

Безперервні технологічні процеси відрізняються тим, що сировина та напівфабрикати подаються на переробку безперервно і часто надходять без проміжного зберігання. При цьому оптимізація управління в реальному масштабі часу, тобто в темпі технологічного процесу, можлива тільки за допомогою його моделювання на комп'ютері.

В останні роки комп'ютеризація технологічних процесів дискретного виробництва пов'язана з впровадженням промислових роботів (ПР), що забезпечують автоматизацію вантажно-розвантажувальних операцій, і зі створенням робото-технічних комплексів (РТК), що представляють собою систему з однієї або декількох одиниць технологічного обладнання, обслуговується одним або декількома ПР.

Комплекс обробного устаткування керованого системою ЧПУ, як правило, на базі мікрокомп'ютерів і автоматизованих систем заміни інструментів та ін., здатний довгий час автоматично вести обробку різної продукції, називається гнучким виробничим модулем (ГВМ) і є різновидом компонентів автоматизації дискретного виробництва. Гнучкість дозволяє швидко переходити на випуск нових виробів, що є фактором прискорення НТП, заснованого на інноваційних технологіях.

В останні роки, особливо в машинобудуванні, все більшого поширення набувають гнучкі виробничі системи (ГВС). При цьому метою створення ГВС є забезпечення на автоматизованому обладнанні ефективного випуску виробів дрібними партіями і можливості швидкого переходу на випуск нових виробів. Досягнення цієї мети пов'язано не тільки з можливістю програмного переналагодження технологічного устаткування, але і з забезпеченням необхідної гнучкої системи управління підприємством. ГВС, як правило, представляє трирівневу систему організації виробництва. Верхній рівень – це підсистеми і завдання КС підприємств КСУТП в частині організації та технічної підготовки виробництва. При цьому, середній рівень ГВС представляє гнучкі автоматизовані ділянки (ГАД) і гнучкі автоматизовані лінії (ГАЛ). Гнучкі автоматизовані ділянки (ГАД) пов'язані матеріальними потоками зі складами і виробничими підрозділами підприємства, отримуючи від них матеріали, заголовки, оснастку і передаючи їм готові вироби (напівфабрикати, а також відходи і відпрацьований інструмент).

Нижній рівень ГПС представлений гнучкими виробничими модулями (ГПМ), основу яких складає технологічне обладнання, що входить до складу ГАУ. Компоненти ГАУ мають власні локальні системи управління. Основними у складі ГАУ є гнучкі виробничі модулі, які й визначають їх технологічні можливостям.

#### **Література:**

1. Акулюшина М.О. Визначення механізму передпланових досліджень інвестиційно-інноваційних проектів для промислових підприємств/ М.О. Акулюшина // Економіка реалії часу. – 2013. – №3. – С. 126 – 134.
2. Бандман М.К. Територіально-виробничі комплекси: передпланового дослідження/ М.К. Бандман. – Новосибірськ: Наука, 1988. – 228 с.
3. Наукові основи передпланової оцінки інноваційно-інвестиційних проектів / За ред. В. І. Захарченко. – Одеса: Атлант, 2015. – 104 с.

### **ТЕНДЕНЦІ І ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ СПІЛЬНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА**

М. Окс, к.е.н.,  
А.Окс

*Університет прикладних наук, м.Аутсбург*

У зв'язку з процесом глобалізації економіки для багатьох підприємств в Європі за останні роки змінилися умови конкуренції. Підприємства скорочують робочі місця і переносять виробництва на заводи, що знаходяться за кордоном. Головні причини цього - занадто високі витрати на зарплату і швидко зростаючі ринки в Східній Європі і Азії.

Федеральна Республіка Німеччина (ФРН), будучи "двигуном" Європейської економіки,

також переносить свої виробництва за межі країни. Раніше у рамках створення спільних підприємств в Східній Європі увага концентрувалася переважно на таких країнах, як Чехія, Словаччина, Угорщина і Польща. Але розміщення виробництва там вже не дешево, тому в сферу інтересів німецьких підприємств потрапляють держави, що граничать з Євросоюзом, наприклад, Україна. [1].

На території України партнери можуть об'єднуватися для загальної комерційної діяльності і досягнення певної дозволеної законом мети без створення юридичної особи.[2]

Загальна діяльність може проявлятися у формі спільної мобілізації капіталу усіма акціонерами або без об'єднання внесків. Самими популярним видом підприємства, підметом письмовому оформленню договорів про спільну діяльність, являється просте товариство або товариство з обмеженою відповідальністю. [2]

Україна як незалежна держава, продекларувала і здійснює курс ринкових перетворень, має невеликий досвід здійснення спільного підприємництва. За 1991-1995 роки створені більше 3 тисяч спільних підприємств. Доля українських партнерів в статутному фонді коливалася від 40 до 90% і в середньому дорівнювала 57%.

У створенні спільних підприємств на території України взяли участь майже 40 країн світу. Найбільш активні (по кількості створених підприємств) це Німеччина, Австрія, Польща, Угорщина, Болгарія, Канада.

Сьогодні можна відмітити наступні тенденції розвитку спільного підприємництва в Україні:

- висока динаміка створення, розширення масштабів, видів і сфер діяльності;
- створення на двосторонній основі виробничої діяльності;
- орієнтація на виробництво видів продукції, якими світовий ринок насичений (комп'ютерна техніка, офісні меблі);
- обережність іноземних партнерів по участі у великих проектах (оброблювальна промисловість), обумовлена відсутністю надійних гарантій захисту, стратегією виходу на малознайомий ринок;
- активна участь у формуванні малих зарубіжних фірм, орієнтованих на швидку віддачу невеликих інвестицій або комерційну вигоду від разових операцій;

Такі підприємства в основному зосереджені в науково-виробничих і промислових центрах України, зокрема Києві, Київською, Львівською, Донецькою і Одеською областях.

Проте існують і проблеми функціонування малих спільних підприємств :

1. Участь іноземних партнерів в структурній перебудові економіки України є односторонньою, обумовлена зацікавленістю в місцевій сировині, метали і продуктах первинної переробки.

2. Масштабне технологічне переоснащення виробництва ускладнюється із-за орієнтації інвестиційної політики іноземних фірм на канали доступу до науково-технічного потенціалу українських підприємств.

3. Обмеження участі в прискореній диверсифікації виробництва господарських утворень.

4. Відсутність і недосконалість законодавчих актів.

5. Консерватизм в оцінці пропозицій, багатоступінчастість і повільність ухвалення рішень.

6. Деформоване і з порушенням ринкових принципів ціноутворення.

7. Недостатня конвертована валюти.

8. Інерційність економічного мислення і недолік досвіду.

9. Мовно-культурологічні перешкоди.

Створювані спільні підприємства можуть зіграти позитивну роль в залученні в країну нової техніки і технології, сучасних методів міжнародного маркетингу і передового управлінського досвіду.

Більше того, приплив іноземних інвестицій в СП може стати одним з можливих для нашої країни способів зосередження матеріальних і фінансових засобів на напрямках, що забезпечують прискорення науково-технічного прогресу.

В результаті вони можуть успішніше змагатися на внутрішньому ринку, знижувати витрати виробництва своєї продукції і підвищувати її якість. З іншого боку, створення конкурентоздатних підприємств дозволяє використати торгіві і інші зв'язки зарубіжних учасників, їх комерційний досвід і знання місцевих умов і відкриває сприятливі можливості для їх виходу зі своєю продукцією на зовнішні ринки.

### Література:

1. Kabst, R. Steuerung und Kontrolle internationaler Joint Venture / R. Kabst. — München/Mering, 2010. — 248 s.
2. Solotych, S., Breidenbach, S. Handbuch Wirtschaft und Recht in Osteuropa / S. Solotych, S. Breidenbach. — Frankfurt; Oder, 2006. — B. 4: Länderteil Ukraine. — 573 s.

## ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТА УДОСКОНАЛЕННЯ ВИКОРИСТАННЯ ОСНОВНИХ ФОНДІВ НА ПІДПРИЄМСТВІ

Є.А. Бельтюков, д.е.н., професор  
М.О. Мачинська

*Одеський національний політехнічний університет*

Сучасне суспільство висуває нові вимоги до транспортного обслуговування населення, які ґрунтуються на найбільш повному та якісному задоволенні попиту на перевезення. В умовах значного зносу основних фондів, невідповідності матеріально-технічної бази потребам залізничного транспорту, загостренні конкуренції – це складно. Тому відчувається потреба у заходах, що сприяють підвищенню ефективності пасажирських перевезень без додаткових витрат або із мінімальним вкладанням фінансових коштів.

Стрімко йдуть на спад обсяги перевезень, критичного рівня досяг фінансовий стан галузі, практично зношений рухомий склад та матеріально-технічна база, їх реконструкція, ремонт та технологічне обслуговування фактично відсутні. Вкрай незадовільно вирішуються питання приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій та технологічної модернізації в галузі, не задовольняються навіть мінімальні соціальні потреби працівників галузі, зруйнована система безпеки та контролю, поставлені в тінь питання встановлення тарифів та ціноутворення, закупівель та використання державного майна, вирішення міжнародних питань паралізоване, що призводить до втрати транзитних перевезень через Україну.

Треба відмітити, що присутність України на світовому ринку транспортних послуг на сучасному етапі ускладнена. Питома вага транспортних послуг у валовому внутрішньому продукті України складає близько 12%, вартість основних виробничих фондів – 14,8%, зношеність яких складає біля 80%, кількість працюючих в галузі – 5,6% від загальної чисельності працівників, зайнятих в економіці країни. Беручи до уваги, що вже тривалий час транспорт є найбільш регульованим сектором економіки, втручання держави в його діяльність є необхідним, зокрема шляхом розробки відповідної транспортної політики/концепції.

Робота підприємств та усіх суб'єктів дорожньо-транспортного комплексу у 2014 році відзначається негативними тенденціями падіння обсягів транспортування пасажирів і вантажів, що призвело до неякісного задоволення потреб населення і господарського комплексу України в перевезеннях.

За 2014р. підприємствами перевезено 540,5млн.т вантажів, що становило 76,7% від обсягу перевезень вантажів за 2008р. Вантажообіг становив 238,1 млрд.км, що склало 76,7% від обсягу 2008р. Вантажообіг залізничного транспорту знизився на 23,7%, що має місце на всіх залізницях. Зменшення вантажообігу відбулося також на автомобільному транспорті на 9,5%, авіаційному на 7,5%, річковому на 39,9%, морському на 53,9%. Перевезення вантажів залізничним транспортом порівняно з 2013р. зменшилися на 21,5%, у т.ч. відправлення вантажів – на 19,4%, що має місце на усіх залізницях.

Слід зазначити, що рухомий склад, який функціонує на залізницях України, не лише зношений, а й морально застарілий. Пасажирські і вантажні вагони та локомотиви не відповідають технічним вимогам сьогодення, тому вони потребують не лише модернізації, а й заміни на більш досконалі та сучасні. Виходячи з того, що залізничний транспорт є досить фондомістким, він вимагає значної кількості довгострокових інвестицій. Виходячи з того, що власні ресурси залізниць невпинно знижуються, а можливості держави обмежені, підприємствам залізничного транспорту необхідно шукати додаткові джерела фінансування