

змiнами умов зовнiшнього середовища контроль маркетингу має центральне значення [3].

Внутрiшній маркетинг ще не набув достатнього поширення в Україні, проте топ менеджерам варто розумiти, що їх бiзнес не зможе ефективно працювати iз зовнiшнiми суб'єктами, поки не буде налагоджений механiзм роботи усерединi самої компанії. Зазначене дозволяє говорити про прiоритетну роль управлiння персоналом у практицi маркетингу вiдносин. Зважаючи на рiзноманiтнiсть методiв та iнструментiв управлiння персоналом у дiяльностi пiдприємства, актуальним постає питання виокремлення iнструментiв, якi будуть основою для вимiрювання ключових показникiв внутрiшнього маркетингу.

Отже, маркетинг персоналу як iнструмент цiлеспрямованої та ефективної роботи з персоналом є складовою стратегiї i тактики виживання пiдприємства у ринкових вiдносинах. По мiрi розвитку особистостi працiвника доводиться все частiше узгоджувати ринковi умови та iнтереси спiвробiтникiв пiдприємства, оскiльки розвиток виробництва в значнiй мiрi потребує планування його кадрового забезпечення, а якiсно новий рiвень розвитку економiки не може бути досягнутий без ефективного використання маркетингового iнструментарiю в процесi управлiння персоналом, який потребує удосконалення та подальшого дослiдження.

Список використаної лiтератури:

1. Маркетинг персонала. Оценка трудовой деятельности /А. Железнов // Маркетинг. – 2002. - № 2. – С.53-64.

2. Федорченко А.В. Внутрiшній маркетинг пiдприємства: теорiя, методика, практика [Текст]: монографiя / А.В. Федорченко, О.В. Окунєва; за наук. ред. д-ра екон. наук, проф.А.В. Федорченка. – К.: КНЕУ, 2015. – 230 с.

3.http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/16210/1/55_Naumova_106_107_Modern_Problems.pdf.

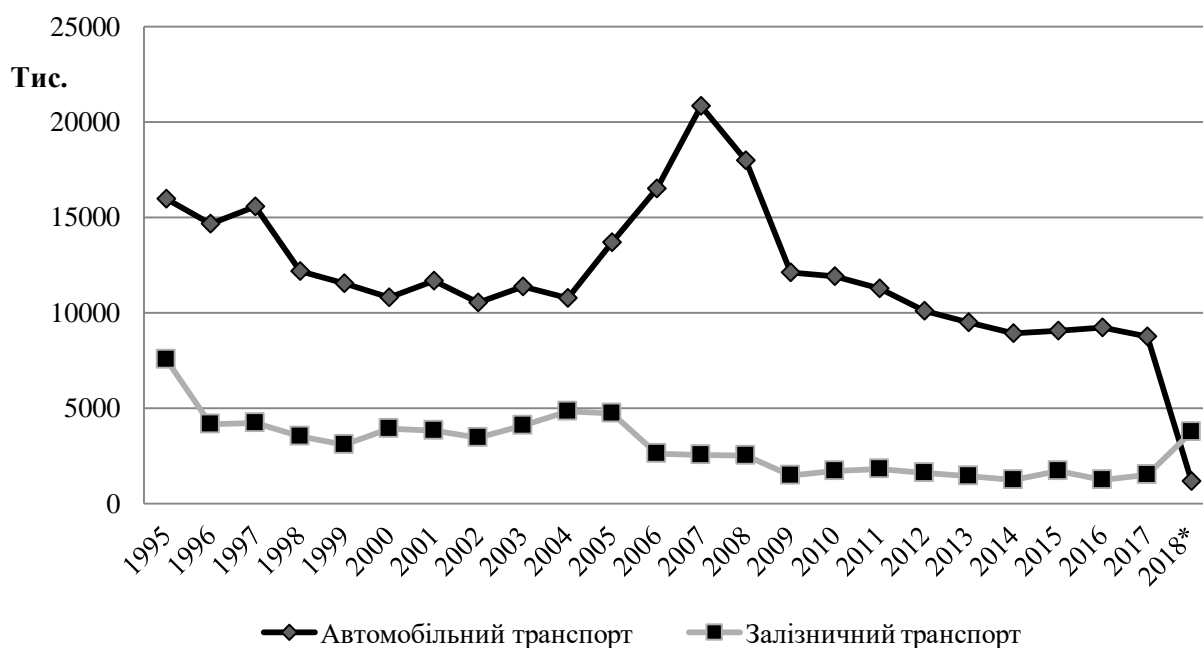
Чучка Іван Михайлович,
к.е.н, доцент кафедри облiку i
оподаткування та маркетингу,
Мукачiвського державного унiверситету

АКТУАЛЬНІСТЬ ФОРМУВАННЯ МУКАЧІВСЬКОГО ІНДУСТРІАЛЬНОГО ПАРКУ З ЕЛЕМЕНТАМИ ЛОГІСТИКИ

Логістичні процеси, які на сьогодні відбуваються в західних прикордонних регіонах України у зв'язку з проходженням через них пан-європейських транспортних коридорів, посилюють увагу до рiзноманiтних iнтермодальних логістичних систем. Тобто, для перевезення одного вантажу активно використовується два або більше види транспорту і таким чином здійснюється розвиток iнтермодальної системи, що використовує комбiнованi перевезення. Ці процеси значно підвищили роль логістики в організації транспортних потоків, формуються транспортно-логістичні системи, які забезпечують iнтеграцiю виробництва і розподільчої системи.

У галузі транспорту Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом ставить мету сприяння розвитку стабільних, ефективних, безпечних, інтероперабельних й оперативних сумісних транспортних систем та посилення основних транспортних зв'язків між територіями Сторін. Співробітництво в галузі транспорту передбачає розвиток сталої національної транспортної політики, яка буде охоплювати всі види транспорту, на основі інтермодальності та мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською транспортною мережею – статті 367, 368 та 369 Угоди про асоціацію [1; 2]. Проте транспортно-логістична система України все ще не відповідає стандартам і вимогам ЄС і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм.

В той же час, глобалізація та міжнародна кооперація сприяють зростанню транснаціональних потоків і міжнародному транзиту вантажів. Для багатьох держав транзитні перевезення є важливим джерелом експорту послуг, валютних надходжень, створення додаткових робочих місць тощо. Разом з тим, системне невикористання вітчизняного транспортного потенціалу, зростаючі конкурентні переваги на ринку транспортних послуг сусідніх країн, призвели до втрати іміджу нашої країни, як транзитної держави (див. рисунок 1).



*2018 рік містить дані за 11 місяців

Рисунок 1. Динаміка зовнішньоекономічних вантажопотоків через Закарпатський кордон України (узагальнено на основі джерела [3])

Продовжуючи й надалі зволікати з проведенням давно назрілих реформ у транспортній галузі, ми втрачаємо можливості досягти європейських стандартів якості і швидкості переміщення товарів, що матиме негативні наслідки не лише в транзитній сфері, а й, загалом, в економіці.

Варто зазначити, що останнім часом обговорюється питання щодо побудови високошвидкісної залізниці з Китаю в Європу через Україну. Перспективність проекту пояснюється очікуваннями різкого збільшення експорту товарів з Китаю

до ЄС, що ймовірно призведе до зміни транспортних потоків у Європі.

Враховуючи масштабність проекту та прогнозовані великі обсяги переміщень товарів жодна з європейських держав не в змозі самостійно забезпечити власними зусиллями прийом, логістичне супроводження, зберігання з подальшим спрямуванням вантажів у належному напрямку. Через це приймання більшості китайських товарів, котрі надходитимуть до ЄС, зможе відбуватися на кордоні України з ЄС. Для прикладу в Закарпатській області створення логістичного центру актуально було би розмістити в місті Мукачеві. Для цього необхідно провести у відповідності до міжнародних стандартів реконструкцію Мукачівського аеропорту.

Наразі вже є прокладено від Мукачева до Ніредьгази (Угорщини) залізничні колії з подвійним полотном (радянського та європейського стандартів), котрі забезпечать рух потягів до зазначених європейських міст. Розвинуту транспортно-логістичну інфраструктуру мають також міста Ужгород та Чоп. ЄС зацікавлений у створенні таких коридорів, які є дешевшою та швидшою альтернативою наявним на сьогодні шляхам доставки товарів.

Створення на території області Мукачівського індустріального парку з елементами логістики та можливе запровадження режиму спеціальної митної зони у відповідності до Кіотської конвенції щодо спрощення та гармонізації митних процедур, дозволить суттєво покращити як економіку регіону так і міжнародні економічні відносини між Сходом і Заходом загалом. Це пояснюється вигідністю географічного розташування на перетині маршрутів вантажно-пасажирських перевезень майже в центрі Закарпатської області та інших переваг, які наявні на даний час, та створюють передумови для того, що Мукачівський індустріальний парк з елементами логістики зміг стати осередком економічного розвитку області на зразок того як це відбувалося в Ірландії після створення економічної зони на базі міжнародного аеродрому Шеннон [4; 5].

Список використаної літератури:

1. Карпенко О. О. Європейський вектор кластеризації транспортно-логістичних підприємств у площині інформаційно-комунікаційних технологій: моногр. Київ: ТОВ «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2017. 272 с
2. Угода про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/984_011/page.
3. Головне управління статистики в Закарпатській області <http://www.uz.ukrstat.gov.ua/>
4. Ерфан Є.А. Посилення ролі транспортно-логістичної складової ринкової інфраструктури у розвитку економічної співпраці прикордонних регіонів / Є.А.Ерфан, У.І.Гурчумелія // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія Економіка. – № 33. – 2011. – С. 86. – 92.
5. Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів України / Ю.М. Цветов, О.П. Кутах, М.В. Макаренко та ін. – К.: КУЕТТ, 2003. – 109.



МУКАЧІВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

89600, м. Мукачево, вул. Ужгородська, 26

тел./факс +380-3131-21109

Веб-сайт університету: www.msu.edu.ua

E-mail: info@msu.edu.ua, pr@mail.msu.edu.ua

Веб-сайт Інституційного репозитарію Наукової бібліотеки МДУ: <http://dspace.msu.edu.ua:8080>

Веб-сайт Наукової бібліотеки МДУ: <http://msu.edu.ua/library/>