

3. Eurostat: Living conditions in Europe – poverty and social exclusion URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Living_conditions_in_Europe_-_poverty_and_social_exclusion#Poverty_and_social_exclusion (дата звернення: 29.01.2020)

4. EAPN Briefing Note: Gender and Poverty in Europe, 2017. URL: <https://www.eapn.eu/wp-content/uploads/2018/03/EAPN-2017-EAPN-Briefing-Gender-and-Poverty-final.pdf> (дата звернення: 29.01.2020)

ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ІНКЛЮЗИВНОГО РОЗВИТКУ

І. В. ВОЛОХОВА, канд. екон. наук, доц.,
доц. кафедри менеджменту і адміністрування

В. А. ВОЛОХОВ, канд. екон. наук, доц., доц. кафедри маркетингу
Український державний університет залізничного транспорту, м. Харків

Г. А. ЖОВТЯК, канд. екон. наук, доц., доц. кафедри економіки
*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова, м. Харків*

Протягом останніх років світова спільнота дійшла висновку що забезпечення економічного зростання можливо завдяки соціально-орієнтованим підходам. Інклюзивний розвиток світового господарства заснований на такому типі економічного зростання, який дозволяє відчувати його результати кожному члену суспільства, охоплюючи усі сфери його життя.

Сучасні тенденції економічного розвитку країн світу вимагають нових критеріїв оцінювання успішності і ефективності державної політики в сфері виробництва і розподілу його результатів.

Після закінчення періоду фінансової кризи 2008-2009 рр. світові лідери та науковці дійшли висновку, що для запобігання подібних криз в майбутньому необхідно відкривати та розвивати нові можливості для продуктивної зайнятості населення, суттєво підвищити рівень життя та перевести зростання економіки в широкомасштабний прогрес в усіх сферах життя. Попри те, що загальні світові тенденції економічного розвитку показують позитивні зрушення, розширення та інтеграція ринків, зближення міжнародних економічних зв'язків між контрагентами, поглиблення міжнародної кооперації та інтернаціоналізації, багато людей не відчувають в реальному побуті ефекту зростання економіки.

Основним напрямком організації транспортного процесу залізниць України на сьогодні є забезпечення конкурентоспроможності та прибутковості, реформування галузі в умовах глобальної економіки. Ця наукова проблема вирішується шляхом впровадження логістичних принципів в усі ланки перевізного процесу. Даний напрямок відповідає вимогам Державної цільової програми реформування залізничного транспорту України [1], Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [2] та інших директивних документів Укрзалізниці. Процес формування логістичних

технологій організації транспортного процесу залізниць України повинен носити комплексний характер і сприяти процесам реформування, враховувати інтереси усіх учасників перевізного процесу, бути спрямованим на ресурсозберігаючі технології при використанні обмежених ресурсів (рухомого складу, вантажних механізмів, тощо), на покращення кількісних і якісних показників експлуатаційної роботи та мати соціально-орієнтовану направленість. В умовах зростання обсягів перевезень при наявності конкуренції з іншими видами транспорту та при підвищенні вимог клієнтури до якості транспортного обслуговування особливо актуальним стає вирішення наукової проблеми створення методологічних основ для формування логістичних ланцюгів, що, у свою чергу, передбачає створення високоефективних транспортних технологій, визначення раціональних маршрутів прямування поїздів, формування адаптивної системи взаємодії залізничного та інших видів транспорту тощо.

Формування ефективного логістичного забезпечення діяльності залізничного транспорту є важливим науковопрактичним завданням. Дослідження логістики в контексті господарської діяльності залізниць передбачає, що в основі логістичного забезпечення повинна бути покладена методологія аналізу, яка оптимізує потокові процеси, а також оцінка ефективності прийнятих рішень. Оптимізація спрямована на оперативну мобілізацію резервів і, перш за все, організаційних чинників. Вона націлена на адаптацію суб'єктів економіки до постійно мінливого ринкового середовища. Аналізу і синтезу повинні піддаватися в комплексі всі складові логістичної системи, взаємопов'язані потокові процеси (матеріальні, інформаційні, транспортні, складські, сервісні та інші), причому в їх єдності і взаємозалежності.

Розширення кола постачальників, покупців та провайдерів логістичних послуг, а також можливість їх швидкого вибору перетворює ланцюг постачання на мережу постачання. Логістична концепція перетворюється на загальнонауковий підхід, філософію менеджменту. Даному етапу відповідає розвиток так званої «нової економіки», яка представлена системою електронного бізнесу, системою інтеграції у електронному просторі бізнесу, споживачів та держави. На тлі вищезгаданих перетворень зростає роль логістичних зв'язків та формування нових логістичних систем інклюзивного розвитку [3].

Застосування теорії інклюзивного зростання, на нашу думку, пояснює, що добробут суспільства складається не лише з росту реального ВВП і доходів населення, але є значно ширшим поняттям, що об'єднує всі сфери життя людини, у тому числі і транспортно-логістичні послуги.

Література:

1. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр : Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-п> (дата звернення 31.01.2020).

2. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (дата звернення 31.01.2020).

3. Базилюк А. В. Інклюзивне зростання як основа соціально-економічного розвитку / А. В. Базилюк, О. В. Жулин // *Економіка та управління на транспорті*, 2015. – Вип. 1. – С. 19–29.

4. Федулова Л. І. Інклюзивні інновації в системі соціально-економічного розвитку / Л. І. Федулова // *Економіка: реалії часу*. – № 3 (25), 2016. – С. 56–65.

5. The Inclusive Growth and Development Report 2017. Insight Report the World Economic Forum. January 2017. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_Forum_IncGrwth_2017.pdf (Last accessed: 17.03.2017).

ІНКЛЮЗИВНІСТЬ В ОПОДАТКУВАННІ

А. А. ВОРОНКОВА, канд. екон. наук, доц.,

доц. кафедри менеджменту, економіки та маркетингу

Л. В. КУЦИНА, ст. викл. кафедри філософії та суспільних наук

Харківська державна зооветеринарна академія, м. Харків

Інклюзивний розвиток базується на економічному зростанні, яке дозволяє відчутити його результати кожному суб'єкту економіки, кожному члену суспільства в усіх сферах життя.

Податки здавна є основним джерелом доходів держави, яка має реалізувати принцип інклюзивності, тобто забезпечити більш високий рівень життя для більшої частини населення не тільки за рахунок ефективного використання ресурсів і збільшення ВВП, а й завдяки політиці перерозподілу. І сьогодні у більшості країн світу податки формуються на основі інклюзивного принципу, що гарантує доступ усіх категорій громадян до витрат з державного бюджету. Реалізація цього принципу є однією з умов розвитку відкритого суспільства, де за допомогою податків здійснюється справедливий перерозподіл ВВП у соціальному, віковому, територіальному та галузевому аспектах; компенсуються недоліки ринкових механізмів; відбувається перерозподіл ресурсів, націлений на забезпечення населення суспільними благами, заохочення бізнесу, ділової та інвестиційної активності, мотивація до праці, антициклічне регулювання економіки, підтримання рівня зайнятості, стабілізація ринкової кон'юнктури. Інклюзивність передбачає усунення дискримінації в оподаткуванні, зменшення розриву між багатими і бідними, рівний доступ до суспільних благ та забезпечення прав людини.

Оподаткування відіграє головну роль у становленні національної незалежності держави, оскільки уряд тієї чи іншої держави не в змозі проводити політику без отримання доходів.

Історія розвитку податкової системи України характеризується періодичними змінами пріоритетів у її структурі. Сьогодні лівова частка доходів державного бюджету формується за рахунок непрямих податків.

До недоліків сучасної системи оподаткування слід віднести: