг КЖЦ вигідні тим, що в них жорстко обумовлюються критерії якості послуг по обслуговуванню і ремонту трас. Платежі можуть бути прив'язані до результатів моніторингу стану дороги, рівню безпеки (кількість ДТП), транспортним потокам. За умовами контрактів на провайдерів можуть накладатися штрафи за погіршення якості сервісу (наприклад, за погане прибирання, позапланові ремонти та ін.). Оскільки віддача інвестицій залежить від якості і безпеки автодороги, приватні провайдери зацікавлені у високому рівні сервісу.

В свою чергу держава, як сторона КЖЦ, отримує можливість розтягнути бюджетні витрати на тривалий термін (перші платежі здійснюються лише після введення об'єкту в експлуатацію), перекласти разові інвестиційні витрати на приватних інвесторів, а також мотивувати їх до використання сучасних технологій, що дозволяють забезпечити довговічність покриття і низькі експлуатаційні витрати.

Практичне підтвердження цьому можна знайти за кордоном. Так, згідно даним Дорожньої адміністрації Фінляндії, вартість будівництва по контрактах життєвого циклу істотно нижча, ніж вартість доріг, профінансованих з бюджету. Наприклад, ділянку фінської автомагістралі E18 Муурла-Лохья протяжністю більше 51 км. (включаючи мости і тунелі) спочатку передбачалося побудувати за 350 млн євро і за 5-6 років. Проте за контрактом життєвого циклу магістраль була побудована за 3 роки та за 330 млн євро (дешевше на 8%).

В Україні контракти життєвого циклу, як різновид державно-приватного партнерства (ДПП), до цих пір не застосовувалися. Замість цього функціонує принципово інша модель інфраструктурного будівництва, коли дорогу проектують одні, будують інші, а ремонтують треті організації.

Вважаємо, що саме використання КЖЦ дасть змогу підвищити ефективність підприємств з експлуатації автодоріг, буде стимулювати впровадження сучасних проектних і будівельних рішень, матеріалів і технологій, що будуть збільшувати довговічність дорожніх об'єктів. Крім того, нова контрактна модель дозволить створити сучасну систему управління автострадами, а самі автодороги – від будівництва до обслуговування – будуть експлуатуватися по інноваційній технології життєвого цикла, що буде попереджати теперішню ситуацію зі станом доріг.

Література:

1. И.Блохина. Строительство автодорог в условиях бюджетного дефицита: КЖЦ / [електронний ресурс] – Режим доступу: www.finmarket.ru

УДК 336.21

Костін Д. Ю.

Харківський національний університет радіоелектроніки

**ЗМІНИ У СИСТЕМІ МАТЕРІАЛЬНОГО СТИМУЛЮВАННЯ
ТРУДОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ, ОБУМОВЛЕНІ ПЕРЕХОДОМ ДО НОВОГО
СПОСОБУ ВИРОБНИЦТВА**

Kostin D.U.

**CHANGES IN THE SYSTEM OF MATERIAL INCENTIVES WORK,
DUE TO TRANSITION TO THE NEW METHOD OF PRODUCTION**

Вже декілька десятиліть поспіль світова економіка переживає складний цивілізаційний перехід, сутність якого складає поступова зміна способу виробництва. Економічною основою нового, постіндустріального способу виробництва виступає власність на інформацію, з якою працівник з'єднується безпосередньо, без посередника капіталіста. Специфіка інтелектуальної праці передбачає, що робітник володіє усіма необхідними навичками для створення готового інформаційного продукту та подекуди можливостями придбання у власність необхідних засобів виробництва. Поступово долається відчуження працівника від засобів виробництва та створеного продукту, пом'якшується протиріччя між найманою працею і капіталом, завдяки чому власник робочої сили отримує можливість не тільки ефективно протистояти, а й суттєво впливати на поведінку роботодавця.

Трансформація відносин власності змінює мотивацію працівників. Володіючи невідчуженими унікальними здібностями, що є головним джерелом доходів фірми, вони намагаються реалізувати усі права, пов'язані з використанням власної робочої сили, претендуючи не тільки на оплату результатів праці, а й на повну компенсацію вартості робочої сили, а також на частку додаткового доходу. На думку багатьох дослідників, зміни у системі мотивації зумовлюють необхідність упровадження нових моделей найму робочої сили, перегляду розподілу кінцевого продукту.