

ресурсів – управління процесами постачання і збуту, запасами і оборотними коштами, вкладеними в ці запаси. Вони повинні своєчасно попереджати про наявність і появу дефіцитних позицій товарно-матеріальних цінностей на підприємстві, які загрожують порушити безперебійність організації процесу виробництва, виявляти зайві запаси матеріальних ресурсів з метою визначення можливості їх реалізації. Наявність оптимальних запасів на підприємстві, яке можна забезпечити шляхом організації управління і контролю за потоками матеріальних і фінансових ресурсів, за станом і рівнем запасів дозволяє підприємству безперебійно функціонувати при малому обсязі матеріальних ресурсів і невеликих розмірах абстрактних оборотних коштів, вкладених в ці запаси. Це дозволить виявити зайві запаси, реалізація яких дасть можливість знизити витрати за змістом самих запасів і відповідно підвищити ефективність виробництва.

МЕНЕДЖМЕНТ БУДІВНИЦТВА І ЕНЕРГОЗАБЕЗПЕЧЕННЯ - ОСНОВА СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСТА

О. В. ПОСПЄЛОВ, канд.екон.наук, доцент
*Харківський національний університет
міського господарства імені О. М. Бекетова
61002 Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

Науково-технічна програма, що є основним критерієм розвитку міста, дозволить провести якісну діяльність підприємств та вплинути на енергозберігаючі технології, та при цьому вирішити питання:

- якісний підхід до підготовки спеціалістів, діяльність яких зосереджені на проблемах міста;
- розвиток і будівництво міста виконуються за програмою розбудови міста і корегуються й контролюються спеціалістами державних устроїв, діяльність яких обговорюється суспільством міста;
- інвестиційна політика міста, що активізує діяльність промислових і господарчих структур, є прозорою, контролюється суспільством міста і захищає інтереси міста;
- діяльність промислових і господарчих структур має сталий розвиток і дозволяє здійснювати економічно-господарські зв'язки з іншими регіонами країни, та інших держав, що сприяють розвитку міста;
- трудовий потенціал міста має умови підготовки кадрів по всім напрямкам діяльності промислових та господарчих структур міста не тільки вищої освіти, а і по робочим містам;
- діяльність в розвитку менеджменту міста повинна бути направлена на застосування ресурсо- і енергозберігаючих технологій навіть в умовах конкурентної боротьби;
- таких досягнень, як зменшення витрат умовного палива на 40% у європейських державах, повинні стати нормою, але для цього потрібні

сучасні технологічно-наукові розробки і це повинна робити енергетична галузь, але вона перебуває в приватному підпорядкуванні і це власників не турбує, бо знову йдеться про підвищення тарифів для населення. Для цього навіть використовують вимоги міжнародного валютного фонду;

- діяльність підприємств забезпечуючих енергоносіями місто повинна корегуватись і контролюватись державними службами. Бути підконтрольною суспільству міста;
- виключити можливість постійної передачі енергетичних підприємств з одного підпорядкування в інше, що тільки гальмує їх розвиток;
- виключити монополію енергозабезпечуючих підприємств міста;
- диверсифікація енергозабезпечення міста повинна бути прерогативою розвитку міста, особливо нових будівель;
- іпотечна діяльність банків де рівень відсоткової ставки є європейською нормою і зловживання кредитами буде виключене, сприяє розвитку сучасного рівня ринковим відносинам і виключає діяльність монополій;
- тарифна політика енергетичних підприємств, а енергозберігаючі технології підприємств міста пов'язані між собою і мають тверду основу політики енергозбереження населення і можливість населення нести фінансовий тягар;

Системний підхід до розробки концепції та моделі економічного розвитку регіону і міста забезпечує наукове визначення перспективних напрямів менеджменту підприємств.

ПЕРСПЕКТИВИ ВИКОРИСТАННЯ КОНЦЕСІЇ ДЛЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ В УКРАЇНІ

О. І. СЛАВУГА, ст. викладач
*Харківський національний університет міського
господарства імені О.М.Бекетова
61002 Україна, м. Харків, вул. Революції, 12
boderad@ukr.net*
О. В. КУРМАЗ
*КСП «Шляхрембуд»
61004 м. Харків, вул. Жовтневої Революції, 20
dor-kadr@mail.ru*

Незадовільний стан вітчизняних автодоріг і системи фінансування цієї галузі на тлі зростання обсягів транзитних перевезень внаслідок розвитку торговельно-економічних відносин України з країнами-партнерами (Туреччина, Словаччина, Фінляндія, Польща, Румунія, Вірменія, Греція, Грузія, Болгарія) вимагає пошуку нових підходів в організації та фінансуванні оновлення автотранспортної системи України.

Загальні витрати на будівництво, реконструкцію, капітальний та поточний ремонт об'єктів дорожньо-мостового господарства у 2014 р. склали майже 2,0 млрд. гривень. На 2015 р. кошти на будівництво, реконструкцію, ремонт та