

МІЖНАРОДНИЙ НАУКОВИЙ ЖУРНАЛ «ІНТЕРНАУКА»

ISSN 2520-2057 (print)
ISSN 2520-2065 (online)

INTERNATIONAL
SCIENTIFIC JOURNAL
«INTERNAUKA»



№ 9(128) / 2022



**МІЖНАРОДНИЙ НАУКОВИЙ ЖУРНАЛ
«ІНТЕРНАУКА»
INTERNATIONAL SCIENTIFIC JOURNAL
«INTERNAUKA»**

*Свідоцтво
про державну реєстрацію
друкованого засобу масової інформації
КВ № 22444-12344ПР*

Збірник наукових праць

№ 9 (128)

Київ 2022



Повний бібліографічний опис всіх статей Міжнародного наукового журналу «Інтернаука» представлено в: **Index Copernicus International (ICI); Polish Scholarly Bibliography; ResearchBib; Turkish Education Index; Наукова періодика України.**

Журнал зареєстровано в міжнародних каталогах наукових видань та наукометричних базах даних: **Index Copernicus International (ICI); Ulrichsweb Global Serials Directory; Google Scholar; Open Academic Journals Index; Research-Bib; Turkish Education Index; Polish Scholarly Bibliography; Electronic Journals Library; Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg Carl von Ossietzky; InfoBase Index; Open J-Gate; Academic keys; Наукова періодика України; Bielefeld Academic Search Engine (BASE); CrossRef.**

В журналі опубліковані наукові статті з актуальних проблем сучасної науки.

Матеріали публікуються мовою оригіналу в авторській редакції.

Редакція не завжди поділяє думки і погляди автора. Відповідальність за достовірність фактів, імен, географічних назв, цитат, цифр та інших відомостей несуть автори публікацій.

У відповідності із Законом України «Про авторське право і суміжні права», при використанні наукових ідей і матеріалів цієї збірки, посилання на авторів та видання є обов'язковими.

Редакція:

Головний редактор: **Коваленко Дмитро Іванович** — кандидат економічних наук, доцент (Київ, Україна)

Випускаючий редактор: **Золковер Андрій Олександрович** — кандидат економічних наук, доцент (Київ, Україна)

Секретар: **Захарова Юлія Ігорівна**

Редакційна колегія:

Голова редакційної колегії: **Камінська Тетяна Григорівна** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Заступник голови редакційної колегії: **Курило Володимир Іванович** — доктор юридичних наук, професор, заслужений юрист України (Київ, Україна)

Заступник голови редакційної колегії: **Тарасенко Ірина Олексіївна** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Розділ «Економічні науки»:

Член редакційної колегії: **Алієв Шафа Тифліс огли** — доктор економічних наук, професор, член Ради — науковий секретар Експертної ради з економічних наук Вищої Атестаційної Комісії при Президентові Азербайджанської Республіки (Сумгаїт, Азербайджанська Республіка)

Член редакційної колегії: **Баланюк Іван Федорович** — доктор економічних наук, професор (Івано-Франківськ, Україна)

Член редакційної колегії: **Бардаш Сергій Володимирович** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Бондар Микола Іванович** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Белялов Талат Енверович** — доктор економічних наук, доцент (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Вдовенко Наталія Михайлівна** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Гоблик Володимир Васильович** — доктор економічних наук, кандидат філософських наук, професор, Заслужений економіст України (Мукачеве, Україна)

Член редакційної колегії: **Гринько Алла Павлівна** — доктор економічних наук, професор (Харків, Україна)

Член редакційної колегії: **Гуцаленко Любов Василівна** — доктор економічних наук, професор (Вінниця, Україна)

Член редакційної колегії: **Дерій Василь Антонович** — доктор економічних наук, професор (Тернопіль, Україна)

Член редакційної колегії: **Денисенко Микола Павлович** — доктор економічних наук, професор, член-кореспондент Міжнародної академії інвестицій і економіки будівництва, академік Академії будівництва України та Української технологічної академії (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Дмитренко Ірина Миколаївна** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Драган Олена Іванівна** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Еміне Лейла Кият** — доктор економічних наук, доцент (Туреччина)

Член редакційної колегії: **Єфіменко Надія Анатоліївна** — доктор економічних наук, професор (Черкаси, Україна)

Член редакційної колегії: **Заруцька Олена Павлівна** — доктор економічних наук, професор (Дніпро, Україна)

Член редакційної колегії: **Захарін Сергій Володимирович** — доктор економічних наук, старший науковий співробітник, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Зеліско Інна Михайлівна** — доктор економічних наук, професор, академік Академії економічних наук України (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Зось-Кіор Микола Валерійович** — доктор економічних наук, професор (Полтава, Україна)

Член редакційної колегії: **Ільчук Павло Григорович** — доктор економічних наук, доцент (Львів, Україна)

Член редакційної колегії: **Карімкулов Жасур Іманбоєвич** — доктор економічних наук, доцент (Ташкент, Республіка Узбекистан)

Член редакційної колегії: **Клочан В'ячеслав Васильович** — доктор економічних наук, професор (Миколаїв, Україна)

Член редакційної колегії: **Копилук Оксана Іванівна** — доктор економічних наук, професор (Львів, Україна)

Член редакційної колегії: **Кравченко Ольга Олексіївна** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Курило Людмила Ізидорівна** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Кухленко Олег Васильович** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Лойко Валерія Вікторівна** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Лоханова Наталя Олексіївна** — доктор економічних наук, професор (Львів, Україна)

Член редакційної колегії: **Малік Микола Йосипович** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Мігус Ірина Петрівна** — доктор економічних наук, професор (Черкаси, Україна)

Член редакційної колегії: **Ніценко Віталій Сергійович** — доктор економічних наук, доцент (Одеса, Україна)

Член редакційної колегії: **Олійник Олександр Васильович** — доктор економічних наук, професор (Харків, Україна)

Член редакційної колегії: **Осмятченко Володимир Олександрович** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Охріменко Ігор Віталійович** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Паска Ігор Миколайович** — доктор економічних наук, професор (Біла Церква, Україна)

Член редакційної колегії: **Разумова Катерина Миколаївна** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Рамський Андрій Юрійович** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Селіверстова Людмила Сергіївна** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Скрипник Маргарита Іванівна** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Смолін Ігор Валентинович** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Сунцова Олеся Олександрівна** — доктор економічних наук, професор, академік Академії економічних наук України (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Танклевська Наталія Станіславівна** — доктор економічних наук, професор (Херсон, Україна)

Член редакційної колегії: **Токар Володимир Володимирович** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Тульчинська Світлана Олександрівна** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Чижевська Людмила Віталіївна** — доктор економічних наук, професор (Житомир, Україна)

Член редакційної колегії: **Шевчук Ярослав Васильович** — доктор економічних наук, старший науковий співробітник, доцент (Нововолинськ, Волинська обл., Україна)

Член редакційної колегії: **Шинкарук Лідія Василівна** — доктор економічних наук, професор, член-кореспондент НАН України (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Шпак Валентин Аркадійович** — доктор економічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Скриньковський Руслан Миколайович** — кандидат економічних наук, професор (Львів, Україна)

Член редакційної колегії: **Султонов Шерали Нуралиевич** — доктор філософії з економічних наук (PhD) (Ташкент, Республіка Узбекистан)

Член редакційної колегії: **Peter Bielík** — Dr. hab. (Словацька Республіка)

Член редакційної колегії: **Eva Fichtnerová** — University of South Bohemia in České Budějovice (Чеська Республіка)

Член редакційної колегії: **József Káposzta** — Dr. hab. (Угорщина)

Член редакційної колегії: **Henrietta Nagy** — Dr. hab. (Угорщина)

Член редакційної колегії: **Venelin Terziev** — Professor Dipl.Eng., PhD, доктор наук з національної безпеки, доктор економічних наук, член-кореспондент Російської академії природної історії (Русе, Болгарія)

Член редакційної колегії: **Anna Törő-Dunay** — Dr. hab. (Угорщина)

Член редакційної колегії: **Mirosław Wasilewski** — Dr. hab., Associate professor WULS-SGGW (Польща)

Член редакційної колегії: **Natalia Wasilewska** — Doctor of Economic Sciences, professor UJK (Польща)

Розділ «Технічні науки»:

Член редакційної колегії: **Беліков Анатолій Серафимович** — доктор технічних наук, професор (Дніпро, Україна)

Член редакційної колегії: **Кузьмін Олег Володимирович** — доктор технічних наук, доцент (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Луценко Ігор Анатолійович** — доктор технічних наук, професор (Кременчук, Україна)

Член редакційної колегії: **Мельник Вікторія Миколаївна** — доктор технічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Румянцев Анатолій Олександрович** — доктор технічних наук, професор (Краматорськ, Україна)

Член редакційної колегії: **Сергейчук Олег Васильович** — доктор технічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Степанов Олексій Вікторович** — доктор технічних наук, професор (Харків, Україна)

Член редакційної колегії: **Чабан Віталій Васильович** — доктор технічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Аль-Абабнех Хасан Алі Касем** — кандидат технічних наук (Амман, Йорданія)

Член редакційної колегії: **Артюхов Артем Євгенович** — кандидат технічних наук, доцент (Суми, Україна)

Член редакційної колегії: **Баширбейлі Адалат Ісмаїл** — кандидат технічних наук, головний науковий спеціаліст (Баку, Азербайджанська Республіка)

Член редакційної колегії: **Кабулов Нозімжон Абдукаримович** — кандидат технічних наук, доцент (Республіка Узбекистан)

Член редакційної колегії: **Коньков Георгій Ігорович** — кандидат технічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Почужевский Олег Дмитрович** — кандидат технічних наук, доцент (Кривий Ріг, Україна)

Член редакційної колегії: **Саньков Петро Миколайович** — кандидат технічних наук, доцент (Дніпро, Україна)

Розділ «Педагогічні науки»:

Член редакційної колегії: **Кузава Ірина Борисівна** — доктор педагогічних наук, доцент (Луцьк, Україна)

Член редакційної колегії: **Лігоцький Анатолій Олексійович** — доктор педагогічних наук, професор (Київ, Україна)

Член редакційної колегії: **Мулик Катерина Віталіївна** — доктор педагогічних наук, доцент (Харків, Україна)

Член редакційної колегії: **Рибалко Ліна Миколаївна** — доктор педагогічних наук, професор (Полтава, Україна)

Член редакційної колегії: **Остапівська Ірина Ігорівна** — кандидат педагогічних наук, доцент (Луцьк, Україна)

ЗМІСТ
CONTENTS**ЕКОНОМІЧНІ НАУКИ**

- Баланюк Іван Федорович, Іванюк Тетяна Леонідівна**
АВТОМАТИЗАЦІЯ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ ТА ВНУТРІШНЬОГОСПОДАРСЬКОГО
КОНТРОЛЮ ЯК ФАКТОР УСПІШНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ КОМПАНІЙ 8

ПЕДАГОГІЧНІ НАУКИ

- Варганова Діна Олександрівна**
ВИКОРИСТАННЯ ЗАСОБІВ ВІЗУАЛІЗАЦІЇ ДЛЯ СТВОРЕННЯ ЕЛЕКТРОННИХ ОСВІТНІХ
РЕСУРСІВ У ПРОЦЕСІ ВИВЧЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ ДИСЦИПЛІН 12
- Кудзіновська Інна Павлівна, Трофименко Вікторія Ігорівна**
ОСОБЛИВОСТІ ВИКЛАДАННЯ МАТЕМАТИЧНИХ ДИСЦИПЛІН У ЗАКЛАДАХ ВИЩОЇ
ОСВІТИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ 18

ТЕХНІЧНІ НАУКИ

- Кропивницька Віталія Богданівна, Магас Дмитро Михайлович**
МЕТОДИ РОЗРАХУНКУ RUL В КОНТЕКСТІ НАФТОГАЗОВОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ 21
- Марков Олег Давидович, Гульчак Оксана Дмитрівна, Точигін Максим Олегович**
ЛОГІСТИКА В СИСТЕМАХ АВТОСЕРВІСУ 23
- Фіалко Наталія Михайлівна, Тимченко Микола Петрович**
БЕЗКАРБОНОВІ СИСТЕМИ ЕНЕРГОЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЖИТЛОВОГО ФОНДУ
В КОНТЕКСТІ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ БЕЗПЕКИ 33

ІНШЕ

- Stepanov Viktor**
TOURISM MANAGEMENT: PROBLEMS AND PERSPECTIVES 37

УДК 657.1.011.56: 65.011.56

Баланюк Іван Федорович*доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри обліку і оподаткування**Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника***Balaniuk Ivan***Doctor of Economic Sciences, Professor,
Head of the Department of Accounting and Taxation
Vasyl Stefanyk Precarpathian National University
ORCID: 0000-0002-8320-6383***Іванюк Тетяна Леонідівна***аспірант спеціальності 051-економіка**Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника***Ivaniuk Tetiana***Postgraduate Student of the
Vasyl Stefanyk Precarpathian National University
ORCID: 0000-0003-4601-1226*

АВТОМАТИЗАЦІЯ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ ТА ВНУТРІШНЬОГОСПОДАРСЬКОГО КОНТРОЛЮ ЯК ФАКТОР УСПІШНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ КОМПАНІЙ

AUTOMATION OF ACCOUNTING AND INTERNAL ECONOMIC CONTROL AS A FACTOR OF SUCCESSFUL ACTIVITIES OF COMPANIES

Анотація. У статті сформовано основні переваги автоматизації обліку та внутрішньогосподарського контролю під час ведення господарської діяльності компаніями. Зазначено, що автоматизована система бухгалтерського обліку та внутрішньогосподарського контролю являє собою систему, в якій процес оброблення облікової інформації та контроль за її достовірністю автоматизований за допомогою спеціальних методів обробки даних, які використовують обчислювальні, комунікаційні та інші технічні засоби для отримання та передачі інформації, необхідної для виконання завдань обліку та контролю.

Доведено, що раціональна організація синтетичного та аналітичного обліку господарських подій автоматизованим способом забезпечує: контроль за рухом основного капіталу компанії та частки оборотного капіталу; ефективне зберігання коштів та контроль за цільовим призначенням; безпомилкове визначення фінансового результату діяльності компанії та контроль за розподілом прибутку; систематизація та узагальнення інформації про виробничо-господарську діяльність компанії в аналітичній та синтетичній частинах для прийняття управлінських рішень. Вирішення завдань обліку та контролю ґрунтується на первинній інформації, яка створюється в процесі господарської діяльності, а також на інформації, яка повністю формується в процесі вирішення завдань в інших сферах функціонування компанії.

Визначено основні моделі інтерпретації документів у бухгалтерських програмах. Практичний результат від автоматизації обліку та контролю являє собою зменшення можливості отримання штрафу через випадкову помилку чи неграмотність бухгалтера. Ефективність отриманої облікової інформації також дозволяє посилити контроль за законністю та фінансовою ефективністю бізнесу. Зазначено, що перш ніж прийняти рішення про необхідність автоматизації бухгалтерського обліку, варто проаналізувати центральні та проміжні функції та з'ясувати, на чому базується бізнес, щоб створити найбільш підходящу систему обліку та контролю.

Ключові слова: бухгалтерський облік, внутрішньогосподарський контроль, автоматизація, інформаційні технології, господарські операції.

Summary. The article describes the main advantages of automation of accounting and internal control during the conduct of business activities by companies. It is noted that the automated system of accounting and internal control is a system in

which the process of processing accounting information and control over its reliability is automated using special data processing methods that use computing, communication and other technical means to obtain and transmit information necessary for performance of accounting and control tasks.

It has been proven that the rational organization of synthetic and analytical accounting of economic events in an automated way ensures: control over the movement of the company's fixed capital and the share of working capital; effective storage of funds and control according to the intended purpose; error-free determination of the company's financial results and control over profit distribution; systematization and generalization of information about the production and economic activity of the company in analytical and synthetic parts for making management decisions. Solving accounting and control tasks is based on primary information that is created in the process of economic activity, as well as on information that is fully formed in the process of solving tasks in other areas of the company's operation.

The main models of interpretation of basic documents in accounting programs are defined. The practical result of the automation of accounting and control is a reduction in the possibility of receiving a fine due to an accidental error or illiteracy of the accountant. The effectiveness of the received accounting information also allows to strengthen control over the legality and financial efficiency of the business. It is noted that before deciding on the need to automate accounting, it is worth analyzing the central and intermediate functions and finding out what the business is based on in order to create the most suitable accounting and control system.

Key words: accounting, internal control, automation, information technology, business operations.

Постановка проблеми. У наш час часто можна зустріти стереотипне уявлення про те, що бухгалтерський облік і внутрішньогосподарський контроль вважається джерелом інформації для користувачів лише на мікрорівні. У той же час значення бухгалтерського обліку і внутрішньогосподарського контролю як системи, що виробляє інформацію, необхідну для управління макроекономікою, знецінюється.

Використання інформаційних технологій вносить істотні зміни в організацію бухгалтерського обліку. Вони пов'язані з тим, що методи обробки даних змінюються, а це означає, що дані повідомляються з різною швидкістю. Таким чином, використання автоматизованих систем на підприємств прискорює операційний процес і полегшує облік господарських операцій та поточний контроль над ними.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематику питання автоматизації обліку та внутрішньогосподарського контролю у своїх працях вивчали: Пушкалова Я., Скрипник С., Франчук І., Шепель І., А. Щербаков та інші.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою дослідження є вдосконалення теоретико-методологічних підходів до автоматизації бухгалтерського обліку та внутрішньогосподарського контролю як фактору успішної діяльності компаній.

Виклад основного матеріалу. Автоматизована система бухгалтерського обліку та внутрішньогосподарського контролю — це система, в якій процес оброблення облікової інформації та контроль за її достовірністю автоматизований за допомогою спеціальних методів обробки даних, які використовують обчислювальні, комунікаційні та інші технічні засоби для отримання та передачі інформації, необхідної для виконання завдань обліку та контролю.

Потрібна не лише автоматизація бухгалтерського обліку та внутрішньогосподарського контролю

(що визначається на технічній фазі), а й автоматична підготовка звітних форм: сучасна система управління спирається на результати систематичного моніторингу та аналітичної роботи, її оперативність і надійність досягається також у автоматизованому режимі. Як показує практика, при впровадженні автоматизованої системи обліку та контролю потрібно звертати увагу на три основні моменти: розгалуженість і специфіку господарської діяльності, обмеженість грошових ресурсів і рівень компетентності спеціалістів у галузі. З точки зору користувача, можливі вдосконалення в першу чергу були спрямовані на: підвищення ступеня механізації та автоматизації часто повторюваних технічних функцій; створення нових засобів введення та пошуку даних; збільшення обсягу пам'яті; розвиток нових медіа тощо.

Організація бухгалтерського обліку та внутрішньогосподарського контролю сьогодні являє собою пошук раціональної системи ведення бізнесу та узагальнення його результатів у формах звітності, за допомогою яких об'єктивно визначається стан активів, зобов'язань і фінансовий результат діяльності, сплачені податки та обов'язкові збори та оприлюднюється інформація про діяльність юридичної особи, що є важливим для органів контролю та суспільства, а також реалізується політика оперативного та стратегічного управління.

Використання автоматизованих технологій в бухгалтерському обліку та контролю не впливає на методологічні засади будь-якого виду обліку та контролю. Відповідно до Конституції України кожен громадянин зобов'язаний сплачувати податки і збори в порядку і розмірах, встановлених законом. А тому облік доходів і витрат, а також контроль за їх утворенням, є обов'язковим. Згідно із ст. 44 Податкового кодексу України [1] доходи і витрати платника податків мають бути підтверджені первинними документами. Платник податків не може створювати записи, ідентифікатори

для податкової та митної звітності без підтверджуючих документів. Первинний документ — це документ, який містить відомості про господарську операцію та підтверджує її виконання. Відповідно до Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» [2], основою бухгалтерського обліку господарських операцій є первинні документи, які фіксують факти здійснення операцій. Первинні документи повинні складатися під час виконання операції, а якщо це неможливо, то безпосередньо після її завершення. З метою орієнтації та вдосконалення обробки даних зведені облікові документи можуть складатися на основі первинних документів [1]. Відмінності в технології документування в комп'ютерних системах бухгалтерського обліку полягають у наступному:

а) збір і первинна обробка облікових даних базується на використанні ЕОМ безпосередньо на робочих місцях працівників бухгалтерії (у магазинах, на складах, у бухгалтерії). При цьому скорочується потік паперових документів і реалізується технологія безпаперового обліку;

б) обробка даних документації відбувається за принципом поєднання процесів складання первинного документа та введення його в базу даних;

в) можливість автоматичної реєстрації первинної інформації за допомогою, наприклад, технічних датчиків, зчитувачів штрих-кодів (для обліку товарів і виробничих запасів), касових апаратів (для обліку роздрібної виручки), смарт-карт (для обліку праці), ваги, годинники, лічильники, мірні ємності тощо.

За допомогою даної технології первинного обліку можна отримати всю необхідну звітну інформацію безпосередньо за основними документами, без оформлення облікових даних та їх ручного збору. Застосування комп'ютерів вносить значні зміни в організацію документообігу, які, насамперед, полягають у використанні електронних первинних носіїв інформації і відповідно електронних вихідних документів, а по-друге, в автоматичному складанні первинних документів [3, с. 40].

Важливою частиною модельної системи представлення та інтерпретації облікових даних, яка використовується при створенні автоматизованих систем бухгалтерського обліку, є використовувана в них модель документування. Вона визначає правила створення, зберігання, інтерпретації та обробки документів.

Сучасні програми використовують чотири основні моделі інтерпретації документів (рис. 1).

У програмах на базі моделі документів як доповнення до господарських операцій найважливішою складовою бази даних системи обробки облікових даних є сукупність господарської інформації (у вигляді господарських операцій). Припустімо, що коли бухгалтер вводить у базу дані, створені неавтоматизованим способом, у паперових первісних документах, він повинен вручну або програмно перетворити їх в записи масиву господарських операцій. У цьому типі програм поняття бізнес-інформації є центральним, а документи, що генеруються в системі, інтерпретуються як форми результатів, побудова яких відбувається автоматично

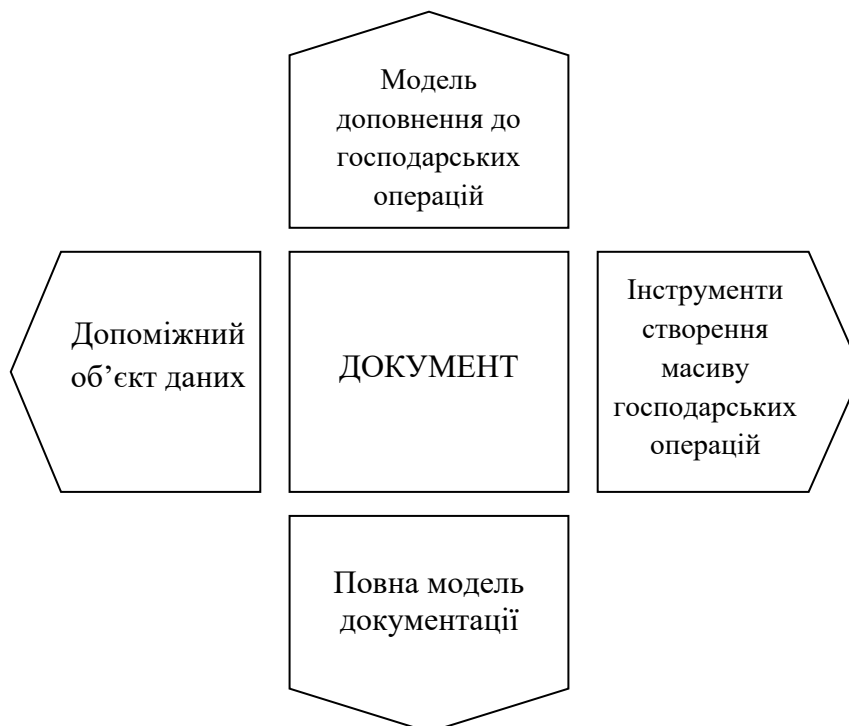


Рис. 1. Базові моделі інтерпретації основних документів у бухгалтерських програмах
Джерело: самостійна розробка авторів

або за запитом після введення даних. Така інтерпретація документів була особливо характерна для ранніх версій багатьох бухгалтерських програм, які зараз широко поширені, і деякі елементи цього підходу збереглися в поточних версіях.

Наприклад, у програмі «Фінансування без проблем» більшість документів трактується таким чином: щоб створити ваучер за допомогою програми, необхідно спочатку ввести дані господарської операції. При використанні цієї моделі документи, створені системою, не реєструються окремо в базі даних, а документи, створені в системі, зберігаються прив'язаними до того чи іншого запису набору господарських операцій без зв'язку з іншими документами. При використанні такої моделі сама діяльність стає основою для створення документа. Перевагою такого підходу є простота обробки даних, оскільки документ створюється паралельно з його відображенням в обліку.

Модель, де документи інтерпретуються як допоміжні об'єкти даних, використовується в багатьох комп'ютерних системах обліку. Наприклад, у типових конфігураціях програми «BAS: Бухгалтерія», розробки «Парус», «Інтелект-сервіс», «Аверс» та ін., технологія підтримує як створені в системі первинні документи, так і що надходять ззовні. У системах, заснованих на повній моделі документації, найважливішим є не формальний принцип, який зв'яже документи і записи сукупності господарських операцій, а підтримка системи зв'язку між різними типами документів (системи Галактика, Abacus Financial, Concorde XAL тощо).

Основна перевага повної моделі документації полягає в тому, що вона полегшує взаємодію

електронних копій документів. Це дає можливість використовувати системи, які найбільш послідовно виконують цю модель, не лише в бухгалтерії, а й в інших адміністративних службах, оскільки вони можуть надавати інформацію про рух грошей, ТМЦ, а також стан взаєморозрахунки документів [4, с. 167].

Таким чином, повна документаційна модель послідовно вирішує проблеми розподілу функцій бухгалтерського обліку та внутрішньогосподарського контролю, оскільки всю загальну інформацію можна отримати ззовні облікової системи. При використанні інших моделей обробки документів значна їх частина зберігається на рахунках бухгалтерського обліку. Однак слід зазначити, що для малих суб'єктів господарювання повна модель документації може бути технічно непотрібною.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Незважаючи на фінансові труднощі посткризового періоду розвитку, доцільно шукати ефективні інструменти управління ресурсами та шляхи економії робочого часу бухгалтерів через організацію інформаційної системи бухгалтерського обліку та внутрішньогосподарського контролю. Впровадження автоматизованих систем бухгалтерського обліку та внутрішньогосподарського контролю є процесом, що сприяє підвищенню якості облікової інформації та, як наслідок, підвищенню ефективності управління підприємством. Тому автоматизована система бухгалтерського обліку та внутрішньогосподарського контролю є доцільною при її використанні на підприємствах, оскільки автоматизація скорочує час обробки різноманітних документів, які не потребують великого простору для зберігання.

Література

1. Податковий кодекс України від 02.12.2010 р. № 2755-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua>
2. Закон України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» № 996-XIV від 16.07. 1999 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua>
3. Скрипник С., Франчук І., Шепель І. Особливості автоматизації обліку підприємств в сучасних умовах. Економіка та держава. 2020. № 10. С. 39–43.
4. Пушкалова Я. Зміни в податковому правовому режимі ФОП та самозайнятих осіб у зв'язку з поширенням COVID-19. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія: Юридичні науки. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2020. Том 7. № 2. С. 166–172.

References

1. Tax Code of Ukraine dated 02.12.2010 No. 2755-IV. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua>
2. Law of Ukraine «On Accounting and Financial Reporting in Ukraine» No. 996-XIV dated 16.07.1999. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua>
3. Skrypnyk, S., Franchuk, I., Shepel', I. (2020). Features of automation of enterprise accounting in modern conditions. *Ekonomika ta derzhava [Economy and State]*, vol. 10, pp. 39–43 [in Ukrainian].
4. Pushkalova, Ya. (2020). Changes in the tax regime of sole proprietors and self-employed persons in connection with the spread of COVID-19. *Visnyk Natsional'noho universytetu «L'vivs'ka politekhnika»*. Seria: Yurydychni nauky. L'viv: Vydavnytstvo L'vivs'koi politekhniki. Tom 7, No 2, pp. 166–172 [in Ukrainian].

УДК 378.147:[004.78:51]

Варганова Діна Олександрівна*старший викладач кафедри інженерії програмного забезпечення**Державний університет «Житомирська політехніка»***Варганова Дина Александровна***старший преподаватель кафедры инженерии программного обеспечения**Государственный университет «Житомирская политехника»***Varganova Dina***Senior Lecturer of the Department of Software Engineering**Zhytomyr Polytechnic State University*

DOI: 10.25313/2520-2057-2022-9-8206

ВИКОРИСТАННЯ ЗАСОБІВ ВІЗУАЛІЗАЦІЇ ДЛЯ СТВОРЕННЯ ЕЛЕКТРОННИХ ОСВІТНІХ РЕСУРСІВ У ПРОЦЕСІ ВИВЧЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ ДИСЦИПЛІН

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ ВИЗУАЛИЗАЦИИ ДЛЯ СОЗДАНИЯ ЭЛЕКТРОННЫХ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ РЕСУРСОВ В ПРОЦЕССЕ ИЗУЧЕНИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ ДИСЦИПЛИН

USE OF VISUALIZATION TOOLS FOR CREATION OF ELECTRONIC EDUCATIONAL RESOURCES IN THE PROCESS OF LEARNING INFORMATION DISCIPLINES

Анотація. У статті коротко проаналізовано підходи у тлумаченні терміну «візуалізація», проблему візуалізації інформації при вивченні інформаційних дисциплін. Розглянуто новітні інформаційно-комунікаційні технології для розширення інструментарію візуалізації інформаційних дисциплін. Запропоновано використання навчальних онлайн ресурсів як засобу активізації пізнавальної діяльності студентів. Проведено систематизований огляд освітніх онлайн ресурсів, які можуть бути використані як при вивченні нового матеріалу, так і для закріплення набутих вмінь та навичок при різних формах організації навчання.

Ключові слова: візуалізація, онлайн-сервіс, онлайн конструктор, інтерактивний гоготок, інтерактивні вправи, анімація.

Аннотация. В статье кратко проанализированы подходы в толковании термина «визуализация», проблема визуализации информации при изучении информационных дисциплин. Рассмотрены новые информационно-коммуникационные технологии для расширения инструментария визуализации информационных дисциплин. Предложено использование обучающих онлайн ресурсов, как средства активизации познавательной деятельности студентов. Проведен систематизированный обзор образовательных онлайн ресурсов, которые могут быть использованы при изучении нового материала, так и для закрепления приобретенных умений и навыков при различных формах организации обучения.

Ключевые слова: визуализация, онлайн-сервис, онлайн конструктор, интерактивное приложение, интерактивные упражнения, анимация.

Summary. The article briefly analyzes approaches to the interpretation of the term «visualization», the problem of information visualization in the study of information disciplines. The latest information and communication technologies for expanding the visualization tools of information disciplines are considered. The use of educational online resources as a means of activating students' cognitive activity is proposed. A systematic review of educational online resources was conducted, which can be used both for learning new material and for consolidating acquired abilities and skills in various forms of educational organization.

Key words: visualization, online service, online designer, interactive application, interactive exercises, animation.

Постановка проблеми. Стрімкий розвиток інформаційно-комунікаційних технологій в житті людини та перенавантаження інформаційними потоками вимагають від сучасної освіти прийняття нових технологій, зміни способів навчання, способів подання навчальної інформації і запровадження нових технологій навчання, які були б ефективними в умовах сьогодення. Інформаційна насиченість сучасного світу вимагає спеціальної підготовки та певної адаптації навчального матеріалу перед його поданням, щоб в візуально доступному для сприйняття вигляді надати студентам основні або необхідні відомості, які будуть зрозумілими, легкодоступними та легкозасвоюваними [1].

А оскільки використання комп'ютерів та мобільних пристроїв практично ввійшло у повсякденне життя сучасної людини, зокрема студентів, то актуальною постає проблема пошуку шляхів візуалізації навчального матеріалу засобами новітніх ІКТ.

Аналіз актуальних досліджень. Обов'язковим компонентом оцінки сучасного викладача є оволодіння ним сучасними технологіями отримання і передачі студентам нової інформації. Двадцять — тридцять років тому і студент, і викладач жили в досить повільному світі зі стабільними програмами, підручниками, навчального телебачення тощо. З однієї сторони це забезпечувало необхідний і, в середньому, досить високий рівень організації навчального процесу, а з іншого — не стимулювало творчості викладача і самостійності в навчанні студентів, пригнічувало їх ініціативу. На сьогодні змінилися вимоги до освіти. Сучасне і майбутнє покоління потребують динамічної системи освіти, яка була б тісніше пов'язана з їхнім життям, з тими проблемами, які це життя у всеростаючому темпі ставить перед людиною. Звичайно, використання інформаційних технологій не вирішить всіх питань як у освіті, так і в повсякденному житті. Але вони можуть допомогти викладачу найбільш ефективно використати навчальний час занять та до його підготовки [2].

Статистика показала, що 50% студентів під час дистанційного навчання перевантажені, їх складно самостійно опрацьовувати навчальний матеріал, а 80% опитаних студентів ствердили, що візуальні завдання значно краще заохочують і полегшують вивчення матеріалу. Звісно, розробка візуальних завдань вимагає відповідного рівня комп'ютерної грамотності розробників. На допомогу тут приходять навчальні онлайн ресурси та прикладне програмне забезпечення, все більше яких з'являється у мережі Інтернет, і одним із завдань педагога стає вміння використовувати новітній інструментарій у своїй професійній діяльності. Як наслідок, володіння навиками пошуку та відбору актуальної навчальної інформації для візуалізації навчального матеріалу є також необхідною складовою у підготовці спеціалістів [5; 6].

Метою статті є визначення терміну «візуалізація» у контексті підготовки сучасного фахівця і розгляд прикладів мультимедійних додатків, вміст і використання яких передбачають якісну динамічну візуалізацію навчального матеріалу. А також пошук можливостей застосування сучасних інформаційно-комунікаційних технологій для візуалізації навчального матеріалу при вивченні інформаційних дисциплін, які дають змогу ефективно і з мінімальними витратами покращити засвоєння навчального матеріалу та активізувати пізнавальну і дослідницьку діяльність студентів.

Виклад основного матеріалу. Візуалізація — це створення та представлення графічного образу текстової інформації, що робить її наочною, а отже, зручнішою для аналізу та осмислення. Точніше визначення візуалізації дає Вербицький А. А.: «Процес візуалізації — це згортання розумових змістів в наочний образ; будучи сприйнятим, образ може бути розгорнутий і служити опорою адекватних розумових і практичних дій». Активними засобами візуалізації є не просто ілюстративний матеріал, а система передачі візуальної інформації, що дозволяє будь-якому суб'єкту взаємодії здійснювати управління інформацією. Застосування різноманітних способів візуалізації дає можливість урізноманітнити навчання. Основні компетенції, які формуються методом візуалізації — це здатність знаходити і застосовувати потрібну інформацію, швидше запам'ятовувати теорію, працювати в команді, бути готовим протягом усього життя до постійного самовдосконалення (Хуторський А. В.). Візуалізація ж готує і створює сприятливі умови для їх формування. При візуалізації навчального матеріалу слід враховувати, що наочні образи скорочують ланцюг словесних міркувань і можуть синтезувати схематичний образ більшої «ємності», ущільнюючи тим самим інформацію [4].

Іншим важливим аспектом використання візуальних навчальних матеріалів є визначення оптимального співвідношення наочних образів і словесної, символічної інформації. Поняттєвий й візуальне мислення на практиці знаходяться в постійній взаємодії. Вони розкривають різні сторони досліджуваного поняття, процесу або явища. Словесно-логічне мислення дає нам більш точне й узагальнене відображення дійсності, але це відображення абстрактне. У свою чергу, візуальне мислення допомагає організувати образи, робить їх цілісними, узагальненими, повними.

Таким чином, візуалізація навчальної інформації дозволяє вирішити цілий ряд педагогічних завдань:

- забезпечення інтенсифікації навчання;
- активізації навчальної та пізнавальної діяльності;
- формування і розвиток критичного і візуального мислення; зорового сприйняття;

- образного представлення знань і навчальних дій;
- передачі знань та розпізнавання образів;
- підвищення візуальної грамотності та візуальної культури тощо.

Система сучасної освіти, особливо в умовах дистанційного навчання, потребує вдосконалення змісту, нових методів, засобів і форм навчання, а також специфічних прийомів їх використання в освітньому процесі. Одним з найпоширеніших засобом навчання є наочність, який має вагоме значення та відповідає сучасним вимогам. Особливого значення набуває проблема реалізації принципу наочності на основі розвитку і використання резервів візуального мислення студентів [3].

Постійне використання методу візуалізації матеріалу в освітньому процесі при вивченні інформатичних дисциплін допомагає кращому розумінні завдань, підвищує рівень ефективності навчання, сприяє розвитку і підтримці інтересу до вивчення інформатичних дисциплін і, безпосередньо, розвитку розумової, креативної діяльності студентів.

Розглянемо декілька онлайн сервісів для створення навчального контенту при викладанні інформаційних дисциплін.

WordArt.com — це Інтернет-творець мистецтва хмарних слів, який дозволяє легко створювати унікальні фігури хмарних слів (рис. 1).

Результатів професійної якості можна досягти в найкоротші терміни, навіть для користувачів, які не мають попередніх знань з основних об'єктів MS Access.

За допомогою даного сервісу у вигляді хмар слів можна креативно акцентувати увагу студентів на ключові моменти з певної теми.



Рис. 1. Створення хмарних слів за допомогою веб-сервісу WordArt.com

LearningApps.org — онлайн-сервіс, який дозволяє створювати інтерактивні вправи для використання на заняттях. Дані вправи можна використовувати як для перевірки знань, самостійної роботи студентів, так і для активізації розумової діяльності, тобто запропонувати студентам створити власні інтерактивні вправи на задану тему.

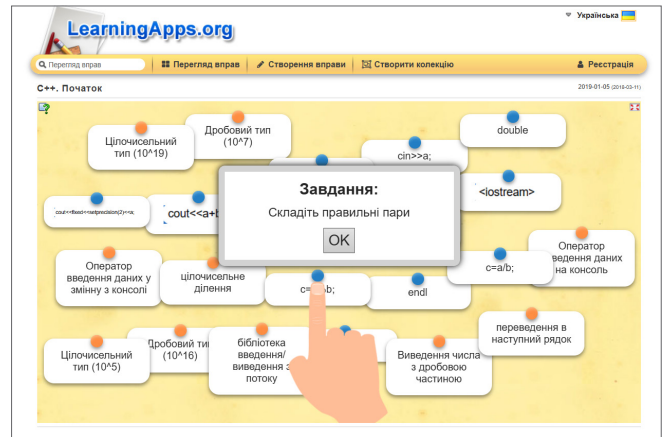


Рис. 2. Створення інтерактивної вправи «Знайди пару» за допомогою онлайн-сервісу LearningApps.org

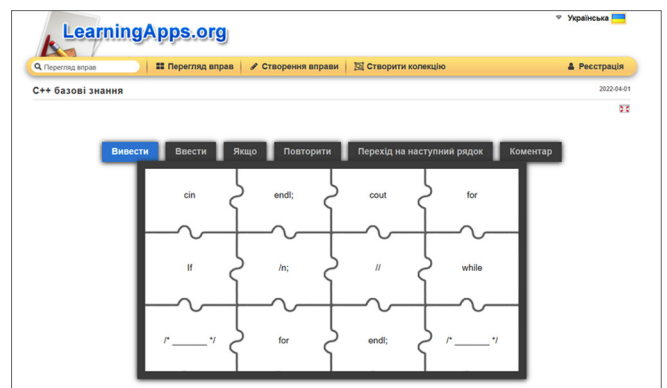


Рис. 3. Створення інтерактивної вправи «Пазл» за допомогою онлайн-сервісу LearningApps.org

VistaCreate — найпростіший онлайн-генератор логотипів. З ним ви можете створювати приголомшливі лого навіть без дизайнера. У вас під рукою зручні інструменти, гарні шаблони та тисячі зображень і об'єктів — і все це на відстані одного кліка.

Bannerboo — онлайн конструктор анімованих HTML5 банерів, а також графіки для соцмереж та блогів (<https://preview.bannerboo.com/bb88a6bfe4df8/>)

Snappa — онлайн сервіс для створення графіки для соціальних мереж, реклами, блогів тощо.

Canva — онлайн-платформа графічного дизайну, яка дозволяє користувачам створювати діаграми, презентації, афіші та інший візуальний контент для соціальних мереж. Canva доступна у двох версіях: мобільній та веб. Онлайн-сервіс має великий банк зображень, шрифтів, шаблонів та ілюстрацій.

Користувачі можуть не лише вибирати між багатьма шаблонами, які зроблені професійними дизайнерами, редагувати їх, а й завантажувати власні зображення. Платформа є безкоштовною, але платні версії, такі як Canva Pro та Canva for Enterprise, пропонують додаткові функціональні можливості. Користувачі можуть замовляти друк та доставку друкованої продукції.

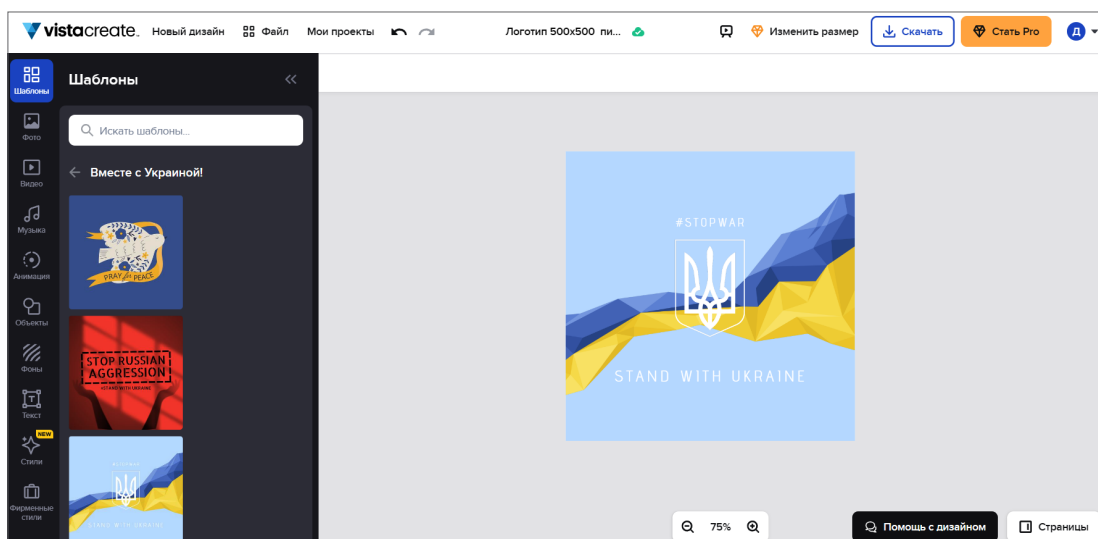


Рис. 4. Створення логотипу за допомогою VistaCreate

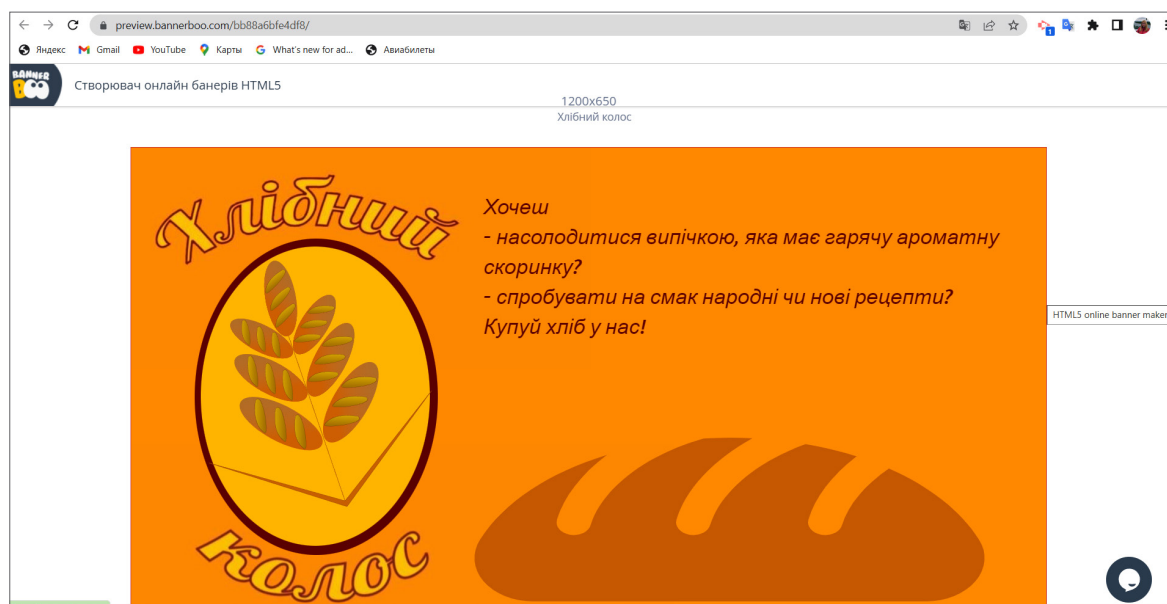


Рис. 5. Створення анімованого банеру за допомогою Bannerboo

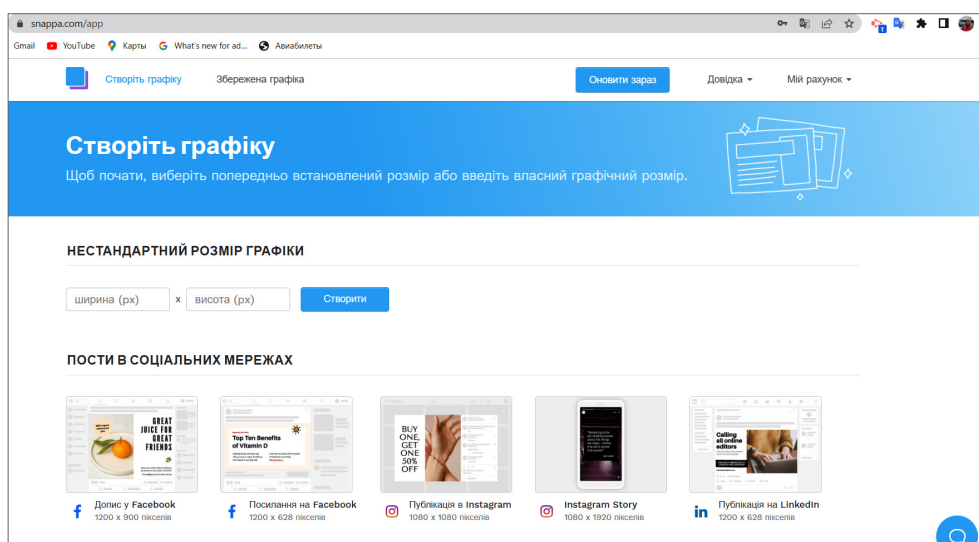


Рис. 6. Створення графіки для соціальних мереж за допомогою Snappa

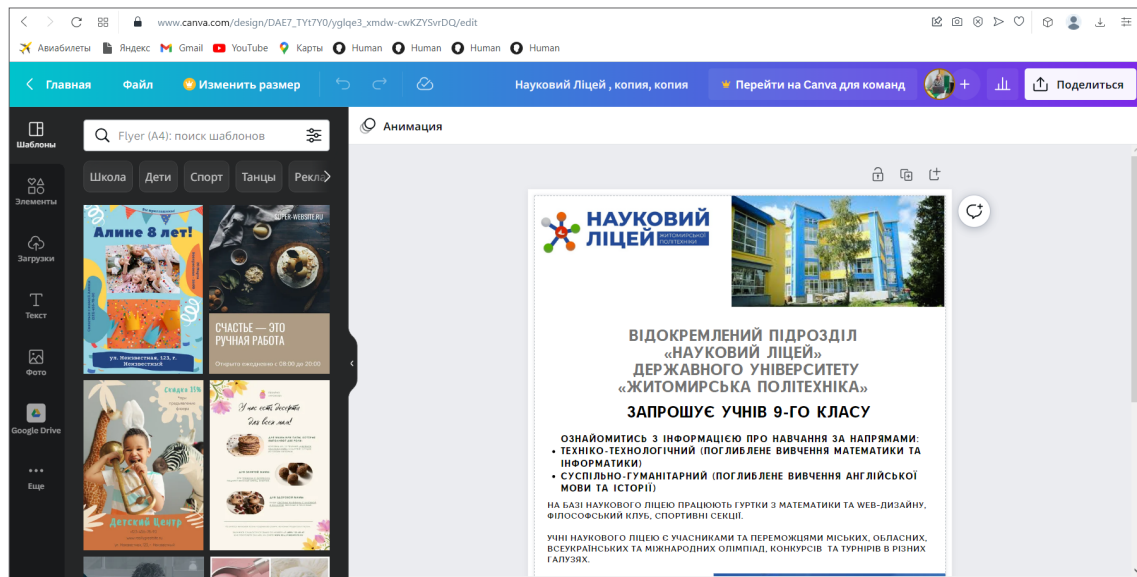


Рис. 7. Створення оголошення на онлайн-платформі Canva

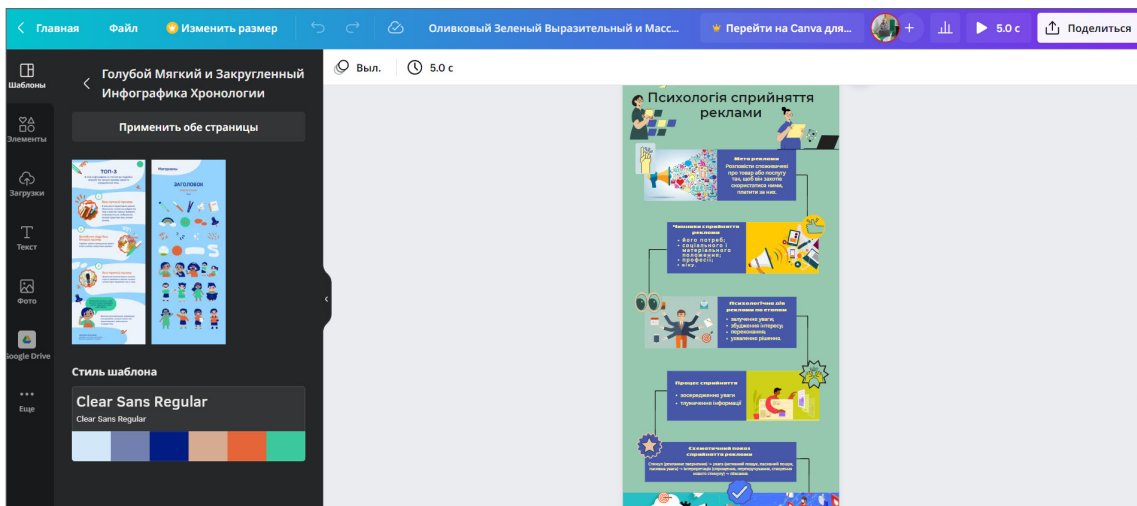


Рис. 8. Створення інфографіки на онлайн-платформі Canva

Mindmeister (<https://www.mindmeister.com>) — безкоштовний хмарний сервіс для побудови ментальних карт. **Ментальні карти** — це зручний інструмент для відображення процесу мислення і структуризації інформації у візуальній формі. Даний сервіс має ряд переваг: швидкість та зручність у побудові карт; різнокольорова гамма; наявність великої бібліотеки шаблонів. За допомогою ментальних карт (карт розуму, карт знань) можна опрацювати і впорядкувати великі обсяги інформації, а також візуалізувати дану інформацію у різних формах.

Figma — векторний онлайн-сервіс розробки інтерфейсів та прототипування з можливістю організації спільної роботи, що розробляється однойменною компанією. Працює у двох форматах: у браузері та як клієнтський додаток. Зберігає онлайн-версії файлів, з якими працював

користувач. Є безкоштовним для індивідуальних користувачів та платним для фахових команд.

Висновок. Розглянувши дані онлайн-редактори, онлайн-сервіси можна з впевненістю сказати, що використання наочності в освітньому процесі під час різних видів навчання, значно підвищує продуктивність сприйняття та засвоєння інформації студентами.

Наочність можна застосовувати не тільки для викладання основного матеріалу, але й для захоплення студентів до вивчення дисциплін. На сьогодні, завдяки стрімкому розвитку сучасних технологій, є можливість обирати найбільш зручні методи наочності, які полегшують роботу викладача та сприяють зацікавленості студента у навчанні. Тільки цілісне сприймання наукових принципів може істотно підвищити якість освіти і скоротити при цьому час навчання.

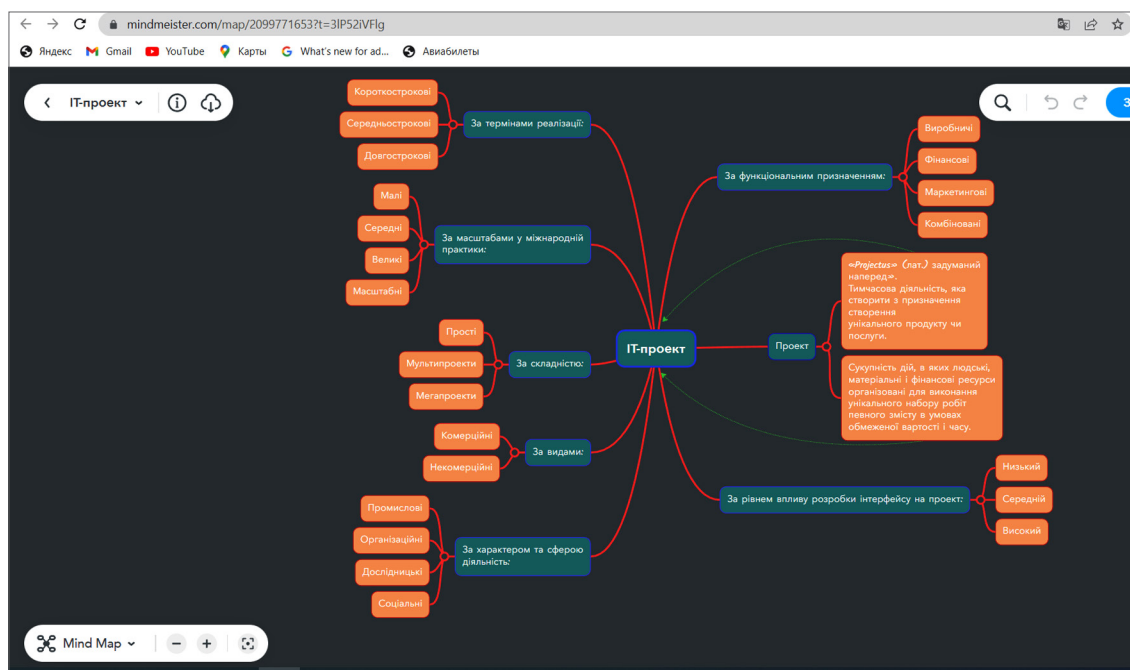


Рис. 9. Створення карти знань на онлайн-платформі Mindmeister

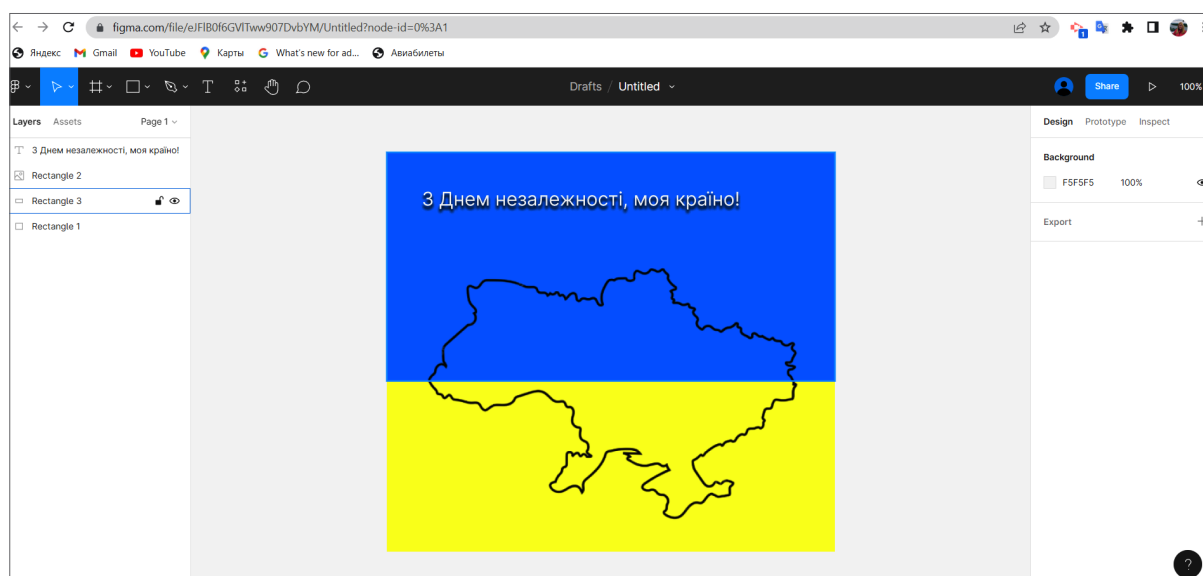


Рис. 10. Створення зображення в онлайн-сервісі Figma

Література

1. Безуглий Д. Візуалізація як сучасна стратегія навчання / Д. Безуглий // Фізико-математична освіта. Науковий журнал. Суми: СумДПУ ім. А. С. Макаренка, 2014. № 1 (2). С. 5–11.
2. Житеньова Н. В. Візуальні дидактичні засоби: Створення та використання в освітній практиці // Навчально-методичний посібник. Х.: Харківський національний педагогічний університет імені Г. С. Сковороди, 2019. 89 с.
3. Житеньова Н. В. Технології візуалізації в сучасних освітніх трендах / Н. В. Житеньова // Відкрите освітнє середовище сучасного університету. 2016. № 2. С. 144–157.
4. Семеніхіна О. В. Візуалізація знань як актуальний запит інформаційного суспільства до сфери освіти / О. В. Семеніхіна, М. Г. Друшляк // Міжнародна науково-практична інтернет-конференція «Використання інноваційних технологій в процесі підготовки фахівців». 3–4 квітня 2016. Вінниця, 2016. С. 156–160.
5. Чураков А. Я. Інформаційні технології в науці та освіті / А. Я. Чураков, В. С. Шелудько. Мелітополь: Люкс, 2012. 112 с.
6. Швачич Г. Г., Толстой В. В., Петречук Л. М., Іващенко Ю. С., Гуляєва О. А., Соболєнко О. В. Сучасні інформаційно-комунікаційні технології: Навчальний посібник. Дніпро: НМетАУ, 2017. 230 с.

УДК 378.4

Кудзіновська Інна Павлівна

*кандидат технічних наук, доцент,
доцент кафедри вищої математики
Національний авіаційний університет*

Kudzinovska Inna

*Candidate of Technical Sciences, Associate Professor
National Aviation University*

Трофименко Вікторія Ігорівна

*кандидат педагогічних наук,
доцент кафедри вищої математики
Національний авіаційний університет*

Trofymenko Viktoriya

*Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor
National Aviation University*

ОСОБЛИВОСТІ ВИКЛАДАННЯ МАТЕМАТИЧНИХ ДИСЦИПЛІН У ЗАКЛАДАХ ВИЩОЇ ОСВІТИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

FEATURES OF THE TEACHING OF MATHEMATICAL DISCIPLINES IN INSTITUTIONS OF HIGHER EDUCATION IN THE CONDITIONS OF THE STATE OF WAR

Анотація. У статті проаналізовано особливості проведення занять з математичних дисциплін у закладах вищої освіти в умовах воєнного стану. Розглянуто переваги та недоліки синхронного та асинхронного режимів проведення занять, подано пропозиції щодо їх поєднання у освітньому процесі, а також щодо використання програмних і технічних засобів навчання та особливостей і методик оцінювання навчальних досягнень здобувачів освіти.

Ключові слова: дистанційна освіта, математичні дисципліни, синхронний та асинхронний режими проведення занять, інформаційні технології.

Summary. The article analyzes the peculiarities of conducting classes in mathematical disciplines in institutions of higher education under martial law. The advantages and disadvantages of synchronous and asynchronous modes of conducting classes are considered, suggestions are made regarding their combination in the educational process, as well as regarding the use of software and technical means of learning and the features and methods of evaluating educational achievements of students.

Key words: distance education, mathematical disciplines, synchronous and asynchronous modes of classes, information technologies.

Організація освітнього процесу під час війни — нелегке завдання, що постало перед освітянами нашої держави навесні 2022 року. На теперішній час заклади вищої освіти, які у змозі продовжувати навчальний процес, уже мають певні напрацювання та загальне бачення організації освітнього процесу в умовах воєнного стану. Але залишається багато спірних питань щодо оптимального поєднання безпечності навчання та якості надання освітньої послуги. Не викликає сумнівів, що найбільш без-

печною формою організації освітнього процесу в умовах воєнного стану є дистанційна. Але ця форма загалом неприйнятна для здобувачів освіти, які навчаються на спеціальностях, де висока питома вага дуальної освіти, а також велика частка практики у процесі підготовки майбутніх фахівців. Тому закладам освіти рекомендується проводити заняття в режимі дистанційної підтримки освітнього процесу (змішаного навчання) або елементів дистанційного навчання. Відповідно до Закону

«Про вищу освіту» [1, с. 1], заклади вищої освіти мають високий рівень автономії — як управлінської, так і економічної, тому для кожного ЗВО пошук оптимальних форм організації навчального процесу в умовах воєнної ситуації у регіоні та з урахуванням наявних матеріально-технічних ресурсів і можливостей науково-педагогічних працівників є актуальним питанням сьогодення.

Так склалося, що перехід на дистанційне навчання у 2020 році після запровадження карантинних заходів у зв'язку з поширенням коронавірусної хвороби надав значного поштовху для розвитку дистанційної форми навчального процесу в Україні. За час, що минув, українські ЗВО створили власні дистанційні навчальні середовища в мережі Інтернет за допомогою сучасних інноваційних навчальних платформ Google Classroom, Moodle, Padlet та інших онлайн-сервісів. Науково-педагогічними працівниками створено велику кількість різноманітних навчальних матеріалів для синхронного та асинхронного режимів проведення навчальних занять, зокрема, і для навчання математичним дисциплінам: конспекти лекцій та практичних занять, відеолекції, рекомендації до самостійної роботи та виконання лабораторних робіт, мультимедійні завдання та тести для контролю знань тощо. Безперечно, перевагу слід надавати синхронному режиму проведення занять. Але в умовах, коли будь-якої миті може бути оголошено повітряну тривогу, викладач повинен мати чіткий план дій щодо поділу заняття на синхронну та асинхронну частини, а отже, навчальні матеріали мають бути відповідно адаптовані. Необхідно також заздалегідь чітко визначити і повідомити здобувачам освіти алгоритм дій у разі оголошення повітряної тривоги у регіоні, де перебуває викладач, а також регіонах перебування здобувачів освіти. Якщо заняття проводиться у он-лайн режимі, то на початку заняття варто висвітлювати найбільш складні та важливі частини навчального матеріалу. Для цього доцільно надати студентам матеріал для попереднього ознайомлення та запропонувати підготувати і, можливо, завчасно надіслати викладачу запитання, які виникли під час опрацювання матеріалу, щоб викладач мав час підібрати приклади та завдання, розв'язування яких дозволить краще зрозуміти математичні поняття, твердження чи методи, які викликали у студентів труднощі.

Перевага асинхронного режиму у тому, що його можна використовувати за будь-яких умов, зокрема, якщо оголошення повітряної тривоги збігається за часом з навчальним заняттям. У такому випадку викладач має забезпечити здобувачів освіти повним комплексом навчально-методичних матеріалів для опанування певної теми у безпечний та зручний для них час. При вивченні математичних дисциплін до переліку таких матеріалів

можна включити конспекти лекцій та практичних занять, презентації, відеолекції, контрольні тести та тести для самооцінювання тощо. Зважаючи на невисокий рівень математичної підготовки здобувачів освіти, що спостерігається останнім часом, а також на особливості сприйняття даних сучасним поколінням, найбільш доцільно надавати перевагу мультимедійним матеріалам з використанням віртуальної дошки та графічного планшета. У цьому випадку викладення матеріалу найбільш наближене до звичної роботи викладача в аудиторії біля дошки, коли матеріал викладається поступово, створюючи для студентів з високим рівнем знань можливість «передбачити» наступний крок, а також з детальними поясненнями усіх математичних перетворень для кращого сприйняття матеріалу студентами, які мають значні прогалини у знаннях з математики. У роботі [2] розглянуто використання різноманітних сервісів, що спираються на візуалізацію даних, а також переваги використання функції дошки, що реалізується у багатьох програмних засобах для проведення відеоконференцій. Підкреслено, що для повноцінної роботи необхідно використовувати графічний планшет, який підключається до комп'ютера і сумісний з такими застосунками як Word, Paint та PowerPoint. Введення графічної інформації відбувається за допомогою стилуса як на чисте поле застосунку, так і поруч або поверх тексту чи малюнків, що дозволяє створювати якісні наочні матеріали, зберігати їх та, за потреби, надсилати студентам. Використання графічного планшета одночасно з застосунком Kamі дозволяє викладачам також швидше та ефективніше перевіряти та оцінювати роботи студентів, виконані від руки та надіслані у Google Classroom у вигляді окремих фотографій чи фотографій, вкладених у PDF-файли. А саме таких робіт переважна більшість при вивченні вищої математики та інших математичних дисциплін.

У роботі [3] розглянуто різні типи відео, які можна використовувати у освітньому процесі: навчальні фільми, студійні та натурні відеолекції, відеоскрайбінг, скрінкасти, інтерактивні відеоролики тощо. Зокрема, вказано, що досить часто викладачами використовуються скрінкасти — цифрові відеозаписи відомостей, що виводяться на екран комп'ютера, та можуть супроводжуватися голосовими коментарями [3, с. 25]. При викладанні математичних дисциплін скрінкасти є досить зручним інструментом, оскільки дозволяють не лише демонструвати послідовне викладення навчального матеріалу на віртуальній дошці та озвучувати пояснення до нього, але також паралельно використовувати за необхідності стандартні пакети прикладних математичних програм (Derive, Eureka, Matlab, MathCad, Mathematica), що дають можливість виконувати типові математичні операції у числовому та символічному виді. Практика

показує, що за умови використання згаданих програмних та технічних засобів, а також високої мотивації до навчання і достатнього рівня шкільної математичної підготовки здобувачі освіти непогано справляються з опануванням математичних дисциплін, що викладаються дистанційно [2, с. 60].

Ще одним важливим аспектом навчання під час війни є психологічний стан учасників навчального процесу. Стрес, у якому перебувають всі жителі України, може негативно впливати на здатність засвоювати новий матеріал та мотивацію до навчання загалом. Тому, як ніколи, актуальним є питання оптимізації навчального та психологічного навантаження як для здобувачів освіти, так і для викладачів. Зокрема, важливо організувати оцінювання студентів таким чином, щоб мінімізувати для них можливі стреси через дедлайни виконання завдань, проблеми з підключенням до Інтернету тощо, а також зменшити фізичне навантаження на викладачів під час перевірки робіт. Основною метою оцінювання в умовах дистанційного навчання є не лише контроль знань, а також забезпечення зворотного зв'язку викладача зі здобувачами освіти, що передбачає надання підтримки, коригування засобів та методів навчання у випадку виявлення їх неефективності. Поточне оцінювання можна здійснювати в усній і письмовій формах, застосовуючи такі його види: тестування, практичні та контрольні роботи, усні

співбесіди та опитування тощо. Останнім часом у вищій школі при підсумковому контролі усе частіше почали застосовувати тести, оскільки вони є досить зручним видом оцінювання як для викладачів, так і для студентів. На важливості застосування тестів як інструменту оцінювання якості знань та оптимізації навчального процесу при викладанні вищої математики наголошено також у роботі [4, с. 166]. В умовах воєнного стану важливо організувати тестування так, щоб студент міг пройти його у зручний для нього час протягом визначеного викладачем проміжку часу, але, разом з тим, тривалість тестування та кількість спроб мають бути обмеженими задля об'єктивності оцінки. Викладач також може організувати самооцінювання студентами своєї успішності, надавши їм правильні відповіді та розв'язання для самоперевірки після виконання роботи.

В умовах воєнного часу в Україні найбільш безпечною і обґрунтованою є дистанційна форма освітнього процесу, що поєднує синхронний та асинхронний режими навчання з використанням інформаційно-комунікаційних технологій. При викладанні математичних дисциплін, за можливості, доцільно застосовувати сучасні програмні та технічні засоби, оптимізувати навчальне та фізичне навантаження студентів і викладачів та мотивувати здобувачів освіти до навчання, незважаючи на складні життєві обставини.

Література

1. Закон України «Про вищу освіту» [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1556-18#Text>
2. Кудзіновська І., Трофименко В. Використання візуальних технічних засобів для дистанційного навчання математичних дисциплін // Розвиток сучасної освіти і науки: результати, проблеми, перспективи. Том XII: Якісні дослідження для покращення життя людини: XII Міжнар. наук.-практ. конф., 22 квітня 2022 р.: тези доп. Конін — Ужгород — Перемишль: Посвіт, 2022. С. 59–61.
3. Вембер В. П., Бучинська Д. Л. Сучасні типи навчального відео та особливості їх використання у навчальному процесі // Освітологічний дискурс. 2016. № 1 (13). С. 19–29.
4. Новицька Л., Левчук О. Тести як ефективний інструмент контролю знань студентів в процесі вивчення вищої математики // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія: «Педагогіка. Соціальна робота». Зб. наук. Праць. 2018. Вип. 1 (42). С. 164–167.

УДК 004.852

ТЕХНІЧНІ НАУКИ

Кропивницька Віталія Богданівна

кандидат технічних наук, доцент

Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу

Kropyvnytska Vitaliia

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor

Ivano-Frankivsk National Technical University of Oil and Gas

ORCID: 0000-0001-5231-7104

Магас Дмитро Михайлович

аспірант

Івано-Франківського національного технічного університету нафти і газу

Mahas Dmytro

Postgraduate Student of the

Ivano-Frankivsk National Technical University of Oil and Gas

МЕТОДИ РОЗРАХУНКУ RUL В КОНТЕКСТІ НАФТОГАЗОВОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ

RUL ESTIMATION APPROACHES IN OIL AND GAS INDUSTRY

Анотація. Визначення залишкового терміну експлуатації (RUL) відіграє ключову роль у прогнозованому технічному обслуговуванні та продовженні оригінального часу експлуатації, які в свою чергу дозволяють мінімізувати час простою підприємства та уникнути непередбачуваних ситуацій. В рамках цієї статті ми розглянемо основні методи розрахунку RUL в контексті нафтогазової промисловості.

Ключові слова: залишковий термін експлуатації (RUL), нафтогазова промисловість, технічне обслуговування, прогнозоване обслуговування.

Summary. Remaining Useful Life (RUL) estimation is one of the most important parts of predictive maintenance and original life extension. It helps to minimize the downtime and to avoid the unpredictable situations. In this article we'll have a look the main methods of RUL estimation in a context of oil and gas industry.

Key words: remaining useful life (RUL), oil and gas industry, technical maintenance, predictive maintenance.

Вступ. Визначення залишкового терміну експлуатації (RUL) існуючих потужностей та технічного оснащення з метою продовження їх терміну експлуатації вважається однією з найбільш прибуткових стратегій управління нафтогазових підприємством. До переваг прогнозованого технічного обслуговування відносять: зменшення незапланованого простою, уникнення виробничих втрат, зменшення шкоди довкіллю спричиненого раптовими відмовами.

Методи визначення RUL у нафтогазовій сфері включають в себе як детерміновані так і імовірнісні. Класично прийнято виділяти наступні підходи [1]:

- фізичний;
- на основі даних;
- змішаний.

Дослідники Ахмадзаде Ф. (Ahmadzadeh F.) та Лундберг Я. (Lundberg J.) також виділяють експериментальний метод [2].

Фізичний метод передбачає формулювання теоретичних математичних моделей для інтерпретації деградації технічного оснащення та моделювання подальшого пошкодження. Дані моделі включають оцінку станів відмов таких як поширення тріщин та корозії, швидкість зносу, тощо [3]. У ситуаціях де точність передбачення є надзвичайно важливою і доступ до даних є обмеженим, фізичні моделі є хорошим варіантом. Однією з їх переваг є можливість включати додаткові складові при моделюванні, наприклад фактори навколишнього середовища. Ці моделі нерідко виражаються за допомогою диференціальних рівнянь і можуть

бути вирішені аналітичним методом або обрахунком з огляду на рівень їх складності. З їх допомогою з вираховували RUL швартових ланцюгів, підводних pomp, визначали ступінь майбутньої деградації внаслідок корозії та тріщин, формували рішення по продовженню терміну експлуатації.

Метод на основі даних інкорпорує використання мережі сенсорів для моніторингу стану спорядження. Опісля дані отримані з сенсорів та деякі з моделей (наприклад Байєсівська, Кокса, регресивні моделі, тощо) використовуються для оцінки залишкового часу експлуатації. Зокрема Калленберг розробив ймовірнісний підхід визначення RUL труб для печей риформінгу [4]. Запропонована методологія була використана для визначення кумулятивної ймовірності відмови, час до формування тріщин та час до відмови з огляду на терміни функціонування печі. Також Калленберг та Мюнстерман використали метод на основі даних щоб презентувати інструкцію по визначенню RUL для реактору каталітичного риформінгу у нафтопереробному заводі [5]. Роботи інших дослідників на основі даного методу стосувались RUL дросельних клапанів, впливу корозії на RUL коксових печей, залежності товщини трубопроводу та його RUL, тощо.

Змішаний метод був запропонований з огляду на обмеження обидвох попередніх методів — фізичного та на основі даних. Зі змішаним підходом переваги одного методу нівелюють недоліки іншого. Він поєднує дані отримувані з сенсорів та дані на основі фізичних розрахунків, щоб сформувавши новий та більш ефективний у визначенні RUL системи набір даних. У морському (шельфовому)

напрямку нафтогазової промисловості було декілька праць котрі базувались на змішаному підході та здебільшого стосувались підтримки процесу прийняття рішень. Дослідники Джаск та Шеннон поєднали аналітичні моделі з параметризованою технікою технічного огляду щоб передбачити RUL труб реформатору [6]. Науковець Ністад [7] запропонував модель передбачення для визначення RUL дросельних клапанів на платформі, що піддається ерозії спричиненої піском у свердловинах. Гола та Ністад [7] запропонували діагностично-прогностичну модель для передбачення RUL та технічний стан дросельних клапанів у нафтогазових платформах.

Експериментальний підхід передбачає збір даних для передбачення RUL на основі експериментів. Це дозволяє отримати більш точну репрезентацію та розуміння експлуатації та зміни стану технічного оснащення. Типовий процес базується на зіставленні даних отриманих з пришвидшеного тестування (ALT) у лабораторних умовах та тестових установок, які імітують реальні умови.

Висновок. Було розглянуто основні види підходи до визначення терміну залишкової експлуатації (RUL). Підмітимо що більшість дослідників схиляються до фізичного методу та методу на основі даних. Однак більшість таки схиляється до фізичного методу. Дослідник Хокстад підмічає, що з огляду на обмежений доступ до якісних даних в межах нафтогазової промисловості, фізичний підхід визначення RUL є найбільш вдалим для аналізу продовження терміну експлуатації (LE). Основною причиною цього є те, що даний підхід вимагає менше даних у порівнянні з іншими.

Література

1. Varde P. V., Tian J. and Pecht, M. G. Prognostics and health management based refurbishment for life extension of electronic systems // IEEE International Conference on Information and Automation, 28–30 July, Hailar, Hulun Buir, China. 2014. P. 1260–1267.
2. Ahmadzadeh F., Lundberg J. Remaining useful life estimation: review // International Journal of Systems Assurance Engineering and Management. 2013. No 5(4). P. 461–474.
3. Galar D., Kumar U., Lee J. Zhao W. Remaining useful life estimation using time trajectory tracking and support vector machines // 25th International Congress on Condition Monitoring and Diagnostic Engineering, Conference Series 364 (2012) 012063, 18–20 June 2012, Huddersfield, United Kingdom. doi: 10.1088/1742-6596/364/1/012063
4. Kallenberg G. P. Remaining life assessment of steam/methane and hydrogen reformer furnace tubes // NACE International Conference, 22–27 March, San Diego, California, USA, 1998. P. 1–10.
5. Animah I., Shafiee M. Condition assessment, remaining useful life prediction and life extension decision making for offshore oil and gas assets // Journal of Loss Prevention in the Process Industries. 2017.
6. Jaske C. E., Shannon B. E. Current issues in optimizing the useful life of reformer tubes // Proceeding of the Corrosion Conference and Expo, 11–15 March, Nashville, Tennessee. 2007. P. 1–13.
7. Nystad B. H., Gola G., Hulsund J. E. Lifetime models for remaining useful life estimation with randomly distributed failure thresholds // European Conference of Prognostics and Health Management Society, 3–5 July, Dresden, Germany. 2012. P. 1–7.

УДК 656.1/.5

Марков Олег Давидович

*кандидат технічних наук, доцент,
доцент кафедри технічної експлуатації автомобілів та автосервісу
Національний транспортний університет*

Markov Oleh

*Candidate of Technical Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of
Technical Operation of Cars and Car Service
National Transport University*

Гульчак Оксана Дмитрівна

*кандидат технічних наук, доцент,
професор кафедри транспортних систем та безпеки дорожнього руху
Національний транспортний університет*

Hulchak Oksana

*Candidate of Technical Sciences, Associate Professor,
Professor of the Department of Transport Systems and Road Safety
National Transport University*

Точигін Максим Олегович

*студент
Національного транспортного університету*

Tochyhin Maksym

*Student of the
National Transport University*

ЛОГІСТИКА В СИСТЕМАХ АВТОСЕРВІСУ

LOGISTICS IN CAR SERVICE SYSTEMS

Анотація. Вступ. Актуальність сфери автосервісу, логістичні проблеми якого розглядаються в статті, обумовлені її соціальним значенням; з автосервісом пов'язано 80% мешканців України – 30–35 млн. власників автомобілів, кожен з яких користується послугами автосервісу 3–5 разів протягом року. Це означає, що парк приватних автомобілів, які становить більш 10 млн. шт. виконує за цей період від 30 до 50 млн. поїздок на СТО.

Внутрішня логістика автосервісу – це процес взаємодії споживачів на надавачів послуг.

В цілому це суттєві витрати споживачів послуг, потреба в скороченні яких очевидна. Вирішення питання оптимізації логістичних процесів – створення оптимальної виробничої структури автосервісу, тобто такого розташування підприємств автосервісу, при якому транспортні витрати споживачів послуг будуть мінімальними. В статті розглядаються методи вирішення цієї задачі. Проаналізовано фактори, які сприяють вирішенню задач внутрішньої логістичної системи. Розкрито фактори розташування підприємств автосервісу на заселеній території з метою оптимізації логістичних характеристик процесу взаємодії споживачів з надавачами послуг.

Мета. Мета статті – проаналізувати фактори, які сприяють вирішенню задач внутрішньої логістичної системи на основі взаємодії споживачів та надавачів послуг з погляду логістичних процесів з метою започаткування теоретичних та практичних досліджень в напрямку оптимізації логістичних процесів. Необхідність досліджень обумовлена необхідністю скорочення транспортних витрат споживачів та часу при користуванні послугами автосервісу.

Методи та матеріали. Визначення фізичної та теоретичної сутності задачі. Аналіз і синтез факторів. Аналіз статистичних даних.

Результати досліджень. Виробнича структура автосервісу – сукупність підприємств з обслуговування та ремонту автомобілів та надання послуг автосервісу, яка сприймається споживачами з погляду можливості підтримання технічної справності автомобіля. Сприйняття споживачами автосервісу залежить від того, наскільки зручно розташовані СТО,

яка між СТО відстань, чи надає сервіс необхідні послуги, чи мають послуги відповідну якість, чи мають підприємства автосервісу прийнятний режим роботи, чи виконує СТО замовлення своєчасно, Виробнича структура має задовольняти перерахованим вимогам.

З погляду виробничої структури автосервісу – це сукупність малих незалежних підприємств чи корпоративних структур, наприклад, дилерських мереж, кожна з яких створюється незалежно від інших та кожна з яких цікавлять, перш за все, прибутки.

Актуальність питання формування виробничої структури обумовлено тим, що автосервіс України працює в умовах ринку, що розвивається. На цій стадії закладаються його основи. Якщо з самого початку не вирішити питання побудови ефективної виробничої структури, виправити її стан буде складно.

Практика розвитку автосервісу свідчить про те, що він (цей розвиток) будується винятково на бізнес-інтересах інвесторів та є мало керованим з погляду втручання органів управління. Ситуація складається таким чином:

багатий автосервіс деформує систему тому, що має можливість не рахуватися з вимогами, бідний – тому, що не має можливості враховувати ці вимоги. В результаті ми маємо автосервіс, який не відповідає вимогам парку, а також вимогам критеріїв та показників його ефективності. Наприклад, у м. Києві на 37002 автомобілів «Тойота» нараховується 5 дилерів загальною потужністю 75 постів (495 автомобілів / поств), а в м. Рівне та Миколаєві, та інших містах взагалі немає ні дилерів, ні ремонтників «Тойоти». У м. Києві на 34095 автомобілів «Фольксваген» нараховується 7 дилерів загальною потужністю більше 150 постів, і в той же час такий автосервіс відсутній у переважній більшості міст України. З іншого боку, в м. Києві нараховується більш 2000 незалежних автосервісів, а на відстані 60–100 км від м. Києва автосервіс не поширене явище.

Водночас виробнича структура, якщо вона вже створена, не може бути змінена і швидше буде підпорядковувати собі подальший розвиток автосервісу. Допущені на початковій стадії розвитку помилки будуть впливати не лише на теперішній автосервіс, а і подальший його розвиток. Тому найкращу логістику забезпечує оптимальна виробнича структура, про формування якої йдеться в даній статті.

Перспективи. Розробка фундаментальних основ проблеми. Декомпозиція задач на результатів. Розробка практичних рекомендацій для приймаючих рішення. Участь в реалізації пропозицій. Постійне вдосконалення з урахуванням змін та вимог ринку.

Основна задача статті полягає в тому, щоб розкрити фактори розташування підприємств автосервісу на заселеній території з метою визначення логістичних характеристик процесу взаємодії споживачів з надавачами послуг. Кількість підприємств залежить від інвестиційної привабливості автосервісу на території. При цьому за факторами розташування виділені такі типи автосервісних підприємств:

- дилерські центри;
- підприємства незалежного автосервісу (Automotive Aftermarket), для яких критерієм вибору місця розташування є клієнтський радіус, тобто відстань, якій віддають перевагу репрезентативна частка клієнтів;
- підприємства, для яких основним критерієм вибору є якість виконаних робіт та гарантія якості, що обумовлено складністю та великою вартістю ремонту;
- підприємства за принципом «домашнього доктора», критерій ефективності розташування яких в цілому не визначений; довіра та на її основі стосунки, які підтримуються на неформальній основі і є постійними та не лише діловими.

Ключові слова: автосервіс, логістика, логістична система, розташування підприємств автосервісу.

Summary. Introduction. The relevance of the field of car service, the logistical problems of which are considered in the article, is due to its social significance; 80% of the residents of Ukraine – 30–35 million car owners, each of whom uses the services of a car service 3–5 times during the year, are connected with the car service. This means that the fleet of private cars, which is more than 10 million units, performs from 30 to 50 million trips to service stations during this period.

Internal logistics of a car service is a process of interaction between consumers and service providers.

In general, these are significant costs of service consumers, the need to reduce them is obvious. Solving the issue of optimization of logistics processes – creation of an optimal production structure of a car service, i.e. such location of car service enterprises, in which the transport costs of service consumers will be minimal. The article examines the methods of solving this problem. The factors that contribute to solving the problems of the internal logistics system are analyzed. The factors of the location of car service enterprises in the inhabited territory are revealed in order to optimize the logistical characteristics of the process of interaction between consumers and service providers.

Purpose. The purpose of the article is to analyze the factors that contribute to solving the problems of the internal logistics system based on the interaction of consumers and providers from the point of view of logistics processes in order to initiate theoretical and practical research in the direction of optimization of logistics processes. The need for research is due to the need to reduce consumer transport costs and time when using car service services.

Methods and materials. Determination of the physical and theoretical essence of the problem. Analysis and synthesis of factors. Analysis of statistical data.

Research results. The production structure of a car service is a set of enterprises that service and repair cars and provide car service services, which is perceived by consumers from the point of view of the possibility of maintaining the technical con-

dition of the car. Consumers' perception of a car service depends on how convenient the service stations are located, what is the distance between the service stations, whether the service provides the necessary services, whether the services have the appropriate quality, whether the car service companies have an acceptable working mode, whether the service station fulfills orders in a timely manner. The production structure must satisfy the listed requirements.

From the point of view of the production structure, a car service is a collection of small independent enterprises or corporate structures, for example, dealer networks, each of which is created independently of the others and each of which is interested, above all, in profits.

The relevance of the issue of forming a production structure is due to the fact that the car service of Ukraine operates in the conditions of a developing market. At this stage, its foundations are laid. If the issue of building an efficient production structure is not resolved from the very beginning, it will be difficult to correct its condition.

The practice of car service development shows that it (this development) is built exclusively on the business interests of investors and is poorly managed from the point of view of the intervention of management bodies. The situation is as follows: a rich car service deforms the system because it has the opportunity not to take into account requirements, a poor one because it does not have the opportunity to take these requirements into account. As a result, we have a car service that does not meet the requirements of the fleet, as well as the requirements of its performance criteria and indicators. For example, in the city of Kyiv there are 5 dealers with a total capacity of 75 posts for 37,002 Toyota cars (495 cars / post), while in the cities of Rivne and Mykolaiv and other cities there are no Toyota dealers or repairmen at all. In the city of Kyiv, there are 7 dealers with a total capacity of more than 150 posts for 34,095 Volkswagen cars, and at the same time, such a car service is absent in the vast majority of Ukrainian cities. On the other hand, there are more than 2,000 independent car repair shops in Kyiv, and car repair shops are not common at a distance of 60–100 km from Kyiv.

At the same time, the production structure, if it has already been created, cannot be changed and will rather subordinate the further development of the car service. Mistakes made at the initial stage of development will affect not only the current car service, but also its further development. Therefore, the best logistics is provided by the optimal production structure, the formation of which is discussed in this article.

Prospects. Development of the fundamental foundations of the problem. Decomposition of problems into results. Development of practical recommendations for decision makers. Participation in the implementation of proposals. Continuous improvement taking into account changes and market requirements.

The main task of the article is to reveal the factors of the location of car service enterprises in the populated area in order to determine the logistical characteristics of the process of interaction between consumers and service providers. The number of enterprises depends on the investment attractiveness of the car service in the territory. At the same time, the following types of car service enterprises are distinguished by location factors:

- dealer centers;
- independent car service enterprises (Automotive Aftermarket), for which the criterion for choosing a location is the customer radius, i.e. the distance preferred by a representative share of customers;
- enterprises for which the main selection criterion is the quality of the work performed and the quality guarantee, which is due to the complexity and high cost of repairs;
- enterprises based on the «home doctor» principle, the criteria for the efficiency of the location of which is generally not defined; trust and based on it relationships that are maintained on an informal basis and are permanent and not just business.

Key words: car service, logistics, logistics system, location of car service enterprises.

Постановка проблеми. Проблема автосервісу, як важливої складової сфери обслуговування автомобілів та підтримування їх технічного стану протягом життєвого циклу є актуальною та важливою з погляду безпеки використання автомобілів. Проблеми автосервісу широко висвітлюються в наукових та практичних виданнях. Цій проблемі присвячені теоретичні роботи д.т.н. професора В. П. Матейчика та д.т.н., професора Тарандушки Л. А., наукові та практичні видання к.т.н. доцента Маркова О.Д, практичні видання Волгіна В.В. [9], наукові та практичні розробки кафедри автосервісу Санкт-Петербурзького економічного університету та інших. Питання оптимізації розташування підприємства автосервісу присвячені роботи ЦЕМІ — Центрально-го економіко-математичного інституту академії наук Росії. Але питання логістики в автосервісі досі не

було предметом досліджень. Наукові дослідження в цьому напрямку спрямовані на вирішення важливих теоретичних і практичних задач та проблем в галузі взаємодії споживачів та надавачів послуг незалежно від предметної галузі їх застосування.

Модель формування виробничої структури

В науковій літературі під час формування виробничої структури та виробничої потужності у будь-якій галузі використовують моделі попиту та його прогнозування. В їх основі лежить статистика минулих періодів. Ці моделі достатньо складні з погляду аналізу факторів та отримання статистичних даних. Їх точність тим менша, чим складніша модель та чим більше факторів вона враховує. Пояснюється це вірогідним характером кожного фактору та його випадковістю.

Гіпотеза, яка покладена в основу методики побудови виробничої структури автосервісу, зводить до використання біологічного закону рівноваги.

Будь-яка система, рівновага якої порушена, прагне повернутися до попереднього стану. Прагнення системи повернутися до стану рівноваги виражається через певні наслідки: нестача сервісу веде до погіршення технічного стану автомобілів, відсутність підприємств автосервісу веде до зростання витрат часу на обслуговування. Тому, як би ми не вирішували питання виробничої структури автосервісу, оптимальною вона буде у разі відповідності потужності та її структури величині та структурі попиту. Так як і парк автомобілів, і автосервіс постійно розвиваються, рівновага має бути динамічною та постійно підтримуватися. Для цього в самій системі та в зовнішньому середовищі мають бути механізми, які відслідковують та виправляють відхилення від рівноваги до їх прояву через результати. Кількість «вовків та зайців у лісі» є регульований процес, постійно підтримуваний рівноваги.

Яким чином можна підтримувати рівновагу між парком автомобілів, виробничими потужностями та виробничою структурою автосервісу? Для цього можна використати достатньо просту взаємодію двох факторів:

- *кількості автомобілів на км² та потужності автосервісу теж на км²*. Очевидно, що ці два фактори не мають функціональної залежності, а лише мають певну кореляцію: «зі зростанням парку відповідно має певним чином зростати потужність автосервісу і навпаки» [4].

Авто/км² ↔ Потужн/км²

Джерело: розроблено автором

Чому гіпотеза про закон рівноваги є зручним засобом вирішення питання виробничої структури автосервісу? По-перше, кількість автомобілів на км² є узагальненим показником попиту. По-друге, завжди можливо визначити зону обслуговування, яка вимірюється в км². По-третє, можна вирішити питання взаємного розташування станцій, їх кількості та одиничної потужності у залежності від кількості клієнтів, які віддають перевагу певній СТО (коефіцієнту лояльності). По-четверте, визначивши відстань, якій віддає перевагу клієнт під час користування станцією (клієнтський радіус), завжди можливо підібрати таку потужність СТО, яка б відповідала клієнтському радіусу та таку зону (і радіус) її обслуговування, за якої клієнтський радіус був би більший розрахункового радіусу обслуговування. *Одна з вимог моделі — розрахунковий радіус зони обслуговування станції обов'язково має бути меншим клієнтського радіусу. (Rкл Rr)*

Виробнича структура автосервісу — це виробнича система, яка виконує функції розвитку автомобільного парку та забезпечує підтримку технічного стану транспортних засобів протягом всього терміну їх використання.

Вона характеризується наступними складовими:

- загальною потужністю автосервісу в цілому, яка відповідає потребам парку, що знаходиться в експлуатації та вимірюється кількістю автомобілів, які може обслужити дана потужність протягом певного часу (наприклад, року) чи кількістю вироблених нормо-годин трудомісткості обслуговування та ремонту автомобілів на території;
- кількістю та потужністю конкретних станцій, дилерів, автоцентрів, сервіс партнерів, авто майстерень, пунктів обслуговування, з яких в сукупності складається загальна потужність та структура автосервісу;
- потужністю та структурою дилерських мереж брендів, офіційно чи не офіційно представлених на території;
- структурою та потужністю підприємств, майстерень, пунктів обслуговування незалежного автосервісу;
- щільністю потужностей (постів) на км² заселеної території та щільністю СТО на км² тієї ж території;
- рівномірністю покриття заселеної території потужностями автосервісу, яка означає, що зони обслуговування клієнтів конкретними СТО примикають одна до одної та між якими не існує вільної від зон обслуговування території, а також відсутністю надмірного накладання зон обслуговування різних СТО за рахунок великої щільності та малої відстані між ними;
- відстанню між станціями, км;
- розподілом потужностей автосервісу між дилерськими та незалежними станціями, спеціалізованими за видами робіт і марками автомобілів та універсальними СТО;
- формою організації взаємодії та умовами конкуренції різних підприємств та структур автосервісу;
- універсалізацією та спеціалізацією станцій технічного обслуговування за марками;
- універсалізацією та спеціалізацією станції технічного обслуговування за видами робіт.

Можна виділити виробничу структуру автосервісу країни, області, міста, території ринкової відповідальності, будь-якої заселеної території.

Ціль виробничої структури автосервісу — забезпечення соціально-економічної ефективності автомобілізації. Це означає, що автосервіс у цілому та його виробнича структура, зокрема, повинні забезпечити умови для оптимального розвитку та використання транспортних засобів. «Оптимальна виробнича структура автосервісу повинна відповідати критеріям ефективності автосервісу» [6].

В основі моделі лежить попит та його структура.

$$\text{Попит} = F(A_c, T_c, A_i, I_e, Y_k, C_p, C_{zч}),$$

де: A_c — кількість автомобілів на заселеній території;

T_c — термін служби автомобілів;

L_z — пробіг автомобілів за рік;

Y_k — якість послуг;

C_p — ціна послуг;

$C_{zч}$ — ціна запасних частин.

В кінцевому результаті реалізований попит виражається у вартості чи в трудомісткості виконаних робіт. Попит у вартості — це сума доходів, які отримує автосервіс за надані послуги, у трудомісткості — це кількість вироблених нормо-годин, чи кількість автомобілезаїздів.

Моделі попиту широко застосовуються в практиці. Простіше цю задачу можна розв'язати на основі подання попиту, як узагальненої величини, вираженої через щільність парку на території обслуговування ($A/\text{км}^2$). Щільність парку є узагальненим показником. Попит виражається щільність парку та коефіцієнт лояльності клієнтів. Коефіцієнт лояльності визначається, як відношення фактичної кількості клієнтів СТО до парку автомобілів в зоні обслуговування СТО.

Коефіцієнт лояльності може коливатися від 1 до 0. Його фактична величина залежить від переваг, які надають клієнти конкретній СТО. В цілому, величина коефіцієнту лояльності залежить від співвідношення фактичного та потенційного попиту, інакше кажучи, від співвідношення попиту та технічної потреби в обслуговуванні та ремонті.

Можна допустити, що щільність парку на території обслуговування та коефіцієнт лояльності клієнтів виражає всю сукупність факторів, перерахованих в прикладі, і цій щільності відповідає певна потужність автосервісу, яка може бути організована в деякі виробничі одиниці, наприклад, авторизовані чи незалежні СТО, спеціалізовані авто майстерні чи пункти обслуговування.

$$\text{Потужність/км}^2 = f(A/\text{км}^2, K_l).$$

Джерело: розроблено авторами

Потужність автосервісу, яка необхідна на території для задоволення попиту визначається на основі пропускної здатності одного поста та загальної кількості автомобілів на цій території та коефіцієнту лояльності.

Коефіцієнт лояльності — це відношення кількості клієнтів СТО до кількості автомобілів в зоні обслуговування. Він може мати різні значення, а від цього залежить кількість постів в зоні обслуговування.

Реальний приклад. «Щільність парку в м. Києві дорівнює $1190/\text{км}^2$ » [7]. Площа обслуговування для одного поста при коефіцієнті лояльності дорівнює $600/1190 = 0,504 \text{ км}^2$. Якщо коефіцієнт лояльності менший — зона обслуговування збільшується. Наприклад, при коефіцієнті лояльності 0,3, кількість автомобілів в зоні обслуговування = 900 ($300/0,3$), а площа обслуговування дорівнює $900/1190 = 0,76 \text{ км}^2$. Чим менший коефіцієнт лояльності клієнтів, тим потрібна більша зона обслуговування і її радіус збільшується (таблиця 1). Нехай відстань, якій віддають перевагу клієнти (клієнтський радіус) дорівнює 5 км, тоді в зоні клієнтського радіусу кількість постів буде різною.

Наступний важливий фактор формування виробничої структури — клієнтський радіус, відстань, якій віддають перевагу переважна кількість клієнтів.

Приклад формування виробничої структури

Коефіцієнт лояльності зменшується зі зростанням відстані до СТО. У залежності від відстані до СТО його значення приблизно дорівнює 0,5, 0,3, 0,07.

Яким чином в такому випадку формується виробнича структура. За даними картографічного аналізу, домінуючий клієнтський радіус дорівнює 5 км. Площа території такого радіусу дорівнює ($Pl = \pi R^2$) $78,5 \text{ км}^2$. Кількість автомобілів — $1190/\text{км}^2$, а це означає, що на площі клієнтського радіусу розташовано 93 415 автомобілів. Питома потужність — 2 поста/ км^2 ,

$$(K_p = 93415 / \{\text{пропускна здатність поста} / K_l (300/0,5 = 600)\} : 78,5 \text{ км}^2),$$

Таблиця 1

Щільність парку м. Києва авто/ км^2

Щільність парку м. Києва (авто/ км^2)	1190			
Коефіцієнт лояльності	$K_l = 1$	$K_l = 0,5$	$K_l = 0,3$	$K_l = 0,2$
Кількість автомобілів на пост	300	600	900	1500
Зона обслуговування на один пост	$0,33 \text{ км}^2$	$0,64 \text{ км}^2$	$0,96 \text{ км}^2$	$1,6 \text{ км}^2$
Розрахунковий радіус зони обслуговування, км	0,32 км	0,45 км	0,55 км	0,71 км.
Кількість постів на км^2	4	2	1,2	0,8
Кількість постів на площі клієнтського радіусу $R = 5 \text{ км}$, $Pl = 78,5 \text{ км}^2$, $A = 78,5 \times 1190 = 93415$	311	156	104	62

Джерело: узагальнено авторам на основі [6]

Таблиця 2

Пропускна здатність поста

Постів	Кл = 1			Кл = 0,5			Кл = 0,3			К-сть СТО, що розміщуються на площі Ркл = 5 км (78,5км²)
	А/км²	Пл, км²	Р/км	А/км²	Пл, км²	Р, км	А/км²	Пл, км²	Р, км	
2	600	0,5	0,4	1200	1	0,8	900	2,3	0,4	78
5	1500	1.26	0,63	3000	2,5	0,9	4500	3,8	1,1	31
10	3000	2.5	0,9	6000	5,0	1,3	9000	7,6	1,6	16
15	4500	3,8	1,1	9000	7,6	1,6	13500	11,3	1,9	10
20	6000	5,0	1,26	12000	10	1,8	18000	15,2	2,2	8
25	7500	6,3	1,4	15000	12,6	2,0	22500	18,9	2,5	6
30	9000	7,6	2,4	18000	15,2	2,2	7000	22,7	2,7	5

Джерело: розроблено автором [6]

в такому разі на цій площі має бути розташовано (78,5 км² × 2 = 156 постів) за умови, що коефіцієнт лояльності клієнтів дорівнює 0,5. Якщо коефіцієнт лояльності дорівнює 0,3, то — 94, якщо 0,2 — 62.

В (таблиці 2) наведено приклад розрахунків кількості станцій різної потужності (від 2 до 30 постів) на площі клієнтського радіусу. В цілому на цій площі можна розмістити 156 постів. Ці пости можуть бути реалізовані через приведену в таблиці 2 кількість СТО різної потужності. Які СТО і якої потужності будувати вирішують інвестори в бізнес плані.

За такою методикою можна зробити розрахунки виробничої структури та потужності автосервісу на будь-якій території (області, місту чи території ринкової відповідальності). Для практичного застосування цих розрахунків потрібно зібрати статистичні дані, дослідити фактичний коефіцієнт лояльності та співвідношення технічної потреби та попиту на послуги автосервісу. Ця робота може бути корисною для транспортного відділу міської чи обласної адміністрації, Кабінету Міністрів, Міністерства транспорту для розрахунку та створення на території оптимальної структури автосервісу. Ця методика може бути корисна керівникам корпоративних структур чи інвесторам.

Інвестиційна привабливість автосервісу

Інвестиції в автосервіс залежать від рівня інвестиційної привабливості, їх рівень визначається величиною попиту. Шлях формування виробничої структури має вектор від більшої щільності розподілу парку до меншої. Цей вектор, в основному, пов'язаний з платоспроможністю власників автомобілів та їх інтересу до конкретної СТО і *передбачає вирішення питань ефективності автосервісного бізнесу.*

Фактор інвестиційної привабливості є важливою умовою його успішного розвитку. Чим він

кращий, тим вища зацікавленість інвесторів у розвитку потужностей. Рівень інвестиційної привабливості в рамках загального ринку чи певної території, чи складається природнім чином, чи створюється органами управління за рахунок преференцій, заради зацікавленості інвесторів у розвитку території.

В таблиці 3 розглянуті фактори привабливості територій. Висока щільність парку, високий річний дохід та річна заробітна плата є привабливими факторами для інвесторів, але рівень конкуренції певною мірою обмежує їх.

Приведені в таблиці 3 фактори, які впливають на відносну (порівняно з іншими територіями) привабливість бізнесу в галузі автосервісу, дозволяють оцінити доцільність інвестицій. Перш за все слід оцінити рівень конкуренції. Якщо вона надмірно висока, але інвестор здатний запропонувати ринку конкурентні переваги, то слід розраховувати додаткові інвестиції у їх створення.

Інвестиційна привабливість оцінюється сумою балів. На рис. 1 показані бали інвестиційної привабливості та рівень конкуренції. Наскільки інвестиційно приваблива територія, за якого високого рівня конкуренції може бути насправді привабливою, залежить від унікальності пропозиції інвестора. Сама унікальність потребує додаткових інвестицій. Крім того, органи управління мають регулювати привабливість за рахунок преференцій, кредитів тощо заради розвитку автосервісу на менш привабливих територіях.

Стосовно конкретної СТО інвестори зацікавлені в максимально ефективному використанні потужностей, тобто, у найвищому коефіцієнті їх завантаженості. Чим менший радіус обслуговування, тим вищий коефіцієнт лояльності клієнтів і певною мірою вищий рівень завантаженості СТО. Зі збільшенням радіусу обслуговування, закономірно зменшується середній рівень коефіцієнту лояльності клієнтів. Це веде до збільшення рівня

конкуренції. Тому керівництво СТО має прагнути не до збільшення потужності СТО, а до підвищення якості послуг та зменшення їх ціни.

Враховуючи те, що при зростанні радіусу обслуговування зменшується коефіцієнт лояльності клієнтів, слід обмежити цей радіус. Тому доцільно певне обмеження потужності СТО.

Крім економічної ефективності бізнесу, виробнича структура автосервісу має забезпечити підтримку технічного стану автомобілів на території, незалежно від того, чи вигідно це бізнесу, чи ні, але це необхідно з погляду безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки автомобіля. В умовах ринку державні органи управління мають створювати закони та регламенти, які сприяють зацікавленості бізнесу у вирішенні цих питань.

Структуруючі фактори

Вибір місця розташування, потужності СТО, її спеціалізації чи універсальності залежить від факторів:

макрорівня: країна, місто, область;

мікрорівня: вибір конкретного місця для конкретного підприємства.

До факторів макрорівня відносяться:

1. Демографічні і економічні фактори, які впливають на розмір та розвиток ринку;
2. Джерела та транспортні витрати на доставку матеріалів, які використовуються у виробництві;
3. Кількість та якість трудових ресурсів та їх вартість;
4. Наявність достатньої кількості енергії та води;
5. Політична стабільність;
6. Податкова політика та сприяння економічному розвитку;

7. Питання захисту навколишнього середовища;
8. Вартість земельної ділянки та будівництва;
9. Умови проживання (наприклад, клімат, система освіти, медичне обслуговування, культура, відпочинок, злочинність).

Розташування підприємств автосервісу на ринку

Щільність підприємств автосервісу певною мірою залежить від інвестиційної привабливості території. СТО будують там, де є попит.

В індустріально та економічно розвинутих містах — Києві, Харкові, Дніпрі, «Одесі кількість автомобілів на одну СТО менше середньої статистичної норми (1000 автомобілів на СТО) майже в два рази» [2]. В деяких містах — Вінниці, 1411, Запоріжжі 1312, Львові 1151, Полтаві 1370, в Черкасах 1302 структура автосервісу близька до вимог ринку, в інших містах нестача автосервісу становить від 1539, 1572, 1658, 1662, 1750, 1887, 1914, до 2169, 2197, 2620, 3140, 3776, 4256.

Причина такого стану речей — рівень інвестиційної привабливості автосервісу, який суттєво залежить від платоспроможності власників автомобілів.

Аналіз свідчить, що в Україні виробнича структура автосервісу потребує вдосконалення. Методи рішення — економічне та законодавче регулювання.

Не менш важливим є питання розташування підприємств автосервісу в містах (на заселених територіях).

Розташування підприємств автосервісу на заселеній території (в місті)

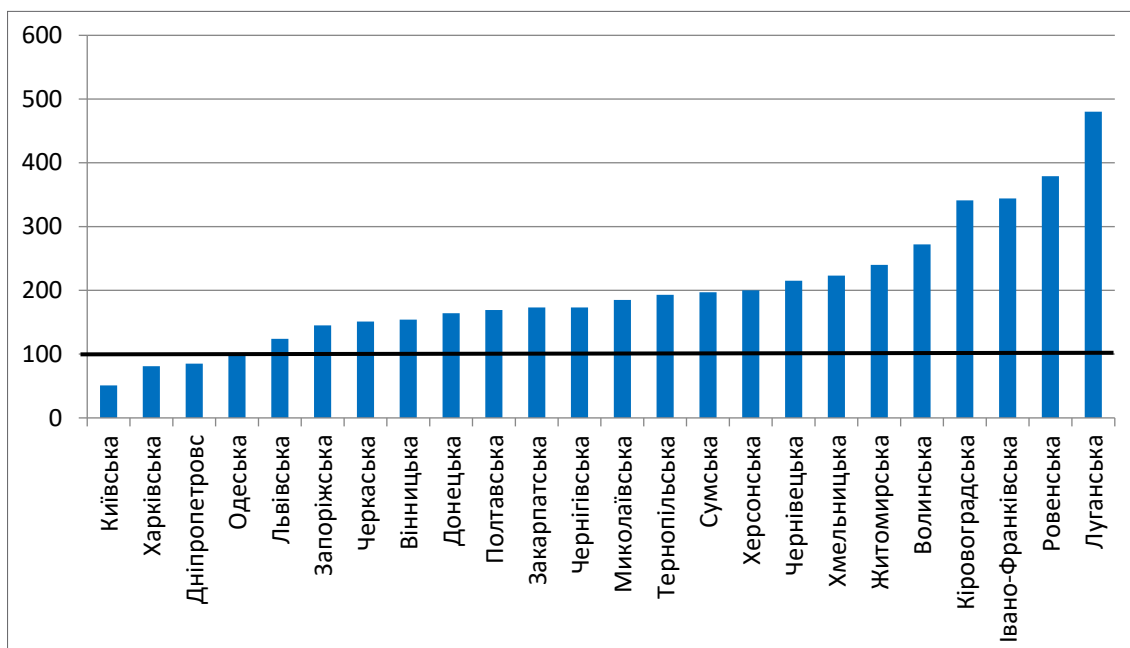


Рис. 1. Кількість автомобілів на одного працюючого в автосервісі за областями України

Джерело: авторська розробка

Таблиця 3
Конкуренція за областями

Області	Авто/СТО	Авто на одного працюючого
1	Вінницька	1411
2	Волинська	2620
3	Дніпропетровська	792
4	Донецька	1539
5	Житомирська	2169
6	Закарпатська	1658
7	Запорізька	1312
8	Івано-Франківська	3140
9	Київ	471
10	Київська	471
11	Кіровоградська	3220
12	Луганська	4255
13	Львівська	1151
14	Миколаївська	1662
15	Одеська	810
16	Полтавська	1570
17	Рівненська	3778
18	Сумська	1914
19	Тернопільська	1751
20	Харківська	807
21	Херсонська	1887
22	Хмельницька	2197
23	Черкаська	1302
24	Чернігівська	1727
25	Чернівецька	1970

Джерело: розроблено автором на основі [6]

В таблиці 3 наведена статистика щільності потужностей автосервісу в залежності від інвестиційної привабливості регіону. Наслідком високого рівня інвестиційної привабливості є зростання конкуренції Рис. 2.

Розташування автоцентрів дилерської мережі

Дилерська мережа, що на ринку представлена дистриб'ютором і дилерами, які входять в цю мережу, виконують функцію продажу автомобілів виробника, продаж запасних частин, обслуговування та ремонт автомобілів в гарантійний та після гарантійний період.

Виробник, створюючи дилерську мережу, має за мету продаж якомога більшої кількості автомобілів. Для вирішення цієї задачі після продажний сервіс має бути на високому рівні та повною мірою задовольняти потреби споживачів. Для задоволення цієї умови на території ринкової відповідальності дистриб'ютор створює дилерську мережу. Автоцентри цієї мережі мають бути розташовані таким чином, щоб у випадку термінової потреби в технічній допомозі вона могла бути наданою не пізніше однієї години, а запасна частина для виконання ремонту до автоцентру, доставленою не пізніше півдобі в межах області та не пізніше доби поза межами області. Отож, формування виробничої структури обмежене лише умовами задоволення потреб споживача.

«В Україні є офіційні представники 55 виробників автомобілів, кожен з яких створює свою дилерську мережу» [1]. Крім того, кожен дилер на своїй території ринкової відповідальності розвиває

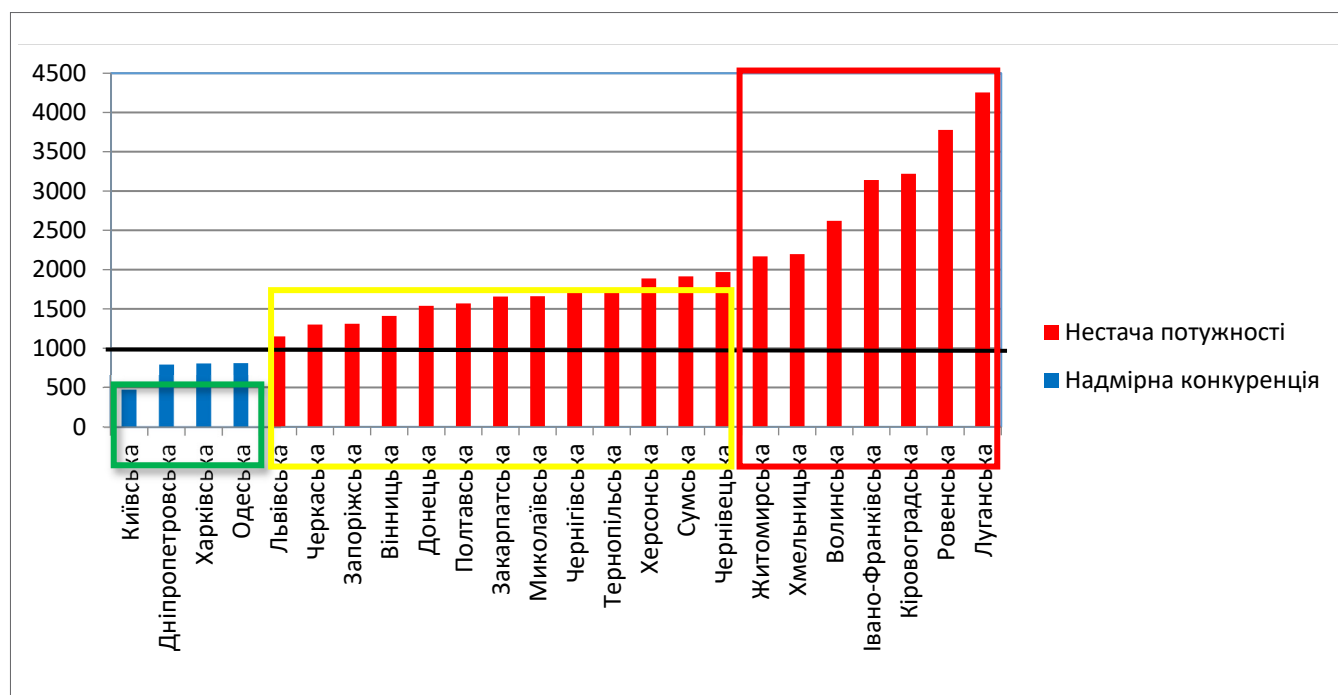


Рис. 2. Кількості авто/сто по областях

Джерело: авторська розробка

дилерську мережу, в яку входять сервісні партнери, субдилери тощо. Отже, основою для формування виробничої структури авторизованого автосервісу є вимоги виробника, але ми поки що не маємо відповіді на питання, як має бути узгоджена виробнича структура всіх 55 дилерських мереж всіх виробників. Начебто ці мережі функціонально між собою не пов'язані. Світова практика показує, що включення в дилерську мережу СТО Aftermarket та надання їм права регламентного обслуговування та гарантійного ремонту автомобілів сприяє покращенню умов обслуговування споживачів. Що дає таке включення-залучення-охоплення? Наприклад, в Україні лише 4 міста мають дилерів всіх 55 виробників. Інші міста — половину, чи менше. За таких умов власник, який придбав автомобіль у м. Києві, вимушений їхати на обслуговування на велику відстань у м. Київ. Для того, щоб він міг обслуговуватися у своєму місті, право обслуговування надається місцевій станції, яка за якісними показниками відповідає вимогам виробника. Крім того, останні регламенти Європейського Союзу надають право дилерам продавати різні марки автомобілів, що теж спрощує рішення питання виробничої структури авторизованого автосервісу на ринку.

Розташування підприємств з складного та дорогого ремонту

До таких підприємств відносяться СТО з ремонту автоматичних коробок передач, двигунів, фарбування кузова, електронних блоків управління, тощо. Це дуже складні і дорогі ремонти. Такі підприємства мають складні технології та потребують високої кваліфікації персоналу. «Трудомісткість ремонту значно перевищує вартість автомобілезалізу на звичайну СТО» [9].

Якщо ремонт виконано неякісно наслідки і для СТО, і для клієнта надзвичайно погані. Тому такі

станції відпрацьовують технології з метою забезпечення якості та гарантії якості. Враховуючи те, що ремонти на таких станціях виконуються не занадто часто і мають значну трудомісткість, розташування їх має велике значення. Метод клієнтського радіусу для таких СТО не застосовується.

Розташування пунктів обслуговування за принципом «домашнього лікаря»

У цьому випадку доречно народна мудрість: «До оселі друга найкоротша дорога». Цей домашній лікар може працювати на звичайній СТО, на авторизованому сервісі, у майстерні чи навіть в себе у дворі. Тому мова не йде про визначення відстані, а про довіру, ділові та неформальні стосунки.

Можна зробити висновок, що в основі логістики автосервісу, як елемента послуги, лежить виробнича структура. Чим вона краща, тим оптимальнішими будуть логістичні процеси.

Розташування мультибрендових незалежних СТО підпорядковано клієнтському радіусу.

Висновки. На основі проведеного аналізу можна зробити такі висновки:

- внутрішня логістика автосервісу є невід'ємною частиною процесу обслуговування. Кожен автомобіль протягом року звертається в автосервіс від 3 до 5 разів, а це означає, що кількість поїздок на СТО до 5 разів перевищує кількість обслуговуваних автомобілів;
- кожне звернення на СТО пов'язане з певним пробігом. Мінімізація цього сукупного пробігу призводить до економії ресурсів і часу власників автомобілів.

Оптимізація логістичних процесів в автосервісі — важлива економічна і соціальна задача. Її вирішення, крім іншого, важливо і з погляду логістики в процесах обслуговування.

Література

1. AUTO-consulting. URL: <https://www.autoconsulting.com.ua/>
2. Головне управління статистики в Одеській області: матеріали 2012–2017. URL: <http://www.od.ukrstat.gov.ua/>
3. Головний сервісний центр МВС України, лист Хе 31/М-132 від 24.01.2019 р.
4. Марков О. Д. Автосервіс: організація роботи з клієнтурою / О. Д. Марков. К.: ВееЛопе, 2003. 3520 с.
5. Марков О. Д. Забезпечення контролю за технічним станом автомобілів: регламенти виробника, попит споживачів, пропозиція / О. Д. Марков, В. В. Березняцький // Національний транспортний університет. Київ, 2018. С. 78–85.
6. Марков О. Д. Станции технического обслуживания автомобилей / О. Д. Марков. К.: Кондор, 2008. 536 с.
7. Мережа СТО «Партнер ЕЛІТ». URL: <https://www.elit.ua/private-customers/set-sto/80-sajt-partner-elit/>
8. Мережа супермаркетів «Епіцентр». URL: <https://epicentrk.ua/>
9. Методи системного аналізу властивостей автомобільної техніки: навч. посіб. / М. Ф. Дмитриченко, В. П. Матейчик, О. К. Грищук, М. П. Цюман. К. НТУ, 2014. 168 с.
10. СНиП П-93-74 Предприятия по обслуживанию автомобилей / Госстрой СССР. М.: Стройиздат, 1975. 18 с. Дата добавления в базу 01.09.2013, дата актуализации 01.01.2021.

References

1. AUTO-consulting. URL: <https://www.autoconsulting.com.ua/>
2. Holovne upravlinnia statystyky v Odeskii oblasti: materialy 2012–2017. URL: <http://www.od.ukrstat.gov.ua/>
3. Holovnyi servisnyi tsentr MVS Ukrainy, lyst Khe 31/M-132 vid 24.01.2019 r.
4. Markov O. D. Avtoservis: orhanizatsiia roboty z kliienturoiu / O. D. Markov. K.: VeeLope, 2003. 3520 s.
5. Markov O. D. Zabezpechennia kontroliu za tekhnichnym stanom avtomobiliv: rehlementy vyrobnyka, popyt spozhyvachiv, propozyitsia / O. D. Markov, V. V. Berezniatskyi // Natsionalnyi transportnyi universytet. Kyiv, 2018. S. 78–85.
6. Markov O. D. Stantsii tekhnicheskogo obsluzhivaniya avtomobiley / O. D. Markov. K.: Kondor, 2008. 536 s.
7. Merezha STO «Partner ELIT». URL: <https://www.elit.ua/private-customers/set-sto/80-sajt-partner-elit/>
8. Merezha supermarketiv «Epitsentr». URL: <https://epicentrk.ua/>
9. Metody systemnoho analizu vlastyvostei avtomobilnoi tekhniki: navch. posib. / M. F. Dmytrychenko, V. P. Mateichyk, O. K. Hryshchuk, M. P. Tsiuman. K. NTU, 2014. 168 s.
10. SNiP P-93-74 Predpriyatiya po obsluzhivaniyu avtomobiley / Gosstroy SSSR. M.: Stroyizdat, 1975. 18 s. Data dobavleniya v bazu 01.09.2013, data aktualizatsii 01.01.2021.

УДК 697.27:621.365

Фіалко Наталія Михайлівна

*доктор технічних наук, професор,
член-кореспондент НАН України, завідувач відділу
Інститут технічної теплофізики НАН України*

Fialko Nataliia

*Doctor of Technical Sciences, Professor,
Corresponding Member of the NAS of Ukraine, Head of Department
Institute of Engineering Thermophysics of NAS of Ukraine*

Тимченко Микола Петрович

*кандидат технічних наук, старший науковий співробітник
Інститут технічної теплофізики НАН України*

Tymchenko Mykola

*Candidate of Technical Sciences, Senior Researcher
Institute of Engineering Thermophysics of NAS of Ukraine*

DOI: 10.25313/2520-2057-2022-9-8227

БЕЗКАРБОНОВІ СИСТЕМИ ЕНЕРГОЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЖИТЛОВОГО ФОНДУ В КОНТЕКСТІ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ БЕЗПЕКИ

CARBON-FREE ENERGY SUPPLY SYSTEMS FOR THE BUILDING STOCK IN THE CONTEXT OF ENERGY SECURITY

Анотація. В статті проаналізовано основні особливості енергетичної політики ЄС у житловому секторі, яка спрямована на досягнення до середини поточного сторіччя кліматичної нейтральності. Висвітлюються основні напрями і технології стосовно енергокліматичної безпеки систем енергозабезпечення житлового сектору. При цьому особлива увага приділяється необхідності переходу на енергоекологічно ефективні декарбонізовані централізовані та децентралізовані системи енергопостачання з перспективою повної електрифікації систем теплопостачання. Вказується на велике значення подальшого інтенсивного розвитку систем накопичення енергії в добовому і сезонному циклах як важливої умови безкарбонowego енергоринку. Відзначається також можливість застосування в певних часових межах екологічно вдосконалених технологій теплової генерації на природному газі.

Ключові слова: безкарбоніві системи енергопостачання, енергокліматична безпека, кліматична нейтральність, енергетичний перехід, енергоефективність.

Summary. The article analyzes the main features of the EU energy policy in the building stock, which is aimed at achieving climate neutrality by the middle of the current century. The main directions and technologies related to the energy and climate safety of energy supply systems of the building stock are highlighted. At the same time, special attention is paid to the need to transition to energy- and environmentally-efficient decarbonized centralized and decentralized energy supply systems with the prospect of full electrification of heat supply systems. The importance of further intensive development of energy storage systems in daily and seasonal cycles is indicated as an important condition of the carbon-free energy market. The possibility of using ecologically improved technologies of heat generation on natural gas within certain time limits is also noted.

Key words: carbon-free energy supply systems, energy climate security, climate neutrality, energy transition, energy efficiency.

Вступ. Енергетична політика ЄС у житловому секторі безпосередньо пов'язана з енергокліматичною безпекою.

Інституційною платформою сучасної Європейської енергетичної політики є Європейська зелена угода (ЄЗУ). Основою ЄЗУ вважається діючий

з 2021 року Європейський кліматичний закон (ЕКЗ) у вигляді Регламенту (ЄС) 2021/1119. Він законодавчим чином закріплює генеральну мету (objective) ЄС — досягнути до 2050 року стратегічної цілі — кліматичної нейтральності. ЕКЗ разом з низкою наступних «зелених» регуляторних

ініціатив та розпоряджень ЄС створює «Пакет 55» («Fit for 55»). Серед іншого він спрямований на досягнення оновленої, помітно більш амбітної, проміжної цілі (target) ЄКЗ: скоротити чисті викиди парникових газів (ПГ), як мінімум на 55% до 2030 року. «Fit for 55» є органічною частиною європейського нормативного господарства (*acquis communautaire*) ЄС, тобто сукупності спільних прав і зобов'язань, обов'язкових до виконання в усіх країнах-членах ЄС у цілому.

У відношеннях з Європейським Союзом (ЄС), Україна має статус його асоційованого члена. Цей статус, встановлений «Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та ЄС, Європейським співтовариством з атомної енергії (Євroatом) і їхніми державами-членами, з іншої сторони» (далі Угода про асоціацію). Угода **чинна з 01.09.2017**. Відповідно до пункту і) частини другої Статті 56, Глави 3 вказаної Угоди, Україна взяла на себе зобов'язання прагнути до імплементації *acquis communautaire*. Зокрема, дотримуватися якомога повнішої імплементації екологічної та кліматичної політики Євросоюзу. Ця політика базується на висновках роботи Міжнародної групи експертів зі зміни клімату (МГЕЗК), викладених у звітах AR1-AR6 і має глибоко і системний характер. Крім того еколого-кліматична політика ЄС наразі є законодавчо врегульованою численними директивами та пакетами регуляторних актів ЄС.

Критичними факторами, які ускладнюють, а в деяких випадках *унеможливають* вирішення питання кліматичної безпеки (*за умови виконання* нормативних вимог щодо енергозабезпеченості домогосподарств), є обмеженість існуючих природних stokів (наземних або морських резервуарів) CO₂; недостатні потужності секвестрації CO₂ безпосередньо з атмосфери або на місці його утворення; дострокове (тобто до часу повномасштабного розгортання потужностей безкарбонової енергетики) вичерпання родовищ викопних первинних енергоресурсів (ПЕР); феномен зростання населення планети з темпом, випереджаючим можливості безкарбонової енергетики задовольнити відповідні потреби зростаючого населення планети тощо.

Розглянемо далі питання, пов'язані з **основними напрямками та технологіями щодо досягнення енергокліматичної безпеки систем енергозабезпечення (СЕЗ) житлового сектору**.

Більшість фізичних, соціально-економічних та організаційних положень енергокліматичної безпеки засновані на платформі глобального енергетичного переходу (ГЕП). Останній перебуває на порядку денному вже кілька десятиріч (з часів Рамочної конвенції зі зміни клімату ООН, Кіотського протоколу, Паризької угоди, численних Conference of partners (COP) з COP26 включно). Однак особливої актуальності ГЕП набув останнім часом на тлі загострення загальносвітових

енергетичних та екологічних загроз. Спільним знаменником цих загроз є критична вимога у короткі строки завершити енергетичний перехід. Ця вимога потребує повної декарбонізації до 2050 року усього житлового фонду. При цьому має відбутися відщеплення (decoupling) лінії зростання світової низьковуглецевої енергетики від траєкторії сталого розвитку. Основні положення сучасної енергетичної політики ЄС, шляхи і засоби обмеження та пом'якшення (mitigation) негативної зміни клімату викладені у пакеті «Fit for 55». Зокрема, згідно з оновленою директивою Directive 2010/31/EU of the European Parliament and of the Council of 19 May 2010 on the energy performance of buildings (recast) [1] у країнах-членах ЄС усі нові будівлі з початку 2021 року, а будівлі громадського призначення — навіть з початку 2020 р., повинні відповідати вимозі майже нульового енергоспоживання. Нещодавно ЄС запропонував привести вказану Директиву Directive 2010/31/EU у відповідність з Європейською зеленою угодою. Остання передбачає повну декарбонізацію житлового фонду (building stock) ЄС до 2050 року, тобто перехід від теперішнього стандарту будівель nZEB з майже нульовим енергоспоживанням до стандарту будівель з нульовим рівнем емісії (ZEB) [2].

Україна як асоційований член ЄС також повинна виконувати свої кліматичні зобов'язання. Відповідна українська концепція зеленого енергетичного переходу та декарбонізації СЕЗ житлового сектору у цілому корелює не тільки з енергокліматичним порядком денним ЄС, але і інших розвинутих регіонів, зокрема, в Південно-Східній Азії (особливо, в КНР), Північній Америці (головним чином, в США).

Перелік основних напрямів і технологій щодо досягнення енергокліматичної безпеки стосовно СЕЗ житлового фонду наведено на Рис. 1.

Щодо переходу на декарбонізовані централізовані та децентралізовані системи енергопостачання, то для вказаних систем має застосовуватися переважно низькотемпературні системи опалення та оптимізоване кількісно-якісне керування режимами мереж з врахуванням раціонального рівня температури на зворотному кінці контуру циркуляції теплоносія. Для децентралізованих систем енергопостачання повинен забезпечуватися вільний доступ розподілених виробників енергії до енергомереж.

Стосовно використання, насамперед, сонячних енергосистем (СЕС) та вітряних енергосистем (ВЕС), то тут слід відмітити, що скорочення споживання природного газу має відбуватися шляхом його заміщення біомасою, твердими біопаливами, біометаном тощо.

Щодо інноваційного розвитку АЕС нового покоління та до певного часу теплової генерації на базі природного газу, то тут очікується, що у зв'язку з недавнім поверненням АЕС та ТЕС

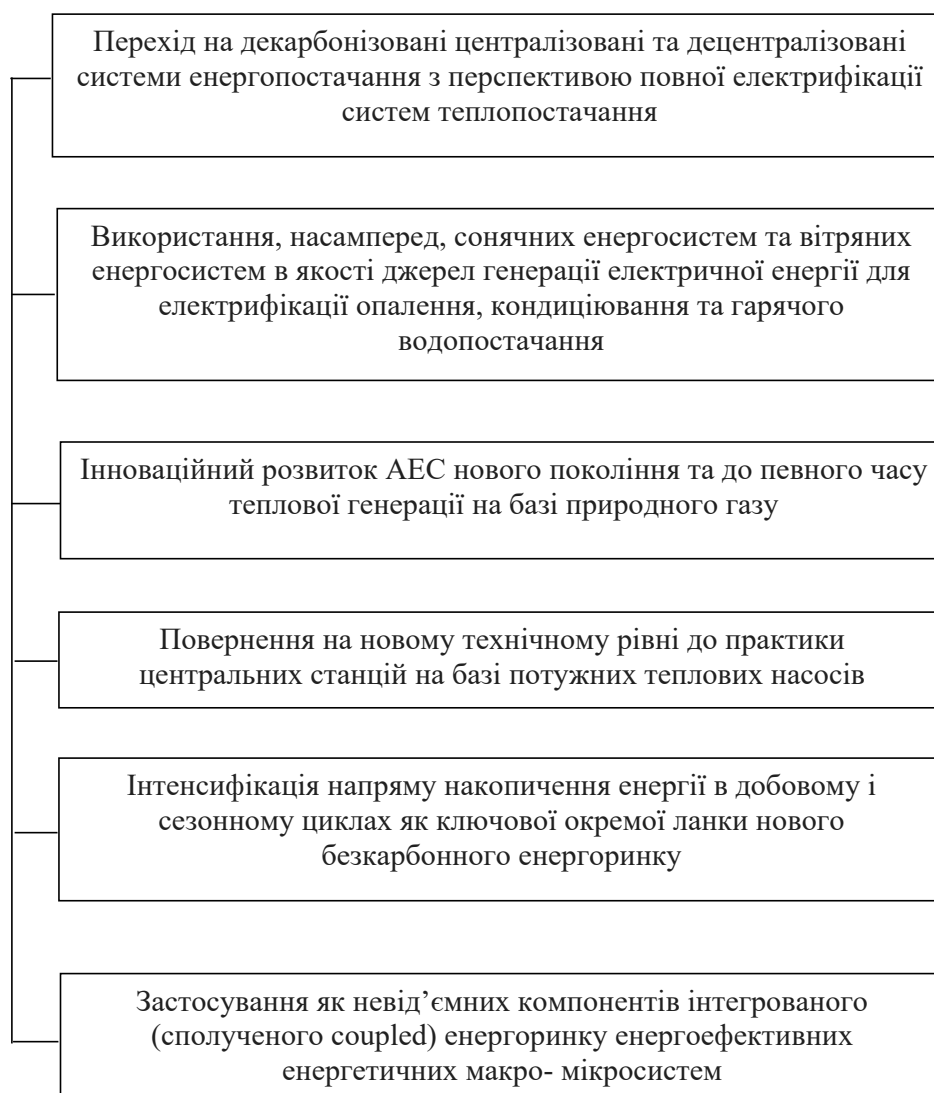


Рис. 1. Основні напрями і технології для досягнення енергокліматичної безпеки стосовно систем енергозабезпечення житлового фонду

на природному газі у таксономічну категорію енергетики, відповідні енергетичні ресурси залишаться на кілька десятиріч перспективними напрямами розвитку електрогенерації.

Стосовно інтенсифікації напрямку накопичення енергії в добовому і сезонному циклах. Необхідно вважати власників систем накопичення енергії повноправними учасниками ринку та передбачити засобам і технологіям накопичення енергії відповідне місце в нормативно-правових актах з перспективою параметрично зумовленого обов'язкового включення їх в технологічний ланцюг генерації-передачі-розподілу-споживання енергії.

Використання як невід'ємних компонентів інтегрованого (сполученого coupled) енергоринку енергоефективних енергетичних макро- мікросистем, передбачає застосування ТЕЦ з протитиском, ТЕС з турбінами з ультранадвисоким тиском, конденсаційних економайзерів, накопичувальних засобів з потужностями приблизно 20% від

середньо-добового навантаження, які інтегровані на базі інформаційно-комутаційних технологій, тощо.

Щодо вказаного вище напрямку, пов'язаного з інноваційним розвитком АЕС нового покоління та теплової генерації на природному газі, то тут, насамперед, йдеться про доцільність розвитку екологічно вдосконалених технологій. Так, основну кількість електростанцій на природному газі мають складати потужні газотурбінні (ГТУ) та парогазові (ПГУ=combined-cycle power plant) енергетичні установки. ПГУ є особливо енергоефективними і на їх базі можливо швидко за лічені роки побудувати парогазові електростанції. В конденсаційному режимі ГТУ є єдиними енергетичними установками на природному газі, котрі відпускають електроенергію з електричним ККД бруто 52–53% і вище. У випадку глибокої утилізації теплоти відпрацьованих газів, ефективність комбінованого циклу використання тепла палива в ГТУ вже перевищує поріг 63%.

Література

1. European Union: Directive 2010/31/EU of the European Parliament and of the Council of 19 May 2010 on the energy performance of buildings (recast). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TX-T/?qid=1583922805643&uri=CELEX:02010L0031-20181224>
2. European Green Deal: Commission proposes to boost renovation and decarbonisation of buildings. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_6683 (last accessed 2022/04/22).

UDC 338.486

Stepanov Viktor*Doctor of Sciences in Public Administration, Full Professor**Kharkiv State Academy of Culture*

ORCID: 0000-0001-5892-4239

TOURISM MANAGEMENT: PROBLEMS AND PERSPECTIVES

Summary. The article is devoted to the problems and prospects of tourism management. The process of tourism management development due to specialization and developed organizational structure is shown. It has been concluded that tourism management depends on fluctuations in demand for tourist services and modern marketing technologies.

Key words: tourism, tourist market, management, strategy, tourism management.

IHME

Introduction. When developing a strategy for tourism activities, a tourism company determines the formation and development of tourism management. The criteria by which the travel agency is guided is the possibility of using already accumulated experience. That is, the issue of the content of tourism management through tourist services is solved. At the same time, the company specialization and the low level of competition or its absence are essential [2; 5; 8].

It should be noted that the vast majority of European travel companies adhere to the offer targeting. They seek the most attractive positioning of tourism management. For example, the strategy of “conveyor” tourism should be mentioned. The strategy was used by companies whose concept was to cover the entire tourist market with a “universal” offer [2]. The universalism of the offer was based on the unification and leveling of tourism management. But in modern conditions, the seller’s market is transformed into a buyer’s market, which becomes an urgent issue in the conditions of social transformations.

Formulation of the problem. Consider the problems and prospects of tourism management in the conditions of social transformations.

Results. In the conditions of social transformations, restructuring is taking place in the tourist market. They affected small travel agencies that specialized in a limited range of tourist services. The most difficult issue for them was the ways of survival in the conditions of coexistence with large travel agencies [1; 3].

As for the tourism management of large tourism companies, they gradually specialized in different areas. At the same time, the variety and purposefulness of the offers are accompanied by large-scale market coverage. In particular, tourism management in the tourism market is developing due to

the developed organizational structure and advanced marketing technologies [1; 2; 8].

Besides, with the development of modern tourism management in the practice of international tour operators, the tendency of narrow specialization of tour operators is strengthening. For example, the tour operator and travel agent “Hotelplan” (Switzerland) opened 40 agencies in France, the Netherlands, Germany, Belgium, Great Britain, Spain, Tunisia, and Japan. Another Swiss company Kuoni has about 60 agencies in 16 countries [6; 7; 8].

It should be noted that over time the process of capital concentration and management centralization in the field of tourism has changed. A typical merger, accession, or takeover of some firms by others occurs due to the infiltration of capital from other sectors of the economy. Trade capital should be recognized as the most aggressive. Thanks to it, powerful concerns were built, which became equal to the largest travel companies. For example, in Germany, department stores such as “Quelle,” “Kaufhof,” and “Hertie” have invested significant capital in the tourism business. They founded tourism companies NUR (Neckermann Reisen) [2; 5; 9].

Accordingly, trading houses have gained popularity and trust in the quality of the offered goods over the years of activity. This popularity also extends to the travel companies they establish. In the tourist market, department stores, by developing tourist management, save on advertising costs, renting office space, etc. In department stores, it is convenient to distribute marketing technologies: printed advertising, catalogs, brochures, and price lists and sell tourist trips directly to consumers without intermediaries [1; 5; 8].

In modern conditions, the specialization of tourism management is characteristic not only for the activities of tour operator companies. For example,

in the field of hotel services, such specialization is formed in two directions: according to the criterion of comfort and according to the criterion of the client's interests. In particular, the comfort of hotels is characterized by the number of services for tourists. For example, the level of service of a hotel in France may differ from a hotel in Denmark. In addition to setting the number of services, the hotel issues a catalog with prices and a range of services [1; 8].

It should be noted that the specialization of tourism management regarding the offer of hotel services takes into account the specific needs of the clients. For example, the Seminar hotel Waldhuus in Davos specializes in serving congresses, conferences, and seminars. The Swiss hotel Face Aparthotel is designed mainly for young people. At the same time, the service is designed for a young person's perception of the world with its cheerfulness and immediacy [1; 2; 4].

Considering tourism management, which is directly related to hotel services, we note the following. Since the interests of people have no limits, the specialization of the hotel services offer is also limitless. These can be hotels that combine rest and business stays, purposeful sports training, houses of creativity for writers, etc. In such hotels, the level of comfort is also properly taken into account [3; 4; 8].

It should be noted that in tourism management, the problem is to determine the place in the structure of the tourism market of services. Small tourism enterprises do not have the same opportunities as large enterprises. That is, the possibilities of tourism management are also different [8]. In this regard, small enterprises are forced either to merge into a larger

structure losing their independence, or stop their activities. This circumstance became the basis for conclusions about the futility of the independent existence of numerous layers of small tourist enterprises.

Some Western European specialists in tourism (Harrell, Hoffman) concluded that large companies, first of all, can completely cover the tourism market. Secondly, to ensure the satisfaction of the tourist and meet the formula: "everything for the client" [2; 6; 7].

As long-term experience has shown, small and medium-sized tourism enterprises in the economy of the European market demonstrated not only sustainable "survival." They play a significant role as shock absorbers during economic downturns. Their flexibility and quick adaptation to changes in the tourism services market contributed to mitigating crisis phenomena.

Conclusion. The tourism market depends on fluctuations in the demand for tourist services. Working on small-scale segments, it is sometimes not profitable for large companies to engage in tourism management for economic reasons.

Small and medium-sized tourism enterprises can successfully coexist with large tourism companies. In particular, there is an opportunity for further development of tourism management, marketing, personnel training, wholesale purchase of goods for tourism, etc. That is, in the process of cooperation, issues of tourism market tactics and strategy are agreed upon. Such a cooperative association of tourism enterprises does not affect the narrow specialization of every participant. At the same time, new tourism management technologies are constantly being developed, which is the subject of further research.

Literature

1. Котлер Ф., Боуэн Дж., Мейкенз Дж. Маркетинг. Гостеприимство и туризм. ЮНИТИ, 1998. 787 с.
2. Мельник А. О., Сідлецька К. В. Зарубіжний досвід розвитку міжнародного туризму. URL: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_gum/aprer/2008_4_2/94.pdf
3. Напрями розвитку туристичної галузі. URL: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2008_11
4. Перспективи розвитку туризму. URL: http://geci-new.geci.cn.ua/txt/konf/9_turizm.pdf
5. Тенденції розвитку міжнародного туризму. URL: <http://www.nbuv.gov.ua>
6. International Tourism Overview, WTO, Madrid, 1996.
7. Fitzpatrick J. Travel and Tourism in the Single European Market. London., 1989.
8. Managing tourism in historic cities. Krakow: International Cultural Center, 1992.
9. "Weltwoche", 24.09.1992.

References

1. Kotler P., Bowen J., Makens J. Marketing for Hospitality and Tourism. UNITY, 1998. 787 p.
2. Melnyk A. O., Sidletskya K. V. Foreign experience in the development of international tourism. URL: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_gum/aprer/2008_4_2/94.pdf
3. Directions of the tourism industry development. URL: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2008_11
4. Prospects of tourism development. URL: http://geci-new.geci.cn.ua/txt/konf/9_turizm.pdf
5. Trends in the international tourism development. URL: <http://www.nbuv.gov.ua>
6. International Tourism Overview, WTO, Madrid, 1996.
7. Fitzpatrick J. Travel and Tourism in the Single European Market. London., 1989.
8. Managing tourism in historic cities. Krakow: International Cultural Center, 1992.
9. "Weltwoche", 24.09.1992.

МІЖНАРОДНИЙ НАУКОВИЙ ЖУРНАЛ «ІНТЕРНАУКА»
INTERNATIONAL SCIENTIFIC JOURNAL «INTERNAUKA»

Збірник наукових статей

№ 9 (128)

Голова редакційної колегії — д.е.н., професор *Камінська Т.Г.*

Київ 2022

Видано в авторській редакції

Засновник / Видавець ТОВ «Фінансова Рада України»
Адреса: Україна, м. Київ, вул. Павлівська, 22, оф. 12
Контактний телефон: +38 (067) 401-8435
E-mail: editor@inter-nauka.com
www.inter-nauka.com

Підписано до друку 31.08.2022. Формат 60×84/8
Папір офсетний. Гарнітура UkrainianSchoolBook.
Умовно-друкованих аркушів 4,65. Тираж 100.
Замовлення № 398. Ціна договірна.
Надруковано з готового оригінал-макету.

Надруковано у видавництві
ТОВ «Центр учбової літератури»
вул. Лаврська, 20, м. Київ
Свідectво про внесення суб'єкта видавничої справи
до державного реєстру видавців, виготівників і
розповсюджувачів видавничої продукції
ДК № 2458 від 30.03.2006 р.