

Список використаних джерел:

1. Гудзенко М. Різновиди конструкцій пресів для віджимання олії / М. Гудзенко // Пропозиція [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://propozitsiya.com/ua/riznovidi-konstrukciy-presiv-dlya-vidzhimannya-oliyi>.
2. Стрельцов В.В. Аналіз вітчизняних та закордонних технологій і обладнання для вилучення олії механічним способом / В. В. Стрельцов, О.А. Горбенко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://217.77.213.157:8080/jspui/bitstream/123456789/522/3/вилучення_олії.pdf
3. Стрельцов В.В. Аналіз функціональних особливостей технологічних ліній переробки олійних культур / В.В. Стрельцов // Сільськогосподарські машини. – 2012. – № 22. – С. 173–180.

Тимченко Н.М.

кандидат економічних наук, доцент;

Кузьменко О.Ю.

аспірант,

Херсонська державна морська академія

ДОСЛІДЖЕННЯ СТАНУ ТА ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК БАЗИ ДЛЯ ФОРМУВАННЯ ПОТУЖНОГО СТРАТЕГІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЇХ РОЗВИТКУ

Ринкова трансформація економіки України, її інтеграція у світовий та європейський економічний простір значною мірою залежать від розвитку транспорту, який відіграє фундаментальну роль у соціально-економічних перетвореннях нашої держави. І саме тому проблема оцінки ефективності функціонування та тенденцій розвитку підприємств морського і річкового транспорту є найважливішою в системі економічних вимірювань їх діяльності.

Велика суспільно-політична та економічна вага транспорту в країнах з розвинутою ринковою економікою (частка його у структурі ВВП у 2016 році становила понад 50%, при цьому внесок сфери послуг у створення ВВП коливається у Франції – 79,8 %, США – 79,7%, Об'єднане королівство – 78,3%, Канада – 69,6%, Китай – 50,5%) зумовлює відповідну увагу до нього з боку нашої держави, широкомасштабне та ефективне сприяння його розвитку. На нашу думку, Україна має потужний

транспортний потенціал, перспектива реалізації якого вже в найближчому майбутньому є абсолютно реальною. Основне – це задіяти всі наявні економічні, правові, організаційні передумови, виробничі та трудові ресурси, активізувати форми і механізми державної підтримки, стратегічної взаємодії господарюючих суб'єктів тощо.

Тенденції формування та розвитку стратегічного потенціалу підприємств водного транспорту можна дослідити за показниками результатів їх виробничої та фінансової діяльності.

Проведений аналіз динаміки кількості діючих підприємств водного транспорту у 2010–2018 роках засвідчує, що їх кількість в 2018 році скоротилася порівняно з 2010 роком на 278 одиниць, підприємств морського пасажирського транспорту на 269 одиниць, морського вантажного – на 22 одиниці. А кількість підприємств річкового транспорту (як пасажирського (з 11,7% до 29,4%), так і вантажного (з 5,4% до 13,6%)) зросла в загальній кількості господарюючих суб'єктів водного транспорту [1].

На нашу думку, особливу увагу слід звернути на показники діяльності фізичних осіб-підприємців в галузі водного транспорту, оскільки саме мале підприємництво є невід'ємним, економічно та соціально значущим сектором сучасної ринкової економіки, і рівень його розвитку – це важливий показник здатності суспільства протистояти внутрішнім і зовнішнім потрясінням.

З 2010 року по 2018 рік загальна кількість фізичних осіб-підприємців скоротилася на 260, в галузі морського транспорту скорочення кількості підприємців відбулося за всіма видами перевезень (як пасажирськими, так і вантажними). А ось в галузі річкового транспорту за 8 років загальна кількість підприємців скоротилася всього на 2 особи, проте кількість фізичних осіб-підприємців, які спеціалізувалися на вантажних перевезеннях річками, каналами, озерами та іншими внутрішніми водами, у тому числі всередині гаваней і морських портів, а також наданням в оренду суден з екіпажем для вантажних перевезень у внутрішніх водах, зросла на 2 особи [1].

Ми вважаємо, що з об'єктивної точки зору неможливо ігнорувати реальні позитивні кількісні зрушення малого бізнесу в галузі водного транспорту, обнадійливі тенденції в його розвитку.

Комплексний аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку потенціалу підприємств водного транспорту не обмежується трансформаціями за видами перевезень. Він має доповнюватися дослідженнями стану основних засобів підприємств водного транспорту, оцінкою ступеню зносу та розміром капітальних інвестицій.

Аналізуючи ступінь зносу основних засобів на підприємствах водного транспорту простежуємо досить позитивну тенденцію протягом

2013-2017 років – зниження показника з 96,7% у 2013 році до 47,6 у 2017 році, що, на нашу думку, формує надійне підґрунтя для активного використання всіх основних засобів підприємств водного транспорту, в тому числі рухомого складу як основного ресурсу розвитку господарюючих суб'єктів в галузі [1].

Ще одним важливим ресурсом для стратегічного розвитку підприємств водного транспорту є величина капітальних інвестицій. Проведений аналіз показав, що величина коштів, які спрямовуються на відтворення основних засобів, розширення та реконструкцію і модернізацію підприємств водного транспорту, зросла у 2018 році порівняно з 2010 роком на 152,6 млн. грн., проте за останні роки (після 2015 року) обсяг капітальних інвестицій суттєво скоротився (на 33,7% у 2018 році порівняно з 2015 р.), що призводить до зменшення очікуваних майбутніх економічних вигод. До 2015 року обсяги капітальних інвестицій на водному транспорті мали тенденцію до зростання [1].

Важливими показниками, що характеризують стан розвитку підприємств водного транспорту, є чисельність зайнятих у цій галузі та рівень середньомісячної заробітної плати працівників, передусім з точки зору безпосереднього впливу господарюючих суб'єктів галузі на створення нових робочих місць, розв'язання проблеми безробіття, забезпечення соціальної стабільності в суспільстві. Досвід розвинених країн світу свідчить про вирішальну роль підприємств водного транспорту в зазначених процесах.

Динаміка зайнятості на підприємствах водного транспорту у 2010-2018 роках характеризується в цілому негативними тенденціями. Так, у 2018 році порівняно з 2010 роком середньооблікова кількість штатних працівників скоротилася на 6 тис. осіб. Щодо середньомісячної заробітної плати штатних працівників підприємств водного транспорту, то даний показник має позитивну тенденцію. В середньому з 2010 року заробітна плата на підприємствах галузі збільшилася на 7 481 грн.

Проведені нами дослідження дозволяють зробити узагальнюючі висновки щодо стану і перспектив розвитку підприємств водного транспорту в Україні, і виявлені тенденції не відповідають наявним потенційним можливостям. Масштаби галузі водного транспорту в нашій державі залишаються досить скромними, а рівень розвитку господарюючих суб'єктів в ній далеким від оптимального. Перманентно зменшується кількість підприємств водного транспорту, кількість робочих місць на них ще мало позначається на зайнятості в цілому в економіці країни. Залишають бажати кращого і показники розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств водного транспорту. І проведений аналіз стану підприємств водного транспорту дозволяє

сформувати певні напрями розвитку підприємств галузі як важливого чинника інтеграції нашої держави у світовий економічний простір.

На нашу думку, формування потужного стратегічного потенціалу розвитку підприємств водного транспорту та їх високого рівня конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг можливе через забезпечення активної стратегічної взаємодії господарюючих суб'єктів.

Список використаних джерел:

1. Статистичний збірник «Транспорт та зв'язок України (2018)»: Державна служба статистики України, 2019. – 152 с.
2. Тимченко Н.М. Дослідження розвитку ринку перевезень водним транспортом в сучасних умовах господарювання / Н.М. Тимченко, О.Ю. Кузьменко. Науковий вісник Херсонської державної морської академії : науковий журнал. – Херсон : Херсонська державна морська академія, 2018. – № 2 (19). – С. 80–85.

Khrystova A.R.

Student,

Kharkiv National University of Radioelectronics

PARALLEL AND MULTITHREADED PROGRAMMING

Most programs are written for sequential execution. However, to achieve higher performance, multiprocessor computing systems are being created.

Unlike sequential computing programming, the conceptual basis of which is the concept of an algorithm implemented in steps strictly sequentially in time, in parallel programming, the program generates a set of parallel processes of information processing that are completely independent or related in a static or dynamic space or time -consequent relations.

Computational concurrency acts in various specific forms, depending on the programming stage, the complexity of the parallel fragments and the nature of the relationships between them.

In texts describing tasks and programs, it is possible to distinguish the levels of complexity of fragments for which the task of parallelization, ie. expressions over structural data (vectors, matrices, trees, etc.) that are written in algorithmic languages by loop operators; subtasks and subroutines; independent tasks and programs in multiprocessor systems.

The processes are parallel if they are executed simultaneously. Parallel processes can work completely independently of one another, or they can