

- 
7. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України: аналітична доповідь. / під заг. ред. О. В. Собкевич. – К.: НІСД, 2014. – 60 с.
  8. Садловська І. П. Управління розвитком транспортної інфраструктури України : дис. докт. ек. наук : 08.00.03 / Садловська І. П. – Київ, 2013. – 751 с. 5.
  9. Судоходство по Днепру: реальность и перспективы [Електронний ресурс] // Ж-л «Порты Украины». – 2010. – Режим доступу до ресурсу: <http://portsukraine.com/node/976>.

**Боняр С.М., Валявская Н.А.**

### **ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЙ В ПОВЫШЕНИИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ УКРАИНЫ**

*В статье проведена оценка речного потенциала внутренних водных путей Украины и рассмотрена роль предприятий различных форм собственности в его повышении.*

*Ключевые слова:* речные порты Украины, контейнерные перевозки, грузооборот, транзит, потенциал речного транспорта.

**Boniar S., Valiavska N.**

### **COMPANIES INTERESTED IN IMPROVING COMPETITIVENESS OF INLAND WATERWAYS OF UKRAINE**

*This article provides an assessment of river potential of inland waterways of Ukraine and discussed the role of different enterprises to its improvement.*

*Keywords:* Ukraine river ports, container shipping, turnover, transit potential of river transport.

УДК 658: 338.2

**Бабина О.Є.**

### **СИСТЕМНО-ГУМАНІЗАЦІЙНА ПАРАДИГМА ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА**

*Визначено передумови та сутність системно-гуманізаційної парадигми формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств. Охарактеризовано її фундаментальні основи, принципи та напрями реалізації в діяльності транспортних підприємств.*

*Ключові слова:* парадигма, гуманізація, системно-гуманізаційна парадигма, потенціал транспортного підприємства.

**Постановка проблеми.** На усіх етапах розвитку людства відбувалось формування відповідних їм парадигм суспільних відносин. Можна стверджувати, що зміна парадигм супроводжувала розвиток суспільства протягом усієї його історії. Сьогоднішній етап характеризується глобалізаційними процесами, складними екологічними, фінансовими, технологічними, соціальними та політичними проблемами, які набули системного характеру. Однією з причин такого стану є «егоїзм» економічно розвинених країн, коли 20% населення планети використовують близько 80% ресурсів, а суспільство споживання розвинених країн призводить до екологічних проблем, занепаду інших культур.

---

Така ситуація свідчить про кризу попередніх раціоналістичних парадигм розвитку, які орієнтували «...людину на постійне перетворення світу в своїх інтересах за законами розуму» [1] та необхідність формування нових, оскільки вирішення проблем в межах існуючого шляху розвитку неможливе. Сучасна принципово нова парадигма повинна враховувати загальні суспільні закони, бути системною і сприяти вирішенню як глобальних проблем людства, так і проблем окремих держав, галузей економіки, підприємств. В основі парадигми – «...не гонитва за максимальним прибутком, а розум... Зважаючи на прогнозу чисельність населення в 2030 на рівні 10 мільярдів, не можна базувати стратегію виживання людства на сьогоднішніх технологіях на неоліберальній ринковій економіці» [2].

Реалії соціально-економічного життя людства свідчать про те, що на межі ХХІ ст. відбувся якісний стрибок у суспільних відносинах, пов'язаний з усвідомленням нової парадигми суспільного прогресу – розвитку людини як особистості з усім різноманіттям її здібностей і потреб. Економічну людину в цьому розумінні замінює людина соціальна [3].

Сьогодні створюються об'єктивні передумови соціальної орієнтації економіки, гуманізації економічних відносин, підпорядкування економічної політики завданням розвитку людини. Посилення соціальної орієнтації економічної політики виявляється в різних формах гуманізації праці, у зміні статусу працівників на підприємствах, в активізації їх участі в управлінні підприємством.

На сучасному етапі розвитку суспільства інтегративного характеру набуває парадигма гуманізації, базовими основами якої є гуманітарна, соціальна, екологічна направленість, визначальна роль людини, як всебічно розвиненої особистості. Зазначена парадигма стосується також процесів формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств.

**Аналіз останніх досліджень.** Дослідженню проблем формування парадигми сучасного економічного розвитку присвячені праці вчених різних напрямів: філософів, економістів, педагогів тощо. Серед них – представники філософії та історії науки К. Попер, І. Лактош, Я. Корнаї, Т. Кун. Такі вчені, як Р.Бернс А. Комбс, А. Маслоу, Г. Олпорт П. Борсук, С. Дичковський, С. Іванов присвятили свої праці формуванню нової парадигми в освіті. У працях І.П. Отенко, Л.Т. Штимера досліджено проблеми парадигми управління. Питання щодо нової парадигми виробництва та економічного зростання досліджували такі відомі вчені, як: П. Друкер, Л.І. Абалкін, А. Н. Бердяєв, А. К. Гастев, П.М. Керженцев, Н.Д. Колесов. П.І. Попів, В.В. Радаєв та інші.

**Невирішена раніше частина загальної проблеми.** Віддаючи належне працям науковців, слід зазначити, що питання формування сучасної парадигми формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств залишаються не розробленими.

**Мета статті.** Метою статті є обґрунтування фундаментальних основ, принципів та напрямів реалізації системно-гуманізаційної парадигми формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Визначальною умовою ефективною реалізації потенціалу транспортних підприємств є забезпечення їх функціонування в контексті парадигми розвитку суспільства.

У найзагальнішому визначенні «парадигма» (від грец. *Παράδειγμα*, лат. *paradeigma* – приклад, взірць, зразок) – це теоретико-методологічна модель [4]. Парадигмою прийнято вважати ключову ідею, що є основою побудови наукової концепції.

Поняття «парадигма» неоднозначне. У книзі Т.Куна «Структура наукових революцій» існує двадцять одне визначення поняття «парадигма». За Т. Куном, парадигма – це сукупність переконань, цінностей і методів, які визначаються певною науковою співдружністю [6].

У філософському сенсі «парадигма» – сукупність філософських, загальнотеоретичних основ науки; система понять і уявлень, які властиві певному періодові розвитку науки, культури, цивілізації [5]. У науковій літературі існує значна кількість визначень парадигми, які узгоджують її сутність з такими категоріями як концепція, світогляд стиль творчості (у мистецтві) та спосіб управління (у менеджменті) [7].

---

Автор загалом погоджується з визначенням парадигми, наданим у роботі [7], за яким «...парадигма – це система знань і цінностей, що визначає пріоритети у виборі цілей та засобів їхніх досягнень, система цілісного осмислення пізнавальної та практичної діяльності», оскільки дане визначення узгоджує сформовану систему цінностей з цільовими установками.

Сучасній економіці постіндустріального типу притаманні такі характерні риси, як зростання ролі особистості, усвідомлення необхідності відповідального ставлення до навколишнього середовища, розвиток інформаційних технологій, телекомунікацій, трансформація інформації і знань у провідний виробничий фактор. Рушійними силами економічних систем різних рівнів стає не тільки прагнення до матеріального добробуту, але також прагнення реалізувати потреби духовної самореалізації особистості.

На думку авторів монографії «Філософія інтеграції» [8], з якою погоджується автор, «вищою і найбільш перспективною у розвитку суспільства виступає система формування гуманістичних світоглядних орієнтацій». Історичний процес розвитку суспільства в напрямку гуманізму розкриває вищі соціальні цінності у як людини, так і світу, оскільки принципи функціонування систем різних рівнів тотожні. В гуманістичному світогляді людина та соціальні спільноти розглядаються як вищий сенс і мета розвитку суспільства. Державні та суспільні інститути «повинні заборонити розглядати і використовувати людей як «робочу силу», «засіб», «фактор» чи «інструмент» досягнення чийхось злих намірів або ж егоїстичних інтересів. ... Гуманізм же за умов державної підтримки та інституціоналізації своєї соціальної ваги фактично виключає самі поняття «подвійної моралі», політичної та інших форм продажності і взагалі асоціального деструктивізму» [8].

Оскільки трансформація свідомості суспільства в напрямку формування гуманістичного світогляду повинна відбуватись в усіх сферах життя на рівні національних економік, галузей, окремих підприємств, це свідчить про інтегративний системний характер гуманізаційної парадигми, основними складовими якої є соціальна, гуманітарна, екологічна спрямованість, а також інноваційність, всебічний розвиток творчих можливостей працівників, зростання ролі знань та інформації. Сьогодні посилення соціальної орієнтації економічної політики проявляється в різних формах гуманізації праці, у зміні статусу працівників, в активізації їх участі в управлінні підприємством.

Систематизація та узагальнення наукових думок дозволили автору сформулювати системно-гуманізаційну парадигму розвитку суспільства, яка є універсальною для різних рівнів соціально-економічних систем, і фундаментальні основи та принципи якої транслуються, в тому числі, на процеси формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств.

Фундаментальними основами сформованої парадигми є усвідомлення власної відповідальності усіх суб'єктів суспільних відносин за свої дії, вчинки, наміри, що в загальнофілософському контексті є проявом категорії «духовність». Саме від системи внутрішніх цінностей кожної особистості та рішучого наміру їх реалізувати, насамперед, залежить успішність досягнення цілей усіх суб'єктів економічних відносин та системних цілей підприємства.

Як зазначається в науковій праці [8], «сутність світогляду складають уявлення, форми прояву яких розкривають характер чуттєвих і раціоналізованих механізмів їх формування. Світогляд поєднує у собі свідомі та позасвідомі складові, суперечлива природа яких розкриває культуру помислів і дій, гармонію розуму та почуттів». Тобто саме світогляд визначає силу духу, ціннісні орієнтації як окремої людини, так і суспільства.

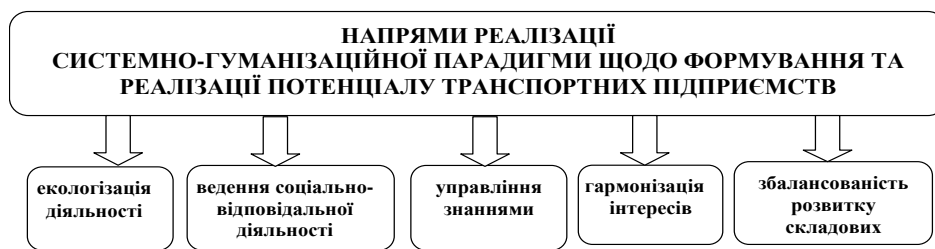
Саме через світогляд загальнолюдські, національні, професійні, сімейні та громадські цінності безпосередньо впливають на життя людей. В залежності від системи цінностей діяльність може або сприяти розвитку, або навпаки, обмежувати індивідуальні здібності людини. Фундаментальними основами сформованої системно-гуманізаційної парадигми також є прагнення до пізнання, воля, почуття та емоції людей. В межах даної парадигми на рівні підприємства відбувається еволюція цілей функціонування в напрямку від цілей

«максимізація прибутку», «максимізація добробуту акціонерів» до цілей «забезпечення стійкого зростання», «створення цінності для усіх зацікавлених сторін».

Фундаментальні основи парадигми реалізуються через систему базових принципів, серед яких: узгодженість інтересів суб'єктів, трансформація цілей та інтересів, справедливість, соціальна відповідальність, зростання ролі особистості, усвідомленість, гармонійність, екологічність. Відсутність чи недотримання фундаментальних основ та базових принципів зазначеної парадигми є глибинною причиною економічної та політичної кризи в Україні, яку ми зараз спостерігаємо.

Стосовно транспортного підприємства сутність системно-гуманізаційної парадигми формування та реалізації потенціалу полягає у трансформації цілей формування та інструментарію реалізації потенціалу на принципах відповідальності та справедливості, і яка проявляється у зміні вектору управлінського впливу в процесі забезпечення ефективності потенціалу в напрямку трансцендентальних чинників, а також через зростання вимог до забезпечення соціальної відповідальності, екологічності бізнесу, компетентності та професійності персоналу тощо.

Системно-гуманізаційна парадигма формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств реалізується у напрямках: екологізація діяльності, зростання ролі потенціалу знань, впровадження положень концепції соціальної відповідальності в діяльність, забезпечення балансу економічних, екологічних, соціальних та особистісних інтересів суб'єктів ринкових відносин (рис.1).



**Рис.1. Напрями реалізації системно-гуманізаційної парадигми формування та реалізації потенціалу транспортного підприємства**

Ключовим чинником забезпечення ефективного розвитку потенціалу транспортного підприємства та важливою умовою виконання потенціалом своєї ролі щодо досягнення підприємством мети функціонування та реалізації місії є забезпечення збалансованості складових потенціалу. Збалансованість визначає власне можливість підприємства досягати мети діяльності, оскільки різний рівень розвитку окремих складових потенціалу ускладнює, або навіть взагалі унеможлиблює, процес функціонування підприємства.

Дане твердження узгоджується з базовою умовою концепції сталого розвитку, за якою усвідомлення необхідності досягнення збалансованості соціального, економічного та екологічного чинників розвитку є запорукою забезпечення життєво важливих потреб майбутніх поколінь, оскільки економічний розвиток переважно за рахунок і на шкоду навколишньому природному середовищу є недопустимим. Надмірний розвиток (накопичення) окремих складових потенціалу призводить до іммобілізації коштів, перевитрати ресурсів, неефективного їх використання, а раціоналізація споживання, з урахуванням обмеженості ресурсів планети, є однією з умов реалізації системно-гуманізаційної парадигми.

Збалансованість розвитку складових потенціалу передбачає, в тому числі, екологізацію діяльності транспортних підприємств та формування їх екологічного потенціалу. Транспорт є одним з головних забруднювачів навколишнього середовища. Для потреб транспорту у великій кількості споживаються природні ресурси. Так, транспортні засоби, що працюють на

---

вуглецевому паливі, споживають близько 60% нафти, що видобувається у світі [9]. Під впливом транспортних забруднень відбувається деградація екосистем, особливо інтенсивно на урбанізованих територіях. Гостро стоїть проблема утилізації і переробки відходів, що з'являються в процесі експлуатації транспортних засобів.

Залізничний транспорт впливає на екологію як споживач значних обсягів паливних, лісових і земельних ресурсів, мінеральних і будівельних матеріалів. Він порушує стійкість природних ландшафтів через ерозії і зсуви; забруднення атмосфери відпрацьованими газами; зростання рівня забруднення землі нафтою, свинцем, продуктами видудання й опадання сипучих вантажів (вугілля, руда, цемент). Основні забруднювачі залізничного транспорту – це відпрацьовані гази тепловозів, фенол, аерозолі, сміття. Вихлопні гази автомобілів містять більше, ніж 200 хімічних сполук-продуктів згорання палива, більшість з яких токсичні. Через великі обсяги використання пального автотранспорт забруднює навколишнє середовище токсичними компонентами: 25% – солями свинцю; 50% – оксидом вуглецю. Морський транспорт забруднює море відходами харчування, сміттям, нафтою. Особливо гостро постає проблема аварій великотоннажних вантажних суден, які здійснюють перевезення нафтопродуктів. Такі аварії завдають велику шкоду водному середовищу і викликали вже не одну екологічну катастрофу [9].

Екологізація діяльності транспортних підприємств може здійснюватись у таких напрямках: використання екологічних транспортних засобів, екологічних (в тому числі відновлювальних) джерел енергії, використання екологічних технологій перевезень, оптимізація маршрутів, розвиток екологістики, впровадження екологічного менеджменту, розвиток мультимодальних перевезень з метою оптимізація структури перевезень в напрямку використання менш екологічно шкідливих водного та залізничного транспорту, зменшення кількості автомобілів індивідуального (особистого) користування з одночасним розвитком громадського транспорту з метою зменшення викидів шкідливих викидів в атмосферу тощо.

Запровадження в діяльність транспортного підприємства інтегрованої системи екологічного менеджменту дозволить ідентифікувати екологічні загрози, визначити екологічні вимоги, закріплені діючими нормативно-правовими актами, розробити власну екологічну політику та програму її впровадження [10]. Особливого значення в процесах формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств в межах системно-гуманізаційної парадигми має розвиток стандартів управління у сфері екології, впровадженням екологічних стандартів у сфері виробництва продукції, спрямованих на забезпечення енергоефективності або заборону використання певних загрозливих для довкілля речовин тощо [11].

Ефект від реалізації екологічного потенціалу транспортного підприємства має багатовимірний прояв, який включає не тільки прямий екологічний ефект, а й також економічний, ринковий, фінансовий, структурний, техніко-технологічний, соціальний [12].

Одним з базових принципів системно-гуманізаційної парадигми є принцип соціальної відповідальності, який реалізується шляхом проведення транспортними підприємствами соціально-відповідальної діяльності. Найбільш близьким до авторського сприйняття є визначення соціальної відповідальності бізнесу, наведене в роботі [13], за яким: «Соціальна відповідальність бізнесу – це філософія (принцип) поведінки та концепція добровільного відгуку підприємства на соціальні проблеми, а також відповідність економічним, правовим, етичним очікуванням, які пред'являє підприємству суспільство».

Соціально відповідальна діяльність – це безпосередня реалізація принципів соціальної відповідальності в процесі функціонування підприємства. Сьогодні в провідних транспортних компаніях відбувається інтеграція принципів соціальної відповідальності у загальну стратегію підприємства. Це означає, що вони у своїй діяльності починають орієнтуватися не тільки на забезпечення високого рівня прибутку в короткостроковій перспективі, але й на створення необхідних умов для забезпечення довгострокового сталого розвитку підприємств та їх зростання.

---

Одним із проявів соціально-відповідальної діяльності є інвестиції у соціальні програми, перш за все, в галузі екології та захисті праці, покращенні умов життя населення, поліпшенні інфраструктури міст тощо. Крім того, соціально-відповідальна діяльність передбачає такі напрямки [10], як:

- співпраця з місцевим співтовариством та місцевою владою щодо створення нових робочих місць, підтримки освітніх ініціатив, розвиток наукової діяльності, утримання соціальної інфраструктури, підтримка соціально-незахищених верств населення;
- забезпечення надання якісних послуг та запровадження системи оцінки якості. Контроль якості продукції повинен здійснюватися на всіх стадіях процесу перевезень;
- дотримання принципів добросовісності та повноти при сплаті податків та інших обов'язкових платежів;
- формування позитивного іміджу серед інвесторів та кредиторів;
- система оплати праці та мотивації працівників, що може включати створення власних пенсійних фондів, виплату компенсацій, заохочувальні та інші виплати соціального характеру, запровадження матеріальної підтримки працівників та їх сімей, додаткове соціальне страхування;
- підвищення професійного рівня та кваліфікації працівників шляхом налагодження співпраці із навчальними закладами чи розробки власних програм.

На етапі формування економіки знань без формування ефективних систем управління знаннями неможливим є процес управління підприємством та процес формування та реалізації його потенціалу. Необхідність впровадження в діяльність ефективних систем управління знаннями актуалізується зростанням складності економічних, соціальних, екологічних та інших проблем, що потребують, вирішення, водночас із тенденцією до зниження рівня компетентності фахівців-експертів.

Сучасний етап розвитку нашої цивілізації визначається еволюцією науково-технічного прогресу. Як уже зазначалось, він «характеризується зміною пріоритетів економічного розвитку з матеріальних сфер виробництва на наукоємні і високотехнологічні сфери» [14], що потребує формування достатнього потенціалу знань, які є рушійною силою інформаційного суспільства. Знання – інтелектуально-інформаційний ресурс, розвиток якого забезпечує формування нового світогляду, духовно-інтелектуальний розвиток кожної людини, забезпечує розвиток підприємств.

На сучасному етапі глобалізації, міжнародного поділу праці, розподілу ресурсів та жорсткої ринкової конкуренції зростає актуальність питань задоволення і узгодження економічних інтересів суб'єктів ринку. Система економічних відносин, як сукупність інтересів всіх суб'єктів ринкових відносин, практично завжди суперечлива, оскільки інтереси суб'єктів часто протирічать один одному. Так, прагнення максимізації прибутку, що є проявом суто ринкових відносин, усе більше протирічить інтересам суспільства. Пом'якшити це протиріччя можна лише враховуючи не тільки економічні наслідки діяльності, але й екологічні, в тому числі використаний природний капітал.

Сьогодні відбувається трансформація економічних інтересів різних рівнів, і економічних інтересів транспортних підприємств зокрема. Як зазначено в роботі [15], на даному етапі розвитку суспільних відносин основною метою підприємства повинна бути не тільки максимізація прибутку. У сучасному фінансовому менеджменті головною метою функціонування підприємства визначається підвищення добробуту його власників шляхом максимізації ринкової вартості підприємства. Необхідність враховувати інтереси різних категорій споживачів, постачальників, власників, працівників підприємства, примушує керівників турбуватись про збереження робочих місць, високий рівень заробітної плати та інші соціальні показники, а також розробляти і реалізовувати механізми гармонізації інтересів.

На транспортних підприємствах цивілізоване розв'язання конфліктів відбувається шляхом використання таких інструментів як: угоди, приведення у відповідність до сучасних умов

---

нормативно-правової бази, впровадження системи інформаційного співробітництва та маркетингу комплексних послуг [16].

І, насамкінець, слід зазначити, що стосовно транспортних підприємств реалізація сформованої системно-гуманізаційної парадигми, крім вищезазначених універсальних проявів, полягає у формуванні в українському суспільстві традицій, що сприяють розумінню значення розвитку транспорту для прискорення соціально-економічного розвитку держави.

**Висновки.** В статті обґрунтовано фундаментальні основи та принципи системно-гуманізаційної парадигми формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств, яка є з одного боку універсальною, оскільки її фундаментальні основи та принципи стосуються соціально-економічних систем різних рівнів, а з іншої – унікальною, оскільки напрями реалізації сформовані для потенціалу транспортних підприємств. В контексті формування системно-гуманізаційної парадигми змінюються задачі управління потенціалом транспортних підприємств. На етапі формування – не максимізація, а достатність величини, на етапі формування структури потенціалу – виділення екологічної та знаннєвої складових, на етапі реалізації – змінюється інструментарій оцінювання ефективності. Посилюється значення таких інструментів, як забезпечення прозорості прийняття рішень, контракція відносин, субсидіарність, забезпечення збалансованості розвитку. Критерії оцінки ефективності з максимізації прибутку зміщуються в напрямку максимізації задоволення потреб споживачів і, як наслідок, досягається гармонізація інтересів усіх суб'єктів.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Лібанова Е.М. Сталий людський розвиток: забезпечення справедливості: Національна доповідь [Текст] / кер. авт. колективу Е. М. Лібанова // Інститут демографії та соціальних досліджень ім. М. В. Птухи. – Умань: Видавничо-поліграфічний центр «Візаві», 2012. – 412 с.
2. Коптюг В. А. Будущее цивилизации и проблемы развития [Електронний ресурс] // Коптюг В. А. /Доклад на Первой Международной Конференции «Проблемы ноосферы и устойчивого развития» 11 сентября 1996г., Санкт-Петербург. Режим доступу: [www.prometeus.nsc.ru/koptuyug/ideas/sudeciv/](http://www.prometeus.nsc.ru/koptuyug/ideas/sudeciv/)
3. Економічна політика [Навч. посіб.] / О. О. Беляев (кер. кол. авт.), А. С. Бебело, М. І. Диба та ін. // К.: КНЕУ, 2004. – 287 с.
4. Парадигма (назва з екрану). [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/>.
5. Бибик С. П., Сюта Г. М. Словник іншомовних слів: тлумачення, словотворення та слововживання. – Харків: Фоліо, 2006. – 623 с. – (Б-ка держ. мови). – ISBN 966-03-3173-8. – С. 415.
6. Кун Т. С. Структура научных революций [Електронний ресурс] / Т. С.Кун; пер. с англ. И. Э. Налетова. – М., 1975. Режим доступу: <http://www.psylib.ukrweb.net/books/kunts01/index.htm>.
7. Петровський П. М. Парадигма як модель дослідження суспільно-владних відносин. [Електронний ресурс] / П. М.Петровський // Режим доступу: [irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis\\_64.exe](http://irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis_64.exe)
8. Філософія інтеграції: Монографія / За заг. ред. В. Д.Бондаренка та Ф. Г.Ващука. – Ужгород: ЗакДУ, 2011. – 544 с. – Вип. 18.
9. Павлова Е. И. Экология транспорта. – М. Транспорт, 2000. Учебник для вузов. М.: Транспорт, 2000. – 248 с.
10. Бабина О. Є. Механізм підвищення рівня соціально відповідальної діяльності підприємств України / О. Є.Бабина, Комарова А. А. // Бізнес інформ, 2014. – №12 – С. 69-74.
- 11.Бабина О. Є. Conceptual directions of development of enterprises' ecologistics activity / О.Є.Бабина // Актуальні проблеми економіки, 2013.–№12(150).– С.64-70.
- 12.Бабина О. Є. Багатовимірність прояву результатів формування та реалізації екологічної складової потенціалу підприємства / О. Є.Бабина // Проблеми економіки, 2013.– №1.– С.197-204.
13. Байрактар Ю. П. Поняття соціальної відповідальності підприємств та його еволюція / Ю. П. Байрактар // Водний транспорт, 2014. – №1(19) – С.92-100.
14. Системні дослідження чинників формування нової генерації: [Електронний ресурс] / Г. Канафорська // Режим доступу: <http://sd.org.ua/news.php?id=13135>

- 
- 15.Бабина О. Є.Економічні інтереси на ринку транспортних послуг та етапи їх гармонізації / О. Є.Бабина // Проблеми системного підходу в економіці: збірник наукових праць.– К.: НАУ, 2012. – Вип. 40 – С.37-43.
- 16.Богомолова Н. І. Особливості розвитку гармонізаційно-економічного механізму прискорення залізничних перевезень [Електронний ресурс] / Н.І.Богомолова // журнал «Ефективна економіка». Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=117>.

**Бабина Е.Е.**

### **СИСТЕМНО-ГУМАНИЗАЦИОННАЯ ПАРАДИГМА ФОРМИРОВАНИЯ И РЕАЛИЗАЦИИ ПОТЕНЦИАЛА ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ**

*Определены предпосылки и сущность системно-гуманизационной парадигмы формирования и реализации потенциала транспортных предприятий. Охарактеризованы её фундаментальные основы, принципы и направления реализации в деятельности транспортных предприятий.*

**Ключевые слова:** парадигма, гуманизация, системно-гуманизационная парадигма, потенциал транспортного предприятия.

**Babyna O.**

### **SYSTEMIC AND HUMANISTIC PARADIGM IN DEVELOPING AND EXPLOITING THE POTENTIAL OF TRANSPORT ENTERPRISES**

*The article defines preconditions for and the essence of the systemic and humanistic paradigm in developing and exploiting the potential of transport enterprises. The paper also characterizes the paradigm's fundamentals, main principles and ways of implementation in the transport enterprises activities.*

**Keywords:** paradigm, humanization, system-humanization paradigm, potential of transport enterprises.

УДК 94(477"1960/1980":656.7

**Горбань А.В.**

### **СПЕЦИФІКА ПЕРЕВЕЗЕНЬ І ВИКОНАННЯ РОБІТ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ УРСР ТА ЇХ ДИНАМІКА У 1960-1980 РР.**

*У статті досліджується специфіка вантажних та пасажирських перевезень і виконання народногосподарських робіт повітряним транспортом УРСР та їх динаміка в 1960-1980 р.р.*

**Ключові слова:** повітряний транспорт, авіап перевезення, вантажні перевезення, пасажирські перевезення.

**Постановка проблеми.** Після відбудови народного господарства обсяги перевезення пасажирів та вантажів повітряним транспортом постійно зростали. Можливості авіації все ширше використовувалися в різних сферах, включаючи сільське господарство. Авіаційне