

стратегією розвитку корпорації. Це є фактор забезпечення нормального функціонування корпорації в майбутньому [3, 5].

Висновки та пропозиції. У сучасних економічних умовах стратегія корпорації повинна враховувати дію об'єктивних економічних законів, кон'юнктуру ринку та чинники зовнішнього середовища. Стратегія повинна бути випереджальною з використанням математичних методів прогнозування, тобто при її реалізації необхідно не пристосовувати стратегію розвитку системи корпоративного менеджменту до обставин, а формувати стратегію корпоративного менеджменту спрямовану на зміну обставин в інтересах власне корпорації.

Використана література:

1. [Давиденко Н М.](#) Корпоративне управління в акціонерних товариствах: монографія / Н. М. Давиденко. - К.: [б. в.], 2011. - 355 с.
2. [Квач Я. П.](#) Корпоративне управління організаційним розвитком: креативні засади: [монографія] / Я. П. Квач [та інші.]; наук. керівництво О. С. Редькін. - Ізмаїл: СМІЛ, 2008. - 272 с.
3. Корпоративне управління: сучасні світові тенденції розвитку та проблеми впровадження в Україні: зб. матеріалів I Всеукр. наук. конф. студ. та молодих учених, 9-10 листоп. 2011 р. / Держ. вищ. навч. закл. "Київ. нац. екон. ун-т ім. В. Гетьмана"; [редкол.: З. Є. Шершньова та ін.]. - К.: КНЕУ, 2011. - 84 с.
4. Корпоративне управління в Україні: процеси формування та розвитку: монографія / [Н. А. Хрущ та ін.]; за наук. ред. д-ра екон. наук, проф. Н. А. Хрущ; Хмельниц. нац. ун-т. - К.: Кафедра, 2012. - 299 с.
5. Попрозман О. І. Вплив інституціональної сфери на формування нової соціально-економічної моделі економіки України //Збірник наукових праць. Державний науково-дослідний інститут інформатизації та моделювання економіки. Формування ринкових відносин в Україні. Випуск № 1 (188). - Київ 2017. С. 23 – 29.

Порфіренко В., к.е.н., доц.
НТУ, Київ, Україна

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТА ЕФЕКТИВНОГО ЗАСТОСУВАННЯ ЕЛЕКТРИЧНИХ АВТОБУСІВ ПРИ ВИКОНАННІ МІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Міський пасажирський транспорт міст-мегаполісів оснащений, в основному, дизельними двигунами внутрішнього згоряння (ДВЗ) і є джерелом особливо шкідливих викидів в повітря. За оцінками ВООЗ через забруднення повітря українці втрачають близько 2,5 років життя, що є одним з найгірших показників у світі [1].

Окрім забруднення повітря, існує й фактор перезавантаженості міських автодоріг в мегаполісах[2]. Так, м.Київ увійшов у двадцятку міст світу із найбільшими заторами. Про це свідчать дані щорічного дослідження індексу руху транспорту в 2019 році Traffic Index на сайті компанії [TomTom](#), яка займається виробництвом навігаторів та створенням програмного забезпечення для них [3]. У рейтинг увійшли 416 міст у 57 країнах світу на шести континентах. У рейтингу міст з найбільшими заторами Київ посів 12-те місце у світі і третє місце в Європі. Гірша ситуація серед європейських міст лише в Стамбулі та в Москві. У порівнянні з 2018

роком, де Київ займав 13-тє місце у світовому рейтингу заторів, ситуація погіршилась. Середні втрати часу в столичних заторах у 2019 році становлять 53%, що на 7% більше, ніж минулого року. 53% - означають, що киянин/ка в середньому витрачає на дорогу на 30 хвилин більше на кожну годину часу. Середній рівень заторів у світі сягає 29%, в Одесі він - 47%, в Харкові 43%, в Дніпрі – 37%.

Слід зазначити, що шляхи подолання екологічного та транспортного колапсу в світі відомі. До них відносяться:

- відмова від рухомого складу з ДВЗ на користь електричних автомобілів та електробусів;
- зменшення загальної кількості автівок на дорогах шляхом мотивації водіїв власного транспорту користуватися громадським транспортом;
- розвиток якісної пішохідної та велосипедної інфраструктури;
- заборона «негромадським» автівкам в`їзду до центра міста;
- перенесення центральної локації державних установ на периферію міста;
- оптимізація пасажиромісткості рухомого складу з урахуванням нестационарності потоку пасажирів по годинах доби, днях тижня та місяцях року;
- підготовка та застосування на околицях міста паркувальних площадок для автівок, водії та пасажирів яких пересаджуються на громадський транспорт;
- підготовка та застосування багатопверхових підземних та надземних паркувальних стоянок у перезавантажених транспортом ділянках міста.

Світ переходить на електричні автомобілі, шкідливі викиди від роботи двигунів котрих майже відсутні. Заміну автобусів з ДВЗ на електробуси здійснюють всі розвинені країни та виробники пасажирського громадського транспорту. В Україні піонером електробусного виробництва виступив завод «Богдан», розташований в Луцьку. Альтернативою електромобілям можуть бути й авто з водородними двигунами, але складність виробництва, технічної експлуатації та необхідність створення мережі водородних заправок наразі обмежує їх широке застосування.

Застосування електробусів зменшує забруднення довколишнього середовища, але не вирішує проблему заторів в мегаполісах. До вирішення проблеми треба підійти комплексно. Ми не можемо суттєво вплинути на нестационарність потоку пасажирів, але можемо й мусимо випускати на лінію різномісткий рухомий склад у різні години доби. У години «пік» треба обмежити загальну кількість автівок й випускати найбільші за пасажиромісткістю електробуси, в години пізнього вечора та нічні – розраховані на обмежену кількість пасажирів, в інші години доби мають випускатись середньомісткі електробуси. Випуск такої гамми рухомого складу та закупівля їх містами є доволі дорогою програмою. Обмежити витрати як виробників, так і експлуатаційників, має модульний принцип виробництва та застосування електробусів.

Концепція модульного використання електробусів передбачає випуск електротягача та пасажирських електропричепів до нього [4,5]. Під час робочої зміни до електробуса можуть причеплятися різні за пасажиромісткістю причепи-модулі. В години пік це має бути великомісткий рухомий склад, в вечірньо-нічний час – маломісткий. Виходячи з потреб пасажироперевезень, електробуси умовно можна поділити за пасажиромісткістю та три групи (рис.1):

- small capacity (маломісткі);
- middle capacity (середньомісткі);
- large capacity (великомісткі).

Тобто, у залежності від пасажиропотоку, міський перевізник зможе регулювати місткість, раціонально використовуючи рухомий склад. Кожна така електромашина має складатися з тягача та можливих модулів, які почергово причеплюють до електротягача. Кожен модуль матиме свій акумулятор і житиметься незалежно від інших модулів. Модулі відстоюватимуться на кінцевих пунктах обороту електробусів, де зможуть підзаряджатися від спеціальних станцій-зарядок. В ранішні та вечірні години – пік електротягач має транспортувати large capacity (великомісткі) автобусні причепа, в міжпіковий період - middle capacity (середньомісткі), а в періоди низького пасажиропотоку (пізній вечірній й нічний час, у вихідні та святкові дні) - small capacity (маломісткі) автопричепа. Кількість та склад рухомого складу в кожен годину на маршруті має визначатися з урахуванням комплексу факторів: трафікової завантаженості, стану екологічного забруднення на маршруті, нестационарності потоку пасажирів, сезонності, днів тижня, годин доби тощо. Така модульна система дозволить гнучко реагувати на потреби зміни пасажиромісткості рухомого складу електробусів протягом робочої зміни. Кількість автотягачів та їх водіїв (в перспективі можливе автоматизоване застосування електробусів взагалі без водіїв) при модульному принципі менше загальної кількості автоелектроприцепів, що веде до значного скорочення загальних витрат пасажироперевезень.

Ефективне використання запропонованої модульної системи передбачає також і синергійний ефект непасажирського застосування електротягачів – для роботи з вантажними, комунікаційними та спеціальними причепами-модулями.

Масове використання електроавтомобілів та переведення пасажирських автоперевезень на електробусний рухомий склад дозволить значно зменшити екологічне забруднення навколишнього середовища та знизити «парниковий ефект». Доповнити позитивний екологічний ефект електричної тяги має інноваційна модульна система застосування автобусних електротягачів та різноманітних за пасажиромісткістю електроприцепів при виконанні маршрутних перевезень в містах-мегаполісах. Перед автопромисловістю має постати завдання розробити типоряд модульного рухомого електричного автобусного складу.

а)



б)



в)



г)



- акумуляторні батареї електробусів та напівпричепів.

Рисунок 1 - Модульна організація формування пасажирського електробуса:

- а) модульний електротягач;
- б) small capacity (маломісткий);
- в) middle capacity (середньомісткий);
- г) large capacity (великомісткий).

Використана література:

1. Стаття «Електромобілі — майбутнє, метан — теперішнє. Як швидко покращити ситуацію із забрудненням повітря в Україні»: НВ, Макогон С., 2019, режим доступу: <https://nv.ua/ukr/biz/experts/gaz-na-avto-gbo-ekonomichno-dlya-vlasnikiv-chisto-dlya-navkolishnogo-seredovishcha-vigidno-dlya-ukrajini-50036086.html>
2. Порфіренко В.І. Аналіз стану громадського транспорту міста Києва / В.І. Порфіренко, М.М. Гребельник, Д.Г. Полосухін // Соціально-гуманітарний вісник.-Харків: СТНТМ «Новий курс» - 2019.-Вип.28. – С. 91-94.
3. Стаття «Затори у Києві визнали одними з найбільших у світі»: 24 канал, 2019, режим доступу: https://24tv.ua/zatori_u_kiyevi_viznali_odnimi_z_naybilshih_u_sviți_n1206146
4. Порфіренко В.І. Аналіз парку електричних автомобілів та перспективи модульного застосування електробусів в мегаполісах. / В.І. Порфіренко, М.М. Гребельник, Д.П. Дехтяренко // Вісник «економічні науки ЧНУ -Черкаси: Випуск 3, 2019– С.146-155.

5. Порфіренко В.І. Впровадження модульних електробусів як шлях зменшення заторів та забруднення повітря в містах мегаполісах. / В.І. Порфіренко, Д.П. Дехтяренко // Збірник міжнародної науково-практичної конференції «Інноваційне підприємництво, менеджмент, фінанси: стан, аналіз тенденцій та науково-економічний розвиток». – Науково-практичний журнал «Економічні студії», м. Львів: 2019.-Випуск 4(26).- С.27-29.

Похиленко Н., к.е.н.

ННЦ «Інститут аграрної економіки»,
м. Київ, Україна

ЗМІНИ ФОКУСУ ОЦІНКИ ВПЛИВУ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ДОРАДНИЦТВА

Вступ. В умовах обмеженості фінансових ресурсів України, інвестиції в сільськогосподарське дорадництво вимагають підтвердження їх раціональності застосування. З огляду на це, критичним постає визначення фокусу оцінки впливу сільськогосподарського дорадництва, адже законодавчо визначений підхід до тематичного спектру дорадчої діяльності передбачає надання інформаційних послуг не лише виробничого характеру із врахуванням екологічної складової, а й соціального [1, 2], що відповідно вимагатиме встановлення закономірностей впливу сільськогосподарського дорадництва як на сталий розвиток сільських територій так і на різні аспекти життєдіяльності селянина.

Основна частина. Встановлено, що перші дослідження економічних вигод від застосувань нововведень, проведені в кінці 50-х рр. ХХ століття, ґрунтувались на ототожненні їх з результатами наукових розробок. Однак, визнання з кінця 70-х рр. ХХ століття взаємодоповнюваності впливу наукових досліджень та організації їх впровадження (дорадництва) з метою підвищення продуктивності сільськогосподарських підприємств утворило підґрунтя у розумінні впливу сільськогосподарського дорадництва як скорочення часу відставання між розвитком нових технологій та їх реалізацією. Тобто вплив сільськогосподарського дорадництва вимірювався через сукупний ефект наукових розробок та їх дорадчого супроводу, де передача інновацій сприймалась як лінійний процес: від дослідницьких (наукових) центрів через впроваджувальні організації до виробників сільськогосподарської продукції. В цій моделі передачі інновацій їх постачальниками виступали люди з більшими повноваженнями (державні службовці, дослідники, тощо), а споживачами менш освічені і бідніші виробники, які виступали в якості пасивних одержувачів технологій. Відповідно такий вплив визначався з точки зору підвищення рівня сприйняття результатів сільськогосподарських досліджень.

Подальші дослідження були зосереджені на визначенні впливу наукових розробок та освіти фермерів (як основної цільової групи) на продуктивність сільськогосподарського виробництва, де під освітою фермерів мається на увазі спроможність розширення до певної межі знань і навичок фермерів під впливом сільськогосподарського дорадництва.