

високою інтенсивністю руху (більше 20 тис. авт./добу), низькими ризиками для концесіонера, необхідні для задоволення першочергових суспільних потреб, тобто дороги, що співпадають з напрямком міжнародних транспортних коридорів. При цьому модель покрового партнерства дозволить державі на конкурсній основі обирати концесіонера, визначати етапи партнерства, які можуть коригуватись залежно від кон'юнктури ринку, що дозволить управляти фінансовими ресурсами ефективно на кожній стадії автодорожньої концесії. Тому аналіз руху грошових коштів на кожному етапі життєвого циклу платної автомобільної дороги дозволить успішно реалізовувати концесійні проекти, а головне передбачити можливі труднощі щодо управління ними.

**Перспективи подальших розвідок у даному напрямку** полягають у розробленні методики управління грошовими потоками автодорожніх концесій з спеціальними фінансовими показниками і коефіцієнтами та методики оцінки ефективності управління грошовими потоками для якісного і кількісного оцінювання результатів.

### Література

1. Бланк И.А. Управление денежными потоками. — Киев: Ника-Центр, 2002.
2. Бертонеш М., Найт Р. Управление денежными потоками. — СПб.: Питер, 2004.
3. Ван Хорн Дж.К. Основы управления финансами: Пер. с англ. — М.: Финансы и статистика, 1997.
4. Волкова О.Н. Бюджетирование и финансовый контроль в коммерческих организациях. — М.: Финансы и статистика, 2007.
5. Гроші та кредит: Підручник /За ред. проф. Б. С — Івасіва. — Тернопіль: Карт-бланш; 2000.
6. Подерьогін А.М., Невмержицький Я.І. Ефективність управління грошовими потоками підприємства // Фінанси України. — 2007. — №11. — С. 119-127.
7. Яструбецька Л.С. Грошові потоки в оцінці інвестиційного проекту підприємства // Фінанси України. — 2005. — №5. — С. 101-109.

УДК 338

## ІННОВАЦІЙНА СИСТЕМА АВТОБУСНОГО ТРАНСПОРТУ

Доктор економічних наук Зайончик Л.Г.,  
Андієвська О.М.

*В статті розглянуто інновації системи автобусного транспорту, які будуть корисними для поліпшення інтеграції автобусних систем в міській інфраструктурі.*

*In the article it is considered innovative system of bus transportation, which will be useful to the improvement of integration of the bus systems in a city infrastructure.*

**Постановка проблеми.** Автобусний транспорт забезпечує умови для більш зручного здійснення громадянами пересувань, тому відіграє значну роль в житті мешканців міста. Якість перевезень впливає на психологічний та фізичний стан людей, продуктивність їх праці та відпочинок. Також він є потужним засобом довгострокового розвитку суспільства, економіки і збереження природної рівноваги. Удосконалення системи організації перевезень автобусним транспортом має важливе соціальне значення.

На сьогоднішній день, автобусний транспорт проходить важливу фазу свого розвитку. З одного боку, міський та обласний транспортний ринок знаходиться на етапі посиленого росту, що супроводжується громадською занепокоєністю щодо питання екології, якості обслуговування та безпеки. З іншого боку, автобусний транспорт отримує не достатню кількість державної підтримки і сам повинен шукати ресурси необхідні для завойовування долі ринку, який складається з все більш економічних клієнтів. Автобусний транспорт майбутнього повинен розглядати себе не тільки як єдине вирішення проблем транспортних потоків, що паралізують наші міста, але й бути готовим відповідати інтересам громадян, підприємств, навколишнього середовища та новітнім технологіям.

**Метою статті** є аналіз інноваційної системи автобусного транспорту для поліпшення інтеграції автобусних систем в міській інфраструктурі.

**Викладення основного матеріалу.** В даний час набуває широкого розвитку проект Європейської автобусної системи майбутнього (EBSF), присвячений автобусному транспорту. У проекті EBSF застосовується системний підхід: «автобусні системи», що складаються з високотехнологічних транспортних засобів, інфраструктури і інноваційних видів експлуатації в конкретних умовах європейських міст.

Автобусні системи, які в 2012 році з'являться в результаті реалізації проекту, будуть відповідати вимогам усіх зацікавлених осіб, а саме: пасажирів, державної влади і операторів. Проект EBSF переконує, що автобуси, будучи самим універсальним видом міського транспорту, відіграватимуть важливу роль у збереженні рівності: «більше мобільності — більше можливостей для стійкого розвитку».

В рамках проекту EBSF крупні європейські представники автобусної транспортної системи вирішили розробити нові концепції для поліпшення інтеграції автобусних систем в міські інфраструктури. Вони шукають нові інноваційні рішення для інфраструктури з метою оптимізації дорожнього руху в містах. Рішення, які допоможуть інтегрувати в міста всі види автобусного сполучення в рамках єдиного сценарію міської мобільності.

Управляти потоком пасажирів можна буде не лише за допомогою розміру автобусів. Об'єднуючи всі види ліній, архітектура автобусних мереж майбутнього повинна спиратися на їх взаємодоповнюваність.

Отже, проект йде далі, ніж просто об'єднання всіх видів ліній, і передбачає побудову автобусної мережі на основі ієрархії, яка включає в себе:

- декілька магістральних ліній в якості каркасу автобусної мережі, забезпечуючи швидке і регулярне обслуговування щоденних «маятникових» поїздок;
- традиційні лінії для забезпечення «мережного» обслуговування;
- другорядні лінії для підвезення пасажирів до магістральних ліній;
- лінії місцевого значення;
- лінії транспорту на вимогу.

Для того, щоб розробити досконалі автобусні системи паралельно з розробкою рекомендацій по інфраструктурі і транспортним засобам, потрібно приділити багато уваги політиці і нормативно-правовій базі у сфері дорожньо-транспортного руху.

Якісні автобусні системи допоможуть містам зберегти їх архітектурну спадщину, збільшити їх простори і таким чином підвищать їх привабливість в цілому. EBSF також додає великого значення транспортним звичкам громадян і новим тенденціям мобільності. Головним чином, щоб залучити нових пасажирів і разом повернути простір, який зайнятий на сьогоднішній день автомобілями.

Уявляючи собі таку перспективу, потрібно розробити інноваційні транспортні вузли з врахуванням нових тенденцій мобільності і потреб громадян. Це дасть можливість скористатися декількома видами транспорту при мінімальних обмеженнях (стратегічне розташування, доступність, відмінні інформаційні системи і простір для всіх видів транспорту).

Пересадочні вузли, які забезпечуватимуть взаємодію і можливість пересадки з одного виду транспорту на інший, неефективні для збільшення долі використання суспільного транспорту і оптимізації міського простору. Підхід EBSF сполучає всі види транспорту.

Автобуси майбутнього розглядатимуться не як окремий транспортний засіб, а як невід'ємна частина транспортної системи, що сполучає окремі пункти. При цьому, для забезпечення регулярності, швидкості і рентабельності експлуатації автобусів проект EBSF виступає за виділені смуги руху автобусного транспорту, винесення зупинок на узбіччя і покращення регулювання руху (наприклад, на світлофорах) для забезпечення переважного права проїзду автобусів на міських вулицях. Такий новий розподіл в використанні проїжджої частини вулиць повинен зменшити кількість приватних автомобілів по доставці товарів.

Сьогодні пасажири користуються громадськими автобусами швидше вимушено, чим добровільно. В автобусного транспорту надто багато обмежень для того, щоб стати на одну лінію з рівнем задоволеності від користування автомобілями. І хоча поточні потреби пасажирів добре відомі, збільшення долі транспорту передбачає облік великої кількості критеріїв. Воно вимагає обліку потреб майбутніх пасажирів, які відмовляються від використання власного автотранспорту. Лише високовиробничі міські автобусні системи забезпечать таку зміну в міській культурі мобільності і транспортних звичках.

Швидкість і надійність автобусів являються ключовими критеріями для залучення нових користувачів. Пасажири хочуть досягти пункту призначення на автобусі швидше, ніж на власній машині. З цієї причи-

ни проект EBSF пропонує підвищити експлуатаційну швидкість автобусів при надійному і частому їх русі для того, щоб пасажери завжди могли дійхати до будь-якого пункту призначення.

**Висновки.** Проект EBSF неодмінно зробить прорив відносно довгих містких автобусів, проаналізувавши переваги зовнішньої модульної будови для таких видів суспільного транспорту, як:

- автобуси з сучасними причепами для перевезення пасажирів;
- зчеплені автобуси з відчипними причепами для перевезення пасажирів;
- сполучені один з одним автобуси.

EBSF виступає як генератор прискорення темпу змін в міських транспортних звичках, які мають таке велике значення для нового покоління людей і міст. Нове покоління автобусних систем, які знаходяться на стадії розробки в рамках проекту, допоможуть європейським містам відповідати формулі «більше мобільності — більше можливостей для стійкого розвитку».

### Література

1. Ганс Рат. Автобусный транспорт: большие перемены // Международный общественный транспорт. — 2009. — №5. — С.20-21.
2. Фрітьоф Штруе. Що дають громадському транспорту новітні технології? // Міжнародний союз громадського транспорту. — 2003. — № 3. — С. 26-27.

УДК 657

## УПРАВЛІННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИМ ПОТЕНЦІАЛОМ ПРАЦІВНИКА ЯК ЗАПОРУКА УСПІШНОГО РОЗВИТКУ ОРГАНІЗАЦІЇ

Кандидат економічних наук Івасишина Н.В.,  
Король Н.Г.

*У статті розглядається сутність та значення використання інтелектуального потенціалу працівника, розкривається необхідність управління інтелектуальною працею для досягнення успішних результатів та вирішення основних завдань, які стоять перед сучасною організацією.*

*Essence and value of the use of intellectual potential of worker is examined in the article, the necessity of management intellectual labour for achievement of successful results and decisions of basic tasks, which stand before modern organization, opens up*

**Постановка проблеми:** В сучасних умовах розвитку економічних відносин постає проблема ефективності функціонування організації, яка повинна забезпечуватись на основі використання потенційних знань. Знання організації, тобто її знанневий потенціал в свою чергу формується за рахунок інтелектуального потенціалу окремої людини, тобто працівника. На сучасному етапі розвитку будь-якої компанії важливим завданням є використання та підвищення продуктивності розумового потенціалу працівника як ключового фактору досягнення успіху та нагромадження інтелектуального капіталу організації.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій:** Останнім часом різні аспекти ролі людського фактору в суспільному виробництві розглядалися у працях іноземних та українських учених, таких як Т. Маккінлі, Л. Туроу, В. А. Геєць, О. А. Грішнова, А. І. Добринін, С. А. Дятлов, В. П. Колесов, С. Ю. Трубич, З. М. Пушкар та ін. Вивченню проблем ефективного використання інтелектуального потенціалу працівників приділяють увагу як зарубіжні так і вітчизняні вчені. Серед зарубіжних дослідників цих питань найбільш відомими є такі автори, як Г. Беккер, Б. Твісс, Т. Шульц, П. Друкер, Б. Генкін, В. Іноземцев та ін. В Україні необхідність ефективного використання інтелектуального потенціалу людини обґрунтовують у своїх працях О. Амоша, В. Геєць, О. Грішнова, Б. Данилишин, О. Кендюхов, А. Колот, Е. Лібанова, О. Підпригора, Ю. Полунев, В. Онікієнко, М. Семікіна, та інші. Між тим критичний аналіз наукових джерел доводить, що наукові уявлення в цьому напрямі все формуються.

**Постановка завдання:** Актуальність дослідження визначається об'єктивно високою значимістю сутності та необхідністю управління інтелектуальним потенціалом персоналу як фактор конкурентоспроможності