

отримати максимальну віддачу (без збитку для основної діяльності) та максимізувати вартість підприємства;

- забезпечення реалізації кредитно-інвестиційних можливостей;
- проактивне реагування на зміну факторів зовнішнього середовища;
- ефективне управління капіталом: забезпечення оптимального обсягу та структури капіталу з урахуванням стратегічних перспектив розвитку будівельного підприємства;
- управління фінансовими ризиками: аналіз та оцінка фінансових ризиків будівельного підприємства, своєчасне вжиття заходів щодо їх нейтралізації;
- на основі використання грошових показників виразу є базисом для формулювання, виконання та оцінки результатів стратегії будівельного підприємства.

До основних структурних елементів фінансової стратегії можна віднести: стратегічні цілі, методи досягнення цілей, інструменти досягнення цілей, фінансові ресурси, нефінансові ресурси (правове та інформаційне забезпечення, кадрові ресурси та ін.), параметри і показники оцінки стратегії (кількісні та якісні) [2, с. 229].

Розробка фінансової стратегії здійснюється за допомогою фінансових методів та інструментів. Методи та інструменти досягнення стратегічних цілей є невід'ємними елементами стратегії. В рамках дослідження їх можна згрупувати за такими напрямками: аналіз альтернатив; оцінка; оптимізація; контроль; прогнозування.

Підсумовуючи все вищезазначене можна зробити висновок, що у сучасних умовах функціонування будівельних підприємств розроблення комплексної обґрунтованої фінансової стратегії їх діяльності є безумовним імперативом та передумовою не лише організаційно-економічного розвитку, а й функціонування будівельного підприємства. Фінансову стратегію будівельного підприємства можна визначити як комплексний довгостроковий план організації будівельним підприємством системної діяльності по досягненню його фінансових цілей шляхом формування, розподілу (перерозподілу) та використання фінансових ресурсів. За своїм функціональним призначенням фінансова стратегія спрямована на максимізацію вартості будівельного підприємства шляхом ефективного розпорядження і комплексного проактивного управління його фінансовими ресурсами.

Література:

1. Мескон М., Альберт М., Хедоури Ф. Основы менеджмента / М. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоури – СПб-Київ: Вільямс, 2008. – 672 с.
2. Томпсон А.А. Стратегический менеджмент. Искусство разработки и реализации стратегии. / А. А. Томпсон, А. Дж.Стрикленд. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ. – 1998. – 176 с.
3. Шершньова З.Є. Стратегічне управління / З. Є. Шершньова, С.В. Оборська, Ю.М. Ратушний. – К.: КНЕУ, 2004. – 699 с.

Ярош М. В.

«МЕІМ», 2 курс

ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені В. Гетьмана»

Науковий керівник – асистент кафедри фінансів Білінець М.Ю

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ТА МОЖЛИВІ НАСЛІДКИ РОБОТИЗАЦІЇ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ

Роботизація нині постає однією з важливих ознак інформаційного суспільства, яке формується як результат інформаційно-комп'ютерної революції, базується на інформаційних технологіях, «інтелектуальних» комп'ютерах, автоматизації всіх сфер економіки та управління. Більше того, це зумовлює радикальні зміни в усій системі суспільних відносин. Так само роботизація є одним із пріоритетних напрямів сучасного етапу інноваційного розвитку – поряд з кібернетизацією, розвитком мікроелектроніки, біотехнології, інформатики, енергозберігаючих технологій. Таким чином, визначення

сутності роботизації як важливого процесу розвитку інформаційного суспільства та виявлення перспектив роботизації у різних сферах суспільного та економічного життя є тими аспектами, розгляд яких допоможе з'ясувати наявність переваг і недоліків швидкого технологічного прогресу.

За прогнозами дослідників, автоматизація і роботизація виробництва у XXI столітті мають відкрити нові можливості для людини, зокрема розширення демократії, скорочення робочого часу і вивільнення часу для творчої діяльності. Проте в умовах глобалізації ринкових процесів вигоду від автоматизації виробництва отримують поки що тільки розвинені країни «золотого мільярда». У цих країнах автоматизація стимулює появу нових робочих місць. Згідно з дослідженнями, на кожне робоче місце, створене з допомогою новітніх технологій, виникає близько п'яти додаткових робочих місць. Це підштовхує працівника до здобуття другої освіти, підвищення кваліфікації, а завдяки профспілковому лобіюванню у західноєвропейських країнах сприяє не скороченню робочих місць, а зниженню тривалості робочого дня. Швеція, наприклад, 2016 року офіційно перейшла на шестигодинний робочий день. Однак, існує також зворотній бік, який необхідно взяти до уваги. За прогнозами аналітиків Брукфільдського інституту інновацій і підприємництва при Університеті Раєрсона (Канада), у найближче десятиліття машини залишать безробітними від 1,5 до 7 млн канадців [5].

У сучасному виробництві чимало видів робіт виконують комп'ютери, за допомогою чого компанії знижують вартість операцій. Відповідно чисельність низько кваліфікованих співробітників скорочується. Ця тенденція в майбутньому збільшуватиметься. Так, за даними американського провайдера фінансової інформації «Bloomberg», близько 38% робочих місць у США до початку 2030-х років можуть ліквідувати. Йдеться насамперед про роздрібну та оптову торгівлю, сферу перевезень і виробництво. Дослідники також з'ясували, що ризик втратити роботу через автоматизацію вищий для чоловіків, ніж для жінок. Річ у тому, що роботизація насамперед охопить такі сфери економіки, як торгівля, транспорт, будівництво, де працює більше чоловіків і де робітники мають нижчий рівень освіти і соціальних навичок. А на такі галузі, як освіта, охорона здоров'я і сфера обслуговування автоматизація та роботизація почнуть впливати набагато пізніше [6].

Згідно з даними «PricewaterhouseCoopers», впродовж наступних 15-ти років близько 30% робочих місць у Великобританії (10 млн осіб) ліквідують, оскільки цю роботу виконуватимуть машини. Проте ця тенденція найменше загрожує жінкам, які зайняті саме у сфері обслуговування, освіти та охорони здоров'я. Отож 35% професій, представниками яких здебільшого є чоловіки, потрапили в групу ризику, а для жінок ця цифра становить 26%. Це підтверджує і дослідження, які здійснили ще 2013 року оксфордські вчені. Відповідно до їхніх даних, у сфері будівництва, де 97% працівників – чоловіки, ризик залишитися безробітним через автоматизацію становить 70%. А в медицині, де 93% медсестер – жінки, імовірність втратити роботу через роботизацію – лише 0,009% [7].

Таким чином, підсумовуючи вплив роботизації на сфери людської діяльності, можна з впевненістю стверджувати, що розвиток сучасних технологій із великою вірогідністю може надати безліч переваг для зайнятого населення, стимулюючи його до отримання нових знань і навичок та збільшуючи кількість робочих місць. Однак, слід взяти до уваги й можливе скорочення великої кількості працівників та збільшення рівня безробіття через автоматизацію. Більше того, підсумовуючи дані про гендерний аспект даної теми, можна також зазначити, що тенденція скорочення робітників найменше загрожуватиме жінкам, адже вони зайняті саме в тих сферах діяльності, які будуть автоматизовані значно пізніше.

Література:

1. Нові технології і глобальна нерівність / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://commons.com.ua/uk/novi-tehnologiyi-i-globalna-nerivnist/>
2. Роботи замість людей: новітні технології як виклик соціальній стабільності / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://matrix-info.com/2017/07/10/roboty-zamist-lyudej-novitni-tehnologiyi-yak-vyklyk-sotsialnij-stabilnosti/>
3. Антохов А. А. Роботизація як головний рушій переходу до технологічного-сингулярного етапу розвитку регіональної економіки [Текст] / Антохов А.А. // «Young scientist» Журнал Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2015. – №2. – С. 67-70.
4. Який вплив роботів на країни, що розвиваються / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.weforum.org/agenda/2018/07/robots-robots-everywhere-what-does-it-mean-for-developing-countries>
5. Alex Ryan. Exploring policy innovations: tools, techniques and approaches/ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://brookfieldinstitute.ca/report/exploring-policy-innovation/>
6. Esther Shein. Winning the war for AI talent / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.bloomberg.com/professional/>
7. How will automation impact jobs / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.pwc.co.uk/services/economics-policy/insights/the-impact-of-automation-on-jobs.html>

Ярошенко Л.Л.

аспірант кафедри фінансів

ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана»

Науковий керівник – д.е.н, професор кафедри фінансів Буряченко А.Є.

ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

Рівень розвитку транспортної системи держави - одна з найважливіших ознак її технологічного процесу. За умови інтеграції до європейської та світової економіки, потреба у високо розвинутій транспортній системі дедалі посилюється - вона має стати базисом для ефективного входження України до світового співтовариства та зайняти в ньому місце, яке б відповідало рівню успішної держави. Протягом останніх років транспортна галузь України зазнала суттєвих змін і на даний момент знаходиться в активній стадії переформування [1].

Про позитивні зміни у транспортно-логістичній інфраструктурі також свідчить зміцнення позицій у міжнародних рейтингах, зокрема у спеціалізованому міжнародному рейтингу торгової логістики LPI, який складається Світовим Банком. Україна піднялася зі 80 сходинки у 2014р. на 66 у 2018р. Однак, не зважаючи на деякі позитивні зміни, транспортно-логістична інфраструктура має низку недоліків, що значно гальмує її розвиток, зокрема:

- Ізоляція системи внутрішніх водних шляхів України. Можливості внутрішніх водних шляхів фактично не використовуються. Протягом останніх років Україна не здійснювала жодних кроків для розвитку водного транспорту, зокрема, при розробці річок надавалася перевага гідроенергетиці та іригації, які створюють значні перешкоди для навігації. Також взаємозв'язок між мережею внутрішніх водних шляхів та автомобільним і залізничним транспортом залишається низьким, що унеможливорює розвиток внутрішнього водного транспорту.

- Недостатня пропускну спроможність залізничного транспорту. Укрзалізниця на даний момент не в змозі задовольнити попит на вантажні перевезення через брак рухомого складу та недостатній розвиток залізничних шляхів. Сьогодні підприємства фактично вимушені бронювати вагони для перевезення вантажів за декілька місяців, а якщо підприємства володіють власними вагонами, то гостро стоїть питання їх ремонту, оскільки вагоноремонтні заводи перевантажені.