

При проведенні дослідження руху вторинних матеріальних ресурсів було встановлено, що при різних значеннях вхідних параметрів оптимальним може бути прямий або змішаний канал. При роботі зі змішаним каналом особливий інтерес представляє визначення частки матеріального потоку, що здійснює рух по графам. При різних вартісних параметрах функціонування проміжного складу і заданій пропускній спроможності вантажно-розвантажувальної і складської підсистем отримано значення граничної відстані перевезення. При значеннях обсягу вантажу, що проходить через склад від 1 до 10 тис. т, відстань перевезення до якого вигідно використовувати прямий варіант доставки змінюється від 13 до 2 км. При заданих значеннях втрат, пов'язаних зі зривом робіт в основному виробництві оптимальна частка вантажу, що проходить через склад невизначена.

Проведені дослідження вказують на складний характер впливу технологічних параметрів на прийняття рішення про вибір схеми руху дорожньо-будівельних матеріалів. При цьому доцільність застосування змішаних схем доставки і варіантів з проміжним складуванням багато в чому залежить від інтенсивності споживання матеріалів, параметрів технологічних процесів основного виробництва.

«ЗЕЛЕНІ» ІНВЕСТИЦІЇ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Саєнко А.О.

*Науковий керівник – Пономарьова Н.В. канд. техн. наук, доцент
(Харківський національний автомобільно-дорожній університет)*

Серед сучасних тенденцій розвитку світового співтовариства важливе місце посідає Концепція сталого розвитку економіки, яка передбачає такий розвиток, при якому задоволення потреб нинішніх поколінь здійснюється без шкоди для можливостей майбутніх поколінь задовольняти свої власні потреби. У рамках зазначеної концепції серед ключових задач розвитку певної економічної системи постає створення умов для сталого економічного розвитку, який може бути забезпечений шляхом ефективного використання економічного потенціалу зі значним збільшенням обсягів інвестицій та збільшенням обсягів впровадження інноваційних проєктів, спрямованих на забезпечення подальшого зменшення показника углеродомісткості національної економіки. Питання впровадження елементів «зеленої» економіки є у сфері наукових інтересів багатьох вітчизняних та закордонних вчених, а також низки міжнародних та наднаціональних організацій. Сьогодні країни Європейського співтовариства прагнуть максимально скоротити викиди парникових газів, збільшуючи частку відновлюваної енергії.

Зокрема, загальновідомим є той факт, що Європейська комісія запропонувала до 2050 року заборонити використання в містах автомобілів з бензиновим 202 двигуном. деякі європейські країни визначили кордон по забороні автомобілів з бензиновим двигуном до 2030 року. Тому постає нагальне питання переходу України до «зеленої» економіки, зокрема у галузі автотранспорту з використанням засад соціально-перетворювального впливу, тобто «зелених» інвестицій.

Спрямування вектору розвитку бізнес-моделі у «зелений» бік завжди достатньо тісно пов'язано з економією енергоносіїв (вуглецевого походження), і, як наслідок, з економією коштів. Зменшити власний «вуглецевий відбиток» можливо у різний спосіб – перехід на альтернативне паливо, створення новітніх енергоефективних логістичних схем тощо. Спираючись на засади Концепції сталого розвитку звернемо увагу на соціально-відповідальні або соціально-перетворювальні інвестиції. Саме вони мають потенціал до створення істотного впливу на сучасний стан енергоспоживання на автомобільному транспорті. Сьогодні у сфері соціально-відповідальних інвестицій спостерігається швидке зростання. Спеціалісти у сфері управління інвестиційними портфелями сьогодні визнають, що впровадження інвестування на засадах соціальної відповідальності може зробити істотний вплив на рентабельність, вартість і ціну компаній. Соціально-перетворювальні або соціально-відповідальні інвестиції все більшою мірою стають нормою в області інвестицій, оскільки все більше інвесторів цікавляться екологічно чистими і «зеленими» продуктами, зокрема на автомобільному транспорті. Зокрема, певний інтерес представляють «зелені облігації» (green bonds) як інструмент залучення інвестиційних коштів у сучасні енергозберігаючі проекти, яких дуже потребує наша автотранспортна галузь. «Зелені облігації» – це боргові інструменти, при випуску яких емітент- позичальник отримує від інвесторів фіксовану суму капіталу і направляє її на свої потреби, виплачуючи капітал інвестору, коли облігація погашається, а також узгоджену суму відсотків протягом терміну її звернення. Відмінною рисою «зелених облігацій» є те, що залучені кошти використовуються для проектів, пов'язаних саме з впровадженням використання відновлюваної енергії, підвищенням енергоефективності, екологічно чистим транспортом або з подальшою побудовою низьковуглецевої економіки. Пропонується наступне визначення, яке відображає сутність сучасного екологічного інвестування: «зелені» інвестиції – це такий прояв соціально- перетворювального впливу, який надає змогу дотримуватися вимог до функціонування сучасного транспортного підприємства в умовах декарбонізації світового виробництва. Нагальною задачею, що постає

перед пошукувачами інвестиційних коштів, зокрема транспортними підприємствами, є пошук надійних партнерів для здійснення емісії «зелених облігацій». Сьогодні такими партнерами на макрорівні слугуватимуть міжнародні організації, такі як Європейський інвестиційний банк, Всесвітній банк, національний уряд тощо. На макрорівні такими партнерами можуть бути трастові товариства, регіональна влада у рамках децентралізаційного процесу тощо. Однією з задач пошукувачів інвестиційних коштів, тобто емітентів «зелених» облігацій, є забезпечення впевненості інвестора у дійсній екологічній спрямованості власної діяльності. Природоохоронне інвестування – це продукт, який до цих пір доводиться «нав'язувати» місцевим банкам з огляду на те, що активний попит на нього не формується природним чином. Сучасний напрямок екологічних інвестицій – перспективний вектор, який пов'язаний з виникненням нових видів економічної діяльності або навіть нових галузей економіки. Використовуючи вже існуючий досвід соціально-перетворювального інвестування Європи та світу, ми вже сьогодні маємо можливість перейти до побудови енергетичних систем та систем надання транспортних послуг на принципах діджиталізації, децентралізації і найголовніше – декарбонізації.

ОСОБЛИВОСТІ РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

Буров О.І.

Керівник –Ткаченко І.О., канд. техн. наук, доцент

Розвиток ринку логістики будь-якої країни, в тому числі і України, залежить від стану її економіки. Його оператори забезпечують взаємодію учасників економічних відносин, пов'язують виробничі ланцюги, дозволяють товарам знайти своїх покупців. Обсяги наданих в сфері логістики послуг безпосередньо залежать від рівня активності їх споживачів, динаміки виробництва, внутрішньої і зовнішньої торгівлі. Виходячи із зазначених залежностей, можна виділити наступні фактори, що впливають на розвиток логістичного ринку нашої країни в даний час:

1. Динаміка українського промислового виробництва. У 2016-2017 роках спостерігається зростання загальних обсягів виробництва, але це поживалення стосується не всіх груп товарів.
2. Обсяги внутрішньої оптової та роздрібною торгівлі також останнім часом мають тенденцію до збільшення.
3. Стан зовнішньої торгівлі. Наслідком скорочення виробництва, зниження курсу національної валюти, загострення відносин з