

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

ВІСНИК

**економіки транспорту і промисловості
(збірник науково-практичних статей)**

Випуск 49

**The bulletin of transport and
industry economics
№ 49**

Харків – 2015

УДК 338.47:338.45

"Вісник економіки транспорту і промисловості" є збірником статей про теоретичні і практичні дослідження у справі економіки транспортної і промислової галузей України.

Збірник призначений для викладачів, наукових співробітників, аспірантів, студентів та фахівців, що спеціалізуються у відповідних або суміжних галузях науки, освіти і виробництва.

Матеріали друкуються українською або російською мовами з анотаціями українською, російською, англійською.

**Номер затверджено на засіданні
Вченої ради УкрДАЗТ.
Протокол № 2 від 31 березня 2015р.**

Редакційна колегія

Головний редактор - Дикань В.Л. - д.е.н., професор

Заступник головного редактора – Кірдіна О.Г. – д.е.н., професор

Члени редакційної колегії

Горелов Д.О. - д.е.н., професор

Дейнека О.Г. - д.е.н., професор

Дикань В.В. – д.е.н., професор

Зайцева І.Ю. - д.е.н., професор

Золотарьов А.М. - д.е.н., професор

Зоріна О.І. – д.е.н., професор

Іванілов О.С. - д.е.н., професор

Калабухін Ю.Є. – д.т.н., професор

Калініченко Л.Л. – д.е.н., професор

Компанієць В.В. - д.е.н., професор

Криворучко О.М. - д.е.н., професор

Позднякова Л.О. - д.е.н., професор

Українська Л.О. - д.е.н., професор

Чебанова Н.В. - д.е.н., професор

Шинкаренко В.Г. - д.е.н., професор

Яковлєв А.І. - д.е.н., професор

Васильєва Г.А – к.е.н., ведучий
наук.співробітник «ВНИИЖТ» (Росія,
м.Москва)

Вовк О.О. – д.е.н., професор (Росія,
м.Москва)

Герасименко П.В. – д.т.н., професор
(Росія, м.Санкт-Петербург)

Елма Мустен – д.філос, нач.від. зовн.
зв'язків Естонської залізниці (Естонія)

Слової І.О. – д.е.н., професор (Білорусія)

Збігнієв Лукашик – д.філос., професор
(Польща)

Михальченко А.О. – д.філос., доцент
(Білорусія)

Адреса редакційної колегії: 61050, Харків, майдан Фейербаха, 7, кім.
505. Тел: 730-10-96, 730-10-97
e-mail: kafEOiUP@ukr.net

Свідоцтво про державну реєстрацію КВ № 6469 від 29.08.2002 р.

ISSN 2075-4892

© Українська державна академія
залізничного транспорту 2015р.

Зміст

Державне регулювання економіки

Дикань В.Л. Комплексний підхід до управління стійким розвитком підприємств машинобудування	11
Глазкова А.С. Обґрунтування необхідності створення міжгалузевих та виробничо-територіальних комплексів	18
Дикань В.В. Комплекс заходів щодо забезпечення ефективного управління високотехнологічних виробництв в Україні	23
Маханьова Ю.М. Пріоритети розвитку АПК України для стимулювання зовнішньої торгівлі сільськогосподарською продукцією в умовах асоціації з ЄС	28
Родченко В.Б. Проблеми формування методології оцінки впливу просторових чинників на процеси соціально-економічного розвитку національної економіки	36
Терновая И.А. Развитие стратегического партнерства Украины в контексте трансформации региональных интеграционных процессов	39

Проблеми транспортного комплексу України

Бараш Ю. С., Адамян Ю. П. Методичний підхід щодо вибору раціонального варіанту розвитку міських пасажирських перевезень	44
Ведмідь І.С. Дослідження сильних та слабких сторін, загроз та можливостей вантажних перевезень залізничного транспорту при застосуванні матриці SWOT-аналізу	54
Копитко В. І. Тенденції розвитку сучасної інфраструктури залізничного транспорту на основі маркетинго-логістичного підходу	58
Кузьменко А.В. Розробка комплексного механізму розвитку транспортно-логістичної інфраструктури залізниць	64
Маковоз О.В., Борисов Б.І. Основні аспекти реструктуризації залізничного транспорту України	69
Пашенко Ю.Є., Корінь М.В. Державно-приватне партнерство як механізм фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізниць	74
Савіцька Г.П. Маркетинговий підхід до ціноутворення на вантажні залізничні перевезення	80
Тимофєєва Т.О. Забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту з урахуванням використання інформаційних систем	83

Токмакова І.В. Преваги реалізації стратегічного бізнес-партнерства на залізничному транспорті	88
---	----

Економіка підприємства

Зубенко В.О., Григорян М.Л. Визначення особливостей впровадження концепції “ощадливе виробництво” на підприємствах залізничного транспорту	92
Зубенко В.О., Кочухай І. Е. Забезпечення ефективності використання виробничого потенціалу підприємств залізничного транспорту	95
Зубенко В.О., Чернавіна І.О. Удосконалення інноваційної інфраструктури підприємств залізничного транспорту	99
Каличева Н.Е., Рустамова Л.Г. Особенности организации работы складских комплексов в логистических системах в современных условиях	103
Козак Л.С., Федорук О.В. Формування системи економічної безпеки підприємництва як об’єктивна передумова розвитку національної економіки	106
Колосок В. М., Мордвицька Ю. С. Вплив трансфертного ціноутворення на ефективність управління логістикою в міжнародних холдингах	114
Костюк Ж.С. Підходи до підвищення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту	121
Котов А. М., Мозгова Л. О. Корпоративні конфлікти в системі економічної безпеки підприємства	127
Павліченко В.М. Податкова безпека як складова економічної безпеки українських підприємств в умовах кризи	131
Попова О.М., Макєєва О.Г. Теоретичне дослідження сутності поняття «контролінг» в контексті впровадження системи контролінгу на підприємствах	136
Прохорова В. В., Баранівська С. В. Механізм впровадження системи контролінгу на вітчизняних підприємствах	140
Ус Ю.В. Формалізація підходів до діагностики рівня фінансової безпеки підприємств машинобудування	145
Чердниченко А.О. Проактивна стратегія інформаційної безпеки підприємств будівельної галузі	150
Черепня Г.М. Оцінювання ризиків машинобудівних підприємств: аналітико-інструментальна технологія	155
Чобіток В. І., Астапова О. В. Розробка стратегії управління фінансовим потенціалом підприємств	160
Чумак Л.Ф., Богданова О. Є. Економічна стійкість підприємства: фактори та механізм управління	165
Янченко Н.В., Роза А.А. Підвищення ефективності оцінки результатів діяльності персоналу	169

Інвестиційна та інноваційна діяльність

Дараган О.О. Механізм управління інвестиційною діяльністю на підприємствах залізничного транспорту	174
Зубенко В.О., Коник Л.Ю. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту	177
Чумак Л.Ф., Пугач І.В. Підходи до аналізу управлінського аспекту інвестиційної привабливості підприємства	181
Щербань О.Д., Шевченко І.В. Дослідження основних джерел і методів інвестиційних вкладень підприємств	184

Менеджмент і маркетинг

Дикань О.В. Теоретичні основи управління якістю продукції як одного із основних напрямків забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств	190
Каличева Н.Є. Стецюк М.І. Удосконалення системи управління персоналом в умовах розвитку підприємства	195
Кузнєцов П.В., Парфентенко І.А., Балагула Д.П. Маркетингове управління асортиментом продукції підприємства в умовах інформаційної економіки	198
Непоп А.В. Визначення ефективності організації маркетингової діяльності авіатранспортних підприємств на сучасному ринку авіаперевезень	204
Токмакова І.В., Литвинова Т.С. Адаптивне управління розвитком вітчизняних підприємств	212
Ярмош О.В. Показники оцінки маркетингового потенціалу підприємств сфери послуг	216

Загальноекономічні питання

Махмод Ахмед Юсф Елсеада Исследование процесса модернизации экономики Ливии с использованием методических подходов плана Маршалла	221
Попадинець О.В. Соціалізація економіки як нова парадигма економічної теорії	228
Фурсова В.А., Півненко Т.Ю. Дослідження зарубіжного та вітчизняного досвіду рейтингового оцінювання надійності комерційного банку	231

Соціально-економічні питання

Компаниец В.В. О ценностном измерении экономики Украины и доминантах развития экономического образования	235
Пакуліна А.А., Пакуліна Г.С. Вдосконалення інфраструктури туризму у складі соціального комплексу регіону	240
Пушкар О.І., Хмелевська А.Ю. Рефлексивне управління соціально-психологічним кліматом колективу на засадах ціннісного підходу	243

Економічна психологія, етика, мораль і культура бізнесу

Воловельська І.В. Классификация основных подходов изучения экономической психологии	248
---	-----

Context

Government regulation

Dykan V.L. An integrated approach to sustainable development of enterprises engineering	11
Glazkova A.S. The rationale for the creation of cross-sectoral and industrial complexes	18
Dykan V.V. Set of measures to ensure effective management of high-tech industries in Ukraine	23
Makhanova I. Priorities of AIC Ukraine for simulating agricultural trade under association with the EU	28
Rodchenko V.B. Problems of formation methodology impact assessment spatial factors on the social and economic development of national economy	36
Ternova I.A. Development of strategic Ukrainian partnership in the context of regional integration processes transformation	39

Problems of the transport complex of Ukraine

Barash Yu. S., Adamyan Yu. Systematic approach to the choice of rational variant of development of urban passenger transportations	44
Vedmid I.S. Research of strengths, weaknesses and opportunities and threats of rail freight with swot analysis matrix	54
Kopytko V.I. Trends in the development of modern railway infrastructure based on marketing and logistics approach	58
Kuzmenko A.V. Development of complex mechanisms of development of transport and logistics infrastructure railways	64
Makovoz E.V., Borysov B.I. The main aspects of restructuring railway transport in Ukraine	69
Pashchenko Y.E., Korin M.V. Public-private partnership as funding mechanisms for development of transport infrastructure railways	74
Savitska G. P. Marketing approach to pricing of rail freight	80
Timofeeva T.E. Ensuring the economic safety of railway transport into account the modern informative systems	83
Tokmakova I.V. The advantages of realization of strategic business-partnership in railway transport	88

Enterprise economics

Zubenko V. A., Grygoryan M.L. Determination of features of introduction of the concept "economical production" at the enterprises of railway transport	92
Zubenko V. A., Kochukhai I. Ensuring efficient use of the production potential of enterprises of railway transport	95
Zubenko V. A., Chernavina I.A. Innovation infrastructure improvement of railway transport	99
Kalicheva N.E., Rustamova L.G. Features of the organization of the warehouses in logistics systems present conditions	103
Kozak L.S., Fedoruk O. V. Formation of the system of economic security of entrepreneurship as objective prerequisite for the development of national economy	106
Kolosok V., Mordvytska Y. The influence of transfer pricing on the efficiency of logistics management at the international holdings	114
Kostyuk Z.S. The approaches to enhancing of economic security of enterprise of railway transport	121
Kotov A., Mozgova L. Corporate conflicts in the system of economic security	127
Pavlichenko V.N. Tax security as constituent of economic security of Ukrainian enterprises in the conditions of crisis	131
Popova O., Makeeva H.G. The theoretical investigation of essence the concept of "controlling" in the context of implementation the controlling system in enterprises	136
Prohorova V. V., Baranovskaya S. V. Mechanism of introduction the system of controlling in domestic enterprises	140
Us. U.V. Formalization of approaches to diagnostics of level of financial safety of the enterprises of mechanical engineering	145
Cherednychenko A.O. Proactive strategy of information security of enterprises of construction industry	150
Cherepnia G.M. Engineering enterprise risk assessment: analysis-instrumental technology	155
Chobitok V. I., Astapova E. V. Development strategy for the financial potential of the enterprise	160
Chumak L., Bohdanova O. Economic stability of enterprise: factors and mechanism of management	165
Yanchenko N.V., Rosa A.A. Enhance the evaluation of staff performance	169

Innovation and investment practice

Daragan O.O. Mechanism of management by investment activity on enterprises of railway transport	174
Zubenko V. A., Conic L. Yu. Ensuring the effectiveness of innovative activity at the enterprises of railway transport	177
Chumak L., Puhach I. Approach to analyzing managerial aspects of investment attractiveness	181
Scherban E., Shevchenko I. Study of main sources and methods of investments enterprises	184

Management and marketing

Dykan O.V. Theoretical bases of management product quality as one of the main direction of maintenance of industrial competitiveness	190
Kalicheva N.E., Stetsyuk M.I. Improving the system of personnel management in a company's development	195
Kuznecov P., Parfentenko I., Balagula D. Marketing management of assortment of products of the enterprise	198
Nepop AV Determination of efficiency of marketing activity air enterprise on the market today air	204
Tokmakova I.V., Lytvynova T.S. Adaptive control by development of domestic enterprises	212
Iarmosh O.V. Indicators of estimation the service industries' marketing potential	216

General economic question

Mahmod Ahmad Yusuf Elsead Study of modernization libiya's economy using methodological approaches marshall plan	221
Popadinets E.V. Socialization of economy as a new paradigm in economic theory	228
Fursova V.A., Pivnenko T. Y. The analysis of foreign and domestic experience rating evaluation of stability of commercial bank	231

Economics-social tasks

Kompaniets V.V. Of the value of the dimension of ukraine's economy and the dominant development economic education	235
Pakulina A., Pakulina H. Perfection of infrastructure of tourism in composition the social complex of region	240

Pushkar O.I., Khmelevska A. Y.
Reflexive management of socio-psychological climate of collective based on value approach 243

Economics psychology, ethics, moral and culture of the business

Volovelskaya I.V.
The classification of the basic approaches to research of the economic psychology 248

УДК 334.716

КОМПЛЕКСНИЙ ПІДХІД ДО УПРАВЛІННЯ СТІЙКИМ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДУВАННЯ

Дикань В.Л., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)

В статті визнано, що в умовах інноваційності та формування глобальних інтегрованих структур, найактуальніше питання економіки України – стійкий розвиток машинобудівної промисловості, що закладе основу для технологічної модернізації країни, запровадження випуску високотехнологічної наукоємної продукції та стане імпульсом для реалізації структурних трансформацій в промисловості й відновлення потужностей вітчизняних виробництв. Проведено аналіз тенденцій функціонування вітчизняного машинобудування в результаті якого встановлено переважно екстенсивний розвиток його підприємств з багаточисленними негативними детермінантами. Запропоновано комплексний підхід до управління стійким розвитком підприємств машинобудування, який враховує закономірності розвитку світового ринку машинобудівної продукції та передбачає державне інвестування в процеси розвитку підприємств машинобудування, стимулювання внутрішнього ринку споживання, формування інноваційно-виробничих кластерів. Розкрито роль інноваційно-виробничих кластерів в реалізації інноваційної моделі розвитку підприємств машинобудування та визначено заходи державної політики з підтримки стійкого розвитку машинобудівної промисловості.

Ключові слова: машинобудування, стійкий розвиток, комплексний підхід, інноваційно-виробничий кластер, негативні детермінанти.

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ УСТОЙЧИВЫМ РАЗВИТИЕМ ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОЕНИЯ

Дикань В.Л., д.э.н., профессор (УкрГАЗТ)

В статье признано, что в условиях инновационности и формирования глобальных интегрированных структур, актуальным вопросом для экономики Украины является устойчивое развитие ее машиностроения, что заложит основу для модернизации страны, производства высокотехнологичной наукоемкой продукции и будет импульсом для реализации структурных преобразований в промышленности, восстановления мощностей отечественных производств. Анализ тенденций функционирования предприятий отечественного машиностроения позволил определить преимущественно экстенсивный тип их развития с многочисленными негативными детерминантами. Предложен комплексный подход к управлению устойчивым развитием предприятий машиностроения, который учитывает закономерности развития мирового рынка машиностроительной продукции и предусматривает государственное инвестирование в процессы развития предприятий машиностроения, стимулирование внутреннего рынка потребления, формирование инновационно-производственных кластеров. Раскрыто роль инновационно-производственных кластеров в реализации инновационной модели развития предприятий машиностроения. Определены меры государственной политики по поддержке устойчивого развития машиностроительной промышленности.

Ключевые слова: машиностроение, устойчивое развитие, комплексный подход, инновационно-производственный кластер, негативные детерминанты.

AN INTEGRATED APPROACH TO SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF ENTERPRISES ENGINEERING

Dykan V.L., doctor of economics, professor (USA of RT)

The paper found that in terms of innovation and creating global integrated structures, the most recent issue of Ukraine's economy - sustainable development of engineering industry, lay the foundation for technological modernization, introduction of manufacture of high-tech and knowledge-based products will be an impetus for implementation of structural transformations in industry and recovery facilities domestic production. The analysis of development at the domestic engineering which resulted mainly found extensive development of its businesses with many negative determinants. A comprehensive approach to managing sustainable

development of mechanical engineering that takes into account the patterns of world market of engineering products and provides for public investment in the development of mechanical engineering, stimulate domestic consumption market, innovation and the formation of industrial clusters as an organizational basis for mobilizing the economic potential of enterprises and activation of innovative processes in machine-building complex. The role of innovative industrial clusters in implementing innovative model of machine building, determined government policies to support sustainable development engineering industries.

Keywords: *engineering, sustainable development, integrated approach, innovation and industrial clusters, negative determinants.*

Актуальність теми дослідження.

Світова практика засвідчує, що подолання тривалих кризових явищ знаходиться в сфері інтенсивного розвитку національного виробництва, стійкого функціонування підприємств обробної промисловості, а саме машинобудування, що становить каркас конкурентоспроможності країни.

З переходом економіки України до ринкових принципів господарювання підприємств відбулося руйнування існуючої до цього їх системи функціонування. Зокрема, сформована ще в роки радянської індустріалізації державна промислова політика втратила системність і ефективність та перестала виступати стратегічним орієнтиром розвитку вітчизняної промисловості. Така ситуація призвела не тільки до технологічного відставання України, але й обумовила втрату стабільних ринків збуту, конкурентного потенціалу могутнього колись вітчизняного машинобудування.

Саме тому, в умовах сьогодення, що характеризується інноваційністю та формуванням глобальних інтегрованих структур, найактуальніше питання економіки України – стійкий розвиток її машинобудівної промисловості, що закладе основу для технологічної модернізації країни, запровадження випуску високотехнологічної наукоємної продукції та стане імпульсом для реалізації структурних трансформацій в промисловості й відновлення потужностей вітчизняних виробництв.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблема забезпечення розвитку підприємств машинобудівного комплексу України неодноразово обговорювалася вченими, політиками та економістами, які пропонували різні шляхи подолання кризи в машинобудуванні. Можливості та вектори розвитку підприємств машинобудівного комплексу багато з них пов'язували з розширенням експорту машинобудівної продукції, з покращенням інвестиційного клімату в країні, розвитком інноваційної діяльності та з гармонізацією інвестиційної й фінансової політики. Серед найбільш відомих науковців, які обіймаються проблемами відродження потенціалу машинобудівних підприємств, можна виділити Бабіча В.П., Барташевську Ю.М., Данилишина Б.М., Дикань В.В., Журило Р.М., Савченко С.М.,

Слісєнко О.В., Єфіменко Н.А. та інших [1-8]. Попри це, питання управління стійким розвитком підприємств машинобудування й досі залишається надзвичайно актуальним. Сьогодні не потрібно розробляти якісно нові шляхи їх «реанімації». В першу чергу, потрібно вміло та правильно скористатися фундаментальними законами економіки, що ґрунтуються на стимулюванні внутрішнього ринку споживання та державній підтримці розвитку машинобудівних виробництв. Саме тому, **метою статті** є розробка комплексного підходу до управління стійким розвитком підприємств машинобудування, що враховував би закономірності розвитку світового машинобудування та ґрунтувався на державному інвестуванні, стимулюванні внутрішнього ринку споживання та формуванні інноваційно-виробничих кластерів як організаційного базису реалізації інноваційної моделі розвитку підприємств машинобудування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Проблема управління стійким розвитком об'єктів економіки є складними соціально-економічним завданням, яка вимагає не тільки врахування конкретних умов функціонування, але й потребує розробки відповідних методів та інструментів управління. Вченими-науковцями вважається, що в основі стійкості підприємств машинобудування знаходиться здатність підприємства зберігати рівновагу та конкурентоспроможність сьогодні і на перспективу, адекватно та оперативно реагувати на дестабілізаційні фактори зовнішнього середовища й адаптуватися до викликаних ними змін, використовуючи ефективні методи та підходи, що відповідають умовам світового розвитку та глобалізації [9].

Як фундаментальний комплекс по забезпеченню відтворювальних процесів в економіці та відновлення її конкурентоспроможності, на сьогоднішній день вітчизняне машинобудування майже повністю втратило свій потенціал та не сприяє належним чином відтворенню активної частини основного капіталу країни. Особливості економічної та господарської діяльності вітчизняних підприємств машинобудування вказують на відсутність ознак стійкості їх функціонування, що підтверджується існуючою ситуацією в сфері машинобудівного виробництва.

Як потужний сектор промисловості машинобудування об'єднує діяльність 11627 підприємств з виробництва машин і устаткування, приладів і апаратури, та повністю охоплює виробничі цикли створення найскладнішої техніки. Однак, жорсткі умови конкуренції, відсутність стабільних ринків збуту та тривалі трансформаційні процеси призвели до поглиблення структурних деформацій в машинобудуванні, втрати умов його стабільного функціонування.

Аналіз обсягів виробництва продукції машинобудування (рис. 1) дозволив встановити, що за підсумками 2014 року в машинобудівному комплексі, як і в промисловості в цілому, відбулося обвальне падіння виробництва, що склало 21,3% від показника попереднього року [10]. Скорочення спостерігається за усіма товарними позиціями, окрім виробництва електричного устаткування. Така тенденція призвела до того, що задоволення внутрішнього

попиту на продукцію машинобудування вже частіше відбувається за рахунок її імпорту з закордону. Так, протягом 2009-2014 років частка імпорту машинобудівної продукції в загальній структурі товарного імпорту України в середньому становила 25,6%, а у 2014 році досягла граничної межі, встановивши значення цього показника на рівні майже 28% [10]. Одночасно експорт української продукції машинобудування склав лише 13,6%. Така ситуація засвідчує про зростання імпортоорієнтованості вітчизняної економіки та збільшення її залежності від продукції іноземних країн, а, відповідно, й означає, що в умовах наявності великої кількості не завантажених виробничих потужностей, високого рівня інтелектуального потенціалу вітчизняні підприємства – споживачі продукції машинобудування все частіше звертаються до закордонних технологій, виготовлених у відповідності з вимогами часу, збагачуючи таким чином економіку цих країн.

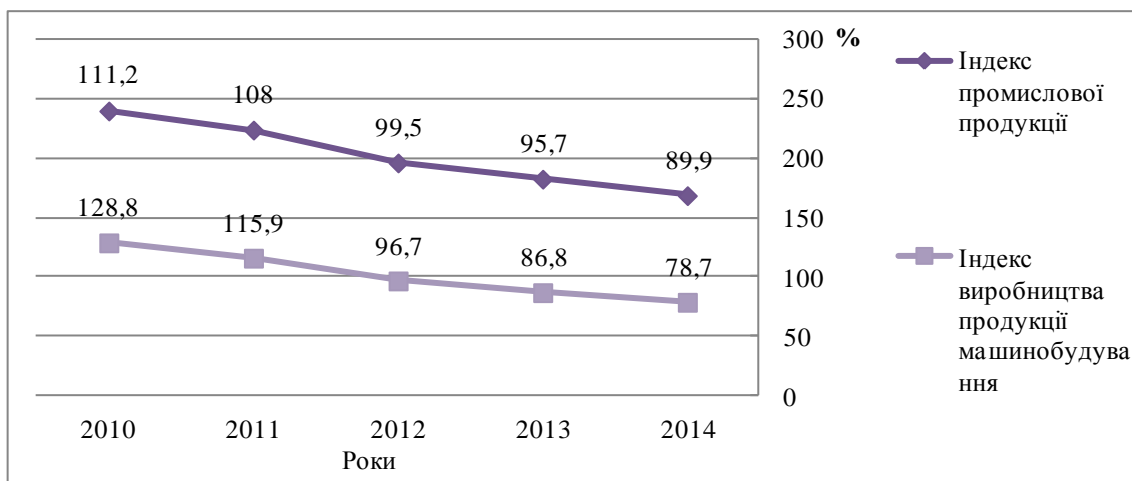


Рис. 1. Індекси виробництва промислової продукції та продукції машинобудування в цілому по Україні у 2010 – 2014 роках [10]

Пояснення таким тенденціям є достатньо прості. На більшості підприємствах машинобудування діючими є виробництва 3-го та 4-го технологічних укладів, а рівень зносу основних фондів вже давно досяг критичної межі та становить більше 80%. В той час, коли провідні країни світу широко використовують можливості інноваційної розбудови економіки, формують постіндустріальне суспільство, машинобудування України базується на традиційних технологіях, започаткованих ще на ранніх стадіях індустріалізації. Така ситуація зі станом основних фондів не тільки не дозволяє здійснювати виробництво сучасної продукції, але й обумовлює підвищення її енерго- та матеріалоемності, а, відповідно, спричиняє зростання ціни та зниження

її конкурентоспроможності на міжнародному ринку продукції машинобудування.

Одночасно старе обладнання та відсутність коштів на його оновлення і модернізацію консервує кадрову відсталість підприємств машинобудування. На сьогоднішній день низько кваліфікована ручна праця, високий вік працівників та низька заробітна плата, гострий брак молодих фахівців та не ефективність системи підвищення кваліфікації кадрів є найбільшчими кадровими проблемами вітчизняних підприємств, які призводять до зниження результативності праці та обумовлюють погіршення якості продукції.

На противагу світовим процесам розвитку «економіки знань», що проявляється в підвищенні інтересу промисловців до наукових ідей та молодих талановитих кадрів, на вітчизняних

підприємствах машинобудування спостерігається не тільки погіршення трудового потенціалу (середній вік працівників складає більше 50 років), але й втрата могутнього колись інтелектуального капіталу. Відтік і старіння кадрів наразі негативно впливає на кадрову безпеку машинобудування та не дозволить найближчим часом задовольнити потреби галузі в реалізації нової індустріалізації – технологічного розвитку машинобудівних підприємств на основі висококваліфікованого людського ресурсу.

Особливо негативною тенденцією розвитку машинобудування є низький рівень інноваційної активності його підприємств, що в підсумку призводить до зниження обсягів

виробництва інноваційної продукції. Незважаючи на незначне поживлення інноваційної активності вітчизняної промисловості та машинобудування, зокрема, протягом 2011-2012 років (табл. 1), у 2013 році кількість інноваційно активних промислових підприємств знову скоротилася та склала 1715 підприємств, з яких інноваційно активних підприємств машинобудування нараховувалося 497 [10]. Незважаючи на це, рівень інноваційної діяльності машинобудівних підприємств важко назвати задовільним, адже потреби в інноваціях на більшості із них задовольняються за рахунок імпорту технологій, устаткування, а не шляхом створення власних інноваційних розробок.

Таблиця 1

Інноваційна активність підприємств промисловості, в тому числі й машинобудування протягом 2009-2014 років [10, 11]

Показник	Роки					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Кількість інноваційно активних промислових підприємств	1411	1462	1679	1758	1715	1609
Частка інноваційно активних промислових підприємств у загальній кількості промислових підприємств	12,8	13,8	16,2	17,4	16,8	16,1
Кількість інноваційно активних підприємств машинобудування	406	417	443	426	497	Дані відсутні
Частка інноваційно активних підприємств машинобудування у загальній кількості машинобудівних підприємств	21,1	22,2	24,5	24,7	28,8	Дані відсутні
Частка інноваційно активних підприємств машинобудування в структурі промислових підприємств	1,65	1,61	1,52	1,42	1,65	Дані відсутні

Цьому причина - відсутність вільних коштів та вимивання обігових активів, що призвело до морального старіння асортименту продукції машинобудування, яка за своїми технічними та ергономічними показниками, рівнем якості не відповідає закордонним аналогам і має значно менший термін експлуатації. Адже основним джерелом фінансування інновацій в машинобудівному комплексі, як і в промисловості в цілому, є власні кошти підприємств, які складають лівову частину витрат на проведення науково-дослідних та інноваційних робіт. Із загального обсягу фінансування інноваційної діяльності в розмірі 3079 млн. грн у 2014 році власні кошти машинобудівних підприємств становили 2184 млн. грн [10]. Попри це, таку стратегію інноваційного виживання обирають лише одиниці. Більша ж частина підприємств машинобудування через високу вартість кредитних ресурсів та низький інвестиційний клімат змушена відмовитися від реалізації інноваційної моделі

розвитку, фактично обравши шлях втрати виробничого потенціалу та конкурентних позицій на світовому ринку.

Згубно впливає на діяльність вітчизняних підприємств з виробництва наукоємної, інтелектуальної та технічно складної продукції знищення діючих до цього часу міжурядових та міжгалузевих механізмів виробничої кооперації. На відміну від світових тенденцій в сфері машинобудівного виробництва, що характеризуються поглибленням міжгалузевих зв'язків, підвищенням інноваційності, інформаційності та інтелектуалізацією виробничих процесів і продукції, в Україні вітчизняне машинобудування, попри відсутність можливостей самостійно розробляти, створювати та запускати в серійне виробництво наукоємну продукцію, наразі не має тісних коопераційних зв'язків, які б забезпечили створення замкнених виробничих технологічних ланцюгів. Випадки створення інтегрованих структур в секторі машинобудівного

виробництва України є поодинокими і реалізуються, як правило, в формі фінансово-промислових груп, концернів та компаній холдингового типу.

На жаль, проведений аналіз тенденцій функціонування машинобудівного комплексу України дозволяє констатувати переважно екстенсивний розвиток його підприємств з багаточисленими негативними детермінантами, які обумовлюють подальше поглиблення кризи та втрату ними економічної стійкості. Такими дестабілізуючими чинниками не тільки для машинобудування, але й для промисловості України в цілому, є [5]:

— відсутність системності у здійснюваних державою заходах щодо реалізації науково-технічного потенціалу машинобудування;

— несформованість науково-методологічної бази формування системи виробництва наукомісткої продукції;

— нерозробленість дієвої системи пріоритетів розвитку науково-технологічної сфери (пріоритети розвитку проголошені формально, механізми їх реалізації не відпрацьовані), державне управління забезпечується за галузевим принципом, але не враховується вплив розвитку наукомісткого машинобудування на інші галузі національного господарства;

— недостатність фінансових ресурсів для забезпечення наукових досліджень та впровадження наукомісткої продукції у виробничу діяльність;

— недосконалість нормативно-правової системи регулювання і стимулювання виробництва високотехнологічної машинобудівної продукції;

— відсутність в Україні сучасного й масштабного ринку споживання продукції;

— неефективність інституційної структури економіки, що спричиняє втрати в інших секторах економіки (продукція вітчизняного машинобудування не знаходить належного збуту в інших галузях через великий технологічний відрив і відсутність мотивації до її використання). Це суттєво знижує синергетичний ефект фінансування державою виробництва наукомісткої продукції, а її ефективність нівелюється в суспільному масштабі.

Все це дозволяє стверджувати, що проблеми машинобудівного комплексу України є складними і комплексними, а тому забезпечити якісну та кількісну зміну параметрів функціонування його підприємств, сприяти їх стійкому розвитку, можливо виключно за рахунок реалізації комплексного підходу до управління стійким розвитком підприємств машинобудування

(рис. 2), який враховував закономірності розвитку світового ринку машинобудування та передбачав:

1) державне інвестування в процеси розвитку підприємств машинобудування;

2) стимулювання внутрішнього ринку споживання;

3) формування інноваційно-виробничих кластерів як організаційного базису для мобілізації економічного потенціалу підприємств та активізації інноваційних процесів в машинобудівному комплексі.

Імпульсом стимулювання розвитку внутрішнього ринку споживання, що створить плацдарм для якісної зміни економічної ситуації в комплексі, виступатиме зміна загальних, прийнятих на сьогоднішній день, принципів споживання, а саме перехід від політики імпортозаміщення до зростання сукупного внутрішнього попиту на продукцію вітчизняного машинобудування. Це можливо забезпечити за рахунок реалізації широкомасштабних державних програм розвитку та розбудови, які б передбачали залучення сучасних технологій та техніки, а також вимагали впровадження системи економічних заходів, пов'язаних з покращенням інвестиційного клімату та розвитком кадрового потенціалу підприємств машинобудування. Підтримуючи точку зору [4], такими проектами можуть бути як розбудова транспортної системи, формування інноваційної інфраструктури в країні, так і програми з розвитку виробничої бази підприємств, будівництва підприємств якісно нового типу.

Особливою складовою стійкого функціонування сучасного машинобудівного підприємства є реалізація інноваційної моделі його розвитку, яка для більшості вітчизняних підприємств машинобудування є єдиним конструктивним варіантом, здатним забезпечити оновлення виробничих технологій та асортименту продукції і сприяти створенню умов для максимального використання їх інтелектуального потенціалу. Забезпечити перехід на траєкторію стійкого розвитку та реалізувати інноваційну модель в машинобудівному комплексі покликані інноваційно-виробничі кластери та включені до їх складу інтелектуально-інноваційний центр, центр трансферту та комерціалізації і корпоративний університет машинобудування, які сприятимуть:

- активізації інноваційної діяльності за рахунок реалізації спільних інноваційних проектів та формування єдиного інноваційного середовища;

- створенню принципово нових технологій проривного характеру, запровадженню виробництва високотехнологічних зразків машинобудівної продукції;

- генеруванню потоку нових знань та розширенню трансферту технологій;

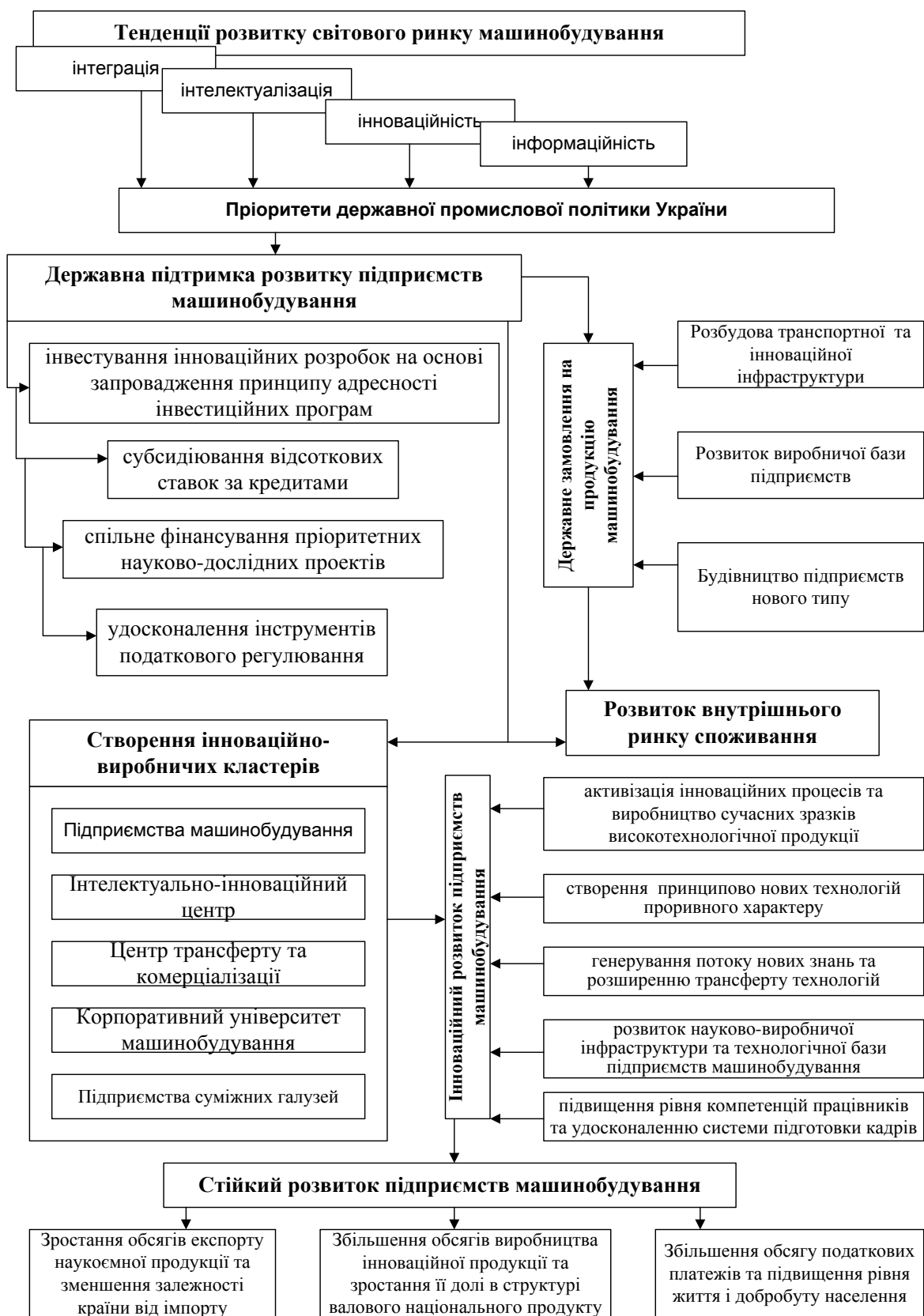


Рис. 2. Схема комплексного підходу до управління стійким розвитком підприємств машинобудування

- розвитку науково-виробничої інфраструктури та технологічної бази підприємств машинобудування;

- підвищенню рівня компетенцій працівників та удосконаленню системи підготовки кадрів;

- перерозподілу та зниженню рівня інноваційних ризиків за рахунок зростання рівня спеціалізації і неподільності процесу розробки інновацій, тощо.

Зауважимо, що такого роду інноваційно-виробничі кластери створюють умови для більш ефективного використання ресурсів та потенціалу підприємств машинобудування, забезпечивши доступ останнім до висококваліфікованої робочої сили, її знань та вмінь, а також сприятимуть прискореній передачі інформації про технології та вподобання споживачів в сферу безпосереднього виробництва машинобудівної продукції. Адже, як засвідчує світовий досвід кластерна форма організації виробництва проявила свою достатньо високу економічну ефективність саме у створенні і використанні нових знань, розвитку інноваційних технологій та продуктів на основі інтеграції ресурсів й компетенцій як окремих підприємств, так і державних органів влади в напрямку реалізації інноваційної моделі розвитку країни [12].

Вирішальне значення для практичної значимості та ефективності даного підходу має цілеспрямована державна підтримка процесів розвитку підприємств машинобудування. Відповідно до цього, основні заходи державної політики з підтримки стійкого розвитку машинобудівної промисловості повинні стосуватися:

1. Підтримки створення інноваційно-виробничих кластерів та інтелектуально-інноваційних центрів з метою відновлення взаємозв'язку між науково-дослідними установами та конструкторськими підрозділами підприємств машинобудування, включення машинобудівного комплексу України в глобальні технологічні ланцюги доданої вартості;

2. Розробки Стратегії розвитку машинобудування та Програм, що стосуються підтримки модернізації підприємств машинобудування, розвитку кооперації машинобудування з суміжними галузями промисловості;

3. Впровадження механізмів державного замовлення на продукцію машинобудування та державної підтримки розвитку його підприємств, яка б передбачала:

- субсидіювання відсоткових ставок за кредитами, що отримані з метою технічного переоснащення підприємств та налагодження виробництва високотехнологічної продукції;

- спільне фінансування пріоритетних науково-дослідних проектів та державне інвестування інноваційних розробок на основі запровадження принципу адресності інвестиційних програм;

- удосконалення інструментів податкового регулювання (звільнення від сплати ПДВ підприємств, які імпортують на територію України обладнання та технології, що не виробляються на потужностях вітчизняних підприємств; зниження податку на прибуток для машинобудівних підприємств, які впроваджують провідні технології та забезпечують зростання виробництва інноваційної продукції).

Реалізація даного комплексного підходу на основі вказаних складових забезпечить втілення в життя інноваційної моделі розвитку машинобудування та сприятиме стійкому функціонуванню вітчизняних машинобудівних виробництв, одночасно створивши умови для:

1) збільшення обсягів виробництва інноваційної продукції та зростання її долі в структурі валового національного продукту;

2) зростання обсягів експорту наукоємної продукції та зменшення залежності країни від імпорту;

3) збільшення обсягу податкових платежів та підвищення рівня життя і добробуту населення.

Висновок. Таким чином, досліджуючи тенденції розвитку підприємств вітчизняного машинобудування та враховуючи закономірності світових соціально-економічних трансформацій, стає очевидним, що питання майбутнього економічного процвітання України нерозривно пов'язане з стійким розвитком підприємств машинобудування, формування передумов для забезпечення якого знаходиться в площині реалізації державної інвестиційної підтримки розвитку підприємств машинобудування та створення інноваційно-виробничих кластерів. Саме останні стануть єдиним інструментом подолання кризи в машинобудуванні за рахунок створення стійкої системи співробітництва держави і бізнесу, науки та освіти, яка дозволить забезпечити:

по-перше, акумулювання нових знань, розробку та виробництво на їх основі інноваційної високотехнологічної продукції, інтелектуально наповнених технологій;

по-друге, розвиток та реалізацію інтелектуального потенціалу працівників підприємств машинобудування, втілення їх знань в інноваційну продукцію та технології;

по-третє, відновлення виробничого потенціалу вітчизняних машинобудівних підприємств, перехід машинобудівного виробництва на V та VI технологічний устрій;

вчетверте, зростання експорту української машинобудівної продукції та відновлення конкурентного рейтингу вітчизняного машинобудування. Все це закладе основу для реалізації інноваційної моделі розвитку машинобудування, підвищення конкурентоспроможності та забезпечення стійкого розвитку його підприємств, одночасно сприяючи зростанню інноваційності української економіки та покращенню рівня соціальної стабільності населення.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бабич В.П. Стимулирование научно-технического прогресса в машиностроении / В.П. Бабич. – К.: Техника, 1983. – 112 с.
2. Барташевська Ю.М. Розвиток машинобудування України: стан, проблеми, перспективи / Ю.М. Барташевська // Європейський вектор економічного розвитку. – 2010. – №1 (8). – С.19-25.
3. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / Під ред. Б.М. Данилишина. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2007. – 308 с.
4. Дикань В.В. Забезпечення розвитку машинобудівного комплексу України в умовах створення промислово-логістичної системи: монографія / В.В. Дикань. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – 390 с.
5. Журило Р.М. Конкурентоспроможність наукомісткого машинобудування в системі розвитку національного господарства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.00.03 «Економіка та управління національним

господарством» / Р.М. Журило. — Запоріжжя, 2010. — 20 с.

6. Савченко С.М. Конкурентоспроможність українського машинобудівного комплексу на зовнішніх та внутрішніх ринках / С.М. Савченко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2011. - №29. – С. 20 – 29.
7. Єлісеєнко О.В. Необхідність забезпечення розвитку конкурентоспроможності машинобудівної галузі / О.В. Єлісеєнко // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. – №2(18). – 2012. – С. 70-74.
8. Єфіменко Н.А. Управління процесами відтворення машинобудування: монографія / Н.А. Єфіменко. – Черкаси: Вид. від. ЧНУ ім. Б. Хмельницького, 2007. – 376 с.
9. Григорская Н.М. Механизмы и инструменты управления экономической устойчивостью предприятий машиностроения / Н.М. Григорская // Вісник національного технічного університету «ХПІ». - № 44 (1017). – 2013. – С. 65 – 71.
10. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. – Назва з екрана.
11. Васильєва Н.Ф. Машинобудування як матеріально-технічна основа неоіндустріальної економіки України / Н.Ф. Васильєва, В.Л. Кавура // Економіка промисловості. - № 4 (68). - 2014. – С. 88-96.
12. Оскольский В.В. Кластеризация – весомый фактор повышения конкурентоспособности экономики Украины / В.В. Оскольский // Экономика Украины. - № 11 (628). – 2014. – С. 4- 16.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 656.2.008

ОБҐРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ СТВОРЕННЯ МІЖГАЛУЗЕВИХ ТА ВИРОБНИЧО - ТЕРИТОРІАЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ

Глазкова А.С., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті наведено теоретичне обґрунтування та розробка методичних організаційно-економічних рекомендацій щодо підвищення конкурентоспроможності промислового та транспортного комплексу України за умови створення міжгалузевих комплексів та виробничо - територіальних комплексів в народному господарстві України в контексті взаємодії та взаємовпливів процесів функціонування суб'єктів економічної системи та їх гнучкості до глобальних змін.

Ключові слова: господарство, промисловий комплекс, транспортний комплекс, об'єднання, підприємство.

ОБОСНОВАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ СОЗДАНИЯ МЕЖОТРАСЛЕВЫХ И ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ

Глазкова А.С., аспирант (УкрГАЗТ)

В статье приведено теоретическое обоснование и разработаны методические организационно-экономические рекомендации по повышению конкурентоспособности промышленного и транспортного комплексов Украины при условии создания межотраслевых комплексов и производственно-территориальных комплексов в народном хозяйстве Украины в контексте взаимодействия и взаимовлияния процессов функционирования субъектов экономической системы и их гибкости в глобальных изменениях.

Ключевые слова: *хозяйство, промышленный комплекс, транспортный комплекс, объединение, предприятие.*

THE RATIONALE FOR THE CREATION OF CROSS-SECTORAL AND INDUSTRIAL COMPLEXES

Glazkova A.S., postgraduate student (USA of RT)

The article provides a theoretical rationale and methodological development of organizational and economic recommendations to improve the competitiveness of the industrial and transport sector of Ukraine through the establishment of interdisciplinary centers and industrial complexes in folk the economy of Ukraine in the context of cooperation and interaction of the processes of functioning of economic systems and their flexibility to global changes.

Analyzed the main characteristics of industrial complexes, you can come to the following conclusions. All aspects of the national economy are closely interrelated. On the basic criteria that characterize the activity of enterprises of different complex, we can say that the activities and main results of the work have the same value for the society and none of the complex, as well as the company is unable to conduct its financial and economic activities without the direct or indirect influence of other systems (enterprises).

Significant additional economic effect is achieved in the inter-industry complexes: industrial - transport complexes, where the company consolidated its ties industrial, technological and transport of nature. Unlike standalone manufacturing and territorial associations deliver an economic benefit that exceeds the sum of the partial effects. Industrial - transport complexes and other multi-sectoral complexes enable better and better organize the environment (complex processing of raw materials, reducing waste, General waste treatment facilities and the like).

But it should be noted that the complex organization of production has negative traits: over-concentration in one place of enterprises increases the emissions of pollutants into the natural environment, hinders the supply of raw materials and export products due to congestion of transport, and creates social tensions of the population. Therefore, be very careful to determine the number of enterprises, production, and other characteristics of the possible accumulation of production.

Keywords: *agriculture, industry, transportation industry, association, enterprise.*

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими та практичними завданнями.

Необхідність підвищення ефективності діяльності суб'єктів ринкових відносин (підприємств транспорту та промисловості) створює передумови для розвитку інтегрованих об'єднань, що функціонують в мережі транспортних та промислових комплексів. Це зумовить економічне зростання як держави, так і самих суб'єктів ринку, завдяки досягненню синергетичного ефекту їх діяльності, та забезпечить виробництво продукції і послуг, які зможуть конкурувати з аналогами провідних товаровиробників світу.

Аналіз основних досліджень та публікацій.

Питаннями організації, управління і

функціонування інтегрованих структур займалися такі відомі вчені, як Дикань В.Л., Дикань В.В., Гесць В.М., Кіндзерський Ю., Якубовський В., Вишневецький В. та інші. У цих роботах проаналізовані проблеми розвитку промисловості та інших галузей економіки, основних заходів щодо створення умов для відродження промислового потенціалу держави, обґрунтована доцільність та ефективність інтеграційних процесів в основних галузях економіки країни. [1-7]

Виділення невирішених частин проблеми.

Разом з тим, незважаючи на наявність широкомасштабних розробок, ряд проблем вимагають подальших досліджень стосовно інтеграції вітчизняних промислових підприємств через створення міжгалузевих та виробничо-

територіальних комплексів до європейського ринку товарів та послуг.

Метою статті є теоретичне обґрунтування та розробка методичних організаційно-економічних рекомендацій щодо підвищення конкурентоспроможності промислового та транспортного комплексу України за умови створення міжгалузевих комплексів та виробничо-територіальних комплексів в народному господарстві України в контексті взаємодії та взаємовпливів процесів функціонування суб'єктів економічної системи та їх гнучкості до глобальних змін.

Вклад основного матеріалу.

Промисловий комплекс України - це складний комплекс з усіма притаманними сучасній індустрії галузями, який налічує близько 300 галузей. Він включає такі основні комплекси, як паливно-енергетичний, металургійний, машинобудівний, хімічний, лісопромисловий комплекси та інші. Зупинимось на основних характеристиках та загальних рисах притаманних кожному з них. Паливний комплекс є однією з найважливіших складових промисловості, він являє собою сукупність галузей промисловості, зайнятих видобутком і переробкою різних видів палива, включаючи нафтовидобувну, нафтопереробну, газову, вугільну і торф'яну промисловості. Металургійний комплекс є базовою галуззю економіки України і має провідне значення в розвитку держави. Він є головним джерелом надходжень до господарського обігу конструкційних матеріалів, основою розвитку машинобудування, металообробки й будівництва. Крім того, металургійний комплекс - головне джерело валютних надходжень до бюджету держави від продажу металопродукції на зовнішніх ринках. Машинобудівний комплекс - це сукупність галузей обробної промисловості, які виробляють машини, устаткування, обладнання, прилади та пов'язану з ними продукцію (товари, послуги) для потреб господарства. Основою комплексу є машинобудування, тобто виробництво машин машинами. Хімічний комплекс України складається з хімічної, нафтохімічної і хіміко-фармацевтичної галузей промисловості. Продукція хімічного комплексу різноманітна і налічує тисячі найменувань. До складу лісопромислового комплексу входять чотири галузі - лісозаготівельна, деревообробна, целюлозно-паперова і лісохімічна промисловості і десятки виробництв. Головним завданням лісопромислового комплексу є забезпечення країни лісоматеріалами і виробами з деревини в умовах обмежених лісосировинних ресурсів. Транспорт - провідна галузь матеріального виробництва. Робота транспорту становить матеріальну основу географічного і міжнародного поділу праці. Транспорт забезпечує зв'язки між виробництвом і споживанням

задовольняє потреби населення в перевезеннях, має велике оборонне значення. Існування жодного комплексу неможливе без прямого втручання у його життєздатність транспортного комплексу.

Транспортний комплекс - це поєднання різних видів транспорту, обслуговуючих та допоміжних підприємств і організацій на певній території. Транспорт - одна з галузей матеріального виробництва світу. Він є необхідною умовою виконання і розвитку територіального поділу праці. Територіальний поділ праці можливий лише за умови інтенсивного обміну товарами між окремими територіями. Розширення територіального поділу праці, його удосконалення і виникнення нових, ефективніших форм значною мірою залежить від півня розвитку транспорту господарства. Він може прискорювати або ж затримувати процес територіальної концентрації промислових підприємств у певних господарських центрах, забезпечувати нормальне функціонування різних елементів їх територіальної організації в промислових комплексах. Продукція транспорту не може нагромаджуватись, а ефективність його розвитку залежить від формування вантажо- й пасажиропотоків. Внаслідок цього відбувається взаємодія розміщення транспорту й продуктивність сил. Формуючи економічні, культурні, рекреаційні та інші зв'язки, транспорт прискорює соціально-економічний розвиток суспільства. Завдяки обслуговуванню різних форм суспільної організації виробництва (спеціалізація, концентрація, кооперація й комбінування), він впливає на підвищення ефективності розміщення різних галузей виробництва. Транспортно-географічне положення зумовлює розміщення окремих галузей виробництва (наприклад, у портових містах розвивається рибна промисловість, суднобудування й судноремонт, металургійні комбінати, що орієнтуються на імпорті сировини і палива).

Транспортний чинник певною мірою визначає галузеву і територіальну структуру народногосподарського комплексу. Це пов'язано з тим, що на будь-яке перевезення сировини, матеріалів чи готової продукції витрачається якась кількість праці. Внаслідок цього зростає, а іноді досить істотно, вартість продукції, що перевозиться. Тому найдоцільніше розміщувати господарські об'єкти там, де найменші транспортні витрати. Звичайно, що такими місцями у більшості випадків є населені пункти, де перетинаються магістралі різних видів транспорту і здійснюються перевалки вантажів. Це - транспортні вузли.

Проаналізувавши основні характеристики народногосподарських комплексів, можна дійти наступних висновків. Всі аспекти народного господарства тісно взаємопов'язані між собою. За основними критеріями, які характеризують діяльність підприємств того чи іншого комплексу, можна сказати що напрямки діяльності та основні

результати роботи мають однакове значення для суспільства та жоден комплекс, так само як і підприємство не в змозі здійснювати свою фінансово - господарську діяльність без прямого чи непрямого впливу інших комплексів (підприємств). Далі наведемо основні види міжгалузевих комплексів, об'єднань.

Нині виділяють такі міжгалузеві генералізовані структурні підрозділи промисловості: паливно-енергетичний комплекс (паливна промисловість і електроенергетика); машинобудівний; комплекс галузей, які виробляють сировину й матеріали (хімічна промисловість, чорна і кольорова металургія, промисловість будівельних матеріалів та лісова промисловість); галузі, які виробляють предмети споживання (легка та харчова промисловість) [9-10].

Прикладом менших форм міжгалузевих комплексів можна назвати виробничі (ВО) і науково-виробничі об'єднання (НВО). До останніх крім основного виробництва й об'єктів обслуговуючої інфраструктури належать і наукові організації. Наприклад, у Тернополі є кілька таких об'єднань: „Ватра”, „Комбайновий завод” тощо. Традиційними міжгалузевими об'єднаннями є концерни.

Крім цих „екстериторіальних” міжгалузевих об'єднань формуються також різного рангу територіально-промислові об'єднання. Основна особливість їх – спільність території, на якій вони знаходяться. Територіальна організація промисловості зумовлена формуванням виробничо-територіальних поєднань двох типів: промислових угруповань та промислових комплексів.

Під промисловими угрупованнями розуміють сукупність кількох підприємств, не об'єднаних виробничо-технологічними зв'язками, однак з характерним транспортно-географічним положенням, спільністю використання об'єктів інфраструктури і всієї системи обслуговування.

Для промислового комплексу, крім зазначених ознак, характерні тісні виробничо-технологічні зв'язки на основі послідовної і комплексної переробки сировини, відходів виробництва, спільного випуску готової продукції та доставки продукції до кінцевого споживача.

Виробничо-територіальним угрупованням різних типів відповідають різні таксономічні (територіальні) одиниці. Так, якщо в населеному пункті розміщене одне підприємство, то такий таксон називають промисловим пунктом; якщо це група підприємств, – то промисловим центром. Таксон (лат. *taxon*) - група в класифікації.

Потрібно відрізнити наукове поняття промислового центру від загальноприйнятого, де промисловим центром може бути певне промислове місто (в основі якого є не тільки угруповання підприємств, а й промисловий комплекс). Останньому поняттю, яке є більш складним

утворенням, ніж просто угруповання підприємств, відповідають такі таксономічні одиниці, як промислові вузли, райони, промислові зони.

Згідно з визначеннями економістів, промислові вузли, – це локальні виробничо-територіальні угруповання комплексного характеру, де при взаємній близькості підприємства об'єднані між собою тісними виробничими й виробничо-технологічними зв'язками, єдністю транспортно-географічного положення, спільними системами інфраструктури й населених місць з метою найефективнішого використання природних, матеріальних і трудових ресурсів. Наприклад, місто Донецьк можна назвати промисловим вузлом, тому що тут діє кілька взаємопов'язаних підприємств вугільної, металургійної, будівельної, хімічної, машинобудівної галузей промисловості.

Промисловий район – складніше й ширше за територією формування. Він виникає на основі комплексів, угруповань або внаслідок взаємодії цих форм. Наприклад, Донецьку, Дніпропетровську та інші області, промисловість яких має спільний характер, називають Донецько-Придніпровським промисловим районом.

Для поняття «промислові зони» немає необхідних науково обґрунтованих визначень. Це, як правило, сукупність промислових районів або досить великих просторових ареалів з високою конкуренцією в них промисловості.

«Промислова агломерація» - ця категорія за своїм змістом створює агломераційний ефект, суть якого полягає в тому, що компактно розміщені об'єкти завжди ефективніші, ніж ізольовані, розпорошені. Така форма розміщення близька до поняття „промисловий комплекс” і пов'язана з концентрацією промисловості у великих міських агломераціях, наприклад, Донецько-Макіївська промислова агломерація [6].

Комплексне розміщення підприємств має велике економічне значення, тому що створює додатковий економічний ефект. Навіть просте нагромадження кількох підприємств на порівняно обмеженій території уможливило спільність використання загальної транспортної мережі, сировини, паливно-енергетичної і будівельної баз, спільних обслуговуючих виробництв тощо, тобто сприяє економії матеріальних, грошових і трудових ресурсів. За даними науково-дослідних інститутів, необхідні капітальні вкладення у групове розміщення підприємств зменшуються на 15% у будівельній індустрії, на 10-12% – у машинобудуванні, на 5-7% – в інших галузях [5,11].

Істотний додатковий економічний ефект досягається в міжгалузевих комплексах: промислово - транспортних комплексах, де підприємства об'єднані тісними зв'язками виробничого, технологічного та транспортного характеру. На відміну від окремо розташованих підприємств виробничо-територіальні об'єднання

дають економічний ефект, який перевищує суму часткових ефектів. Промислово - транспортні комплекси та інші міжгалузеві комплекси дають змогу повніше й раціональніше організувати охорону навколишнього середовища (комплексна переробка сировини, зменшення відходів, спільні очисні споруди тощо).

Але треба відмітити, що комплексна організація виробництва має й негативні риси: надмірна концентрація в одному місці підприємств збільшує викиди забруднюючих речовин у природне середовище, ускладнює постачання сировини й вивезення продукції у зв'язку з переважанням транспорту, створює соціальне напруження населення. Отже, треба дуже обережно визначати кількість підприємств, обсяги виробництва, інші характеристики можливого нагромадження виробництва.

Висновки.

Об'єктивно сформовані міжгалузеві комплекси та виробничо-територіальні комплекси зумовлюють потребу створення відповідних форм управління або їх регулювання. Відсутність таких форм не сприяла виявленню всіх позитивних аспектів комплексної територіальної організації. У зв'язку з подальшою децентралізацією управління промисловістю в умовах переходу до ринкової економіки можливо погіршення такої ситуації, тому необхідна більша повнота влади на місцях, а також наукові обґрунтування прогнозного характеру щодо вдосконалення територіальної організації промисловості (на рівні регіональних схем, проектів районного планування, можливо особливих програм розвитку тощо). Наукове обґрунтування розміщення продуктивних сил дасть змогу виробити спеціальні економічні (податкові та інші), адміністративно-правові механізми регулювання економікою, що діють у розвинутих європейських країнах.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л. Стратегічні пріоритети розвитку економіки України в умовах зміни світових центрів економічної і політичної влади / В.Л. Дикань// Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - №41.- С.11-16
2. Дикань В.Л. Роль государства в создании условий возрождения промышленного потенциала Украины /В.Л. Дикань// Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2012.- № 401.- С.13-17
3. Дикань В.Л. Перспективы развития экономики Украины в условиях формирования международных транспортных коридоров в системе мировой глобализации экономики /В.Л. Дикань// Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013.- № 421.- С.144-149
3. Геєць В.М. Пріоритети національного економічного розвитку в контексті глобалізаційних викликів: монографія у 2 ч. - Ч.1 / за ред. В.М. Гейця, А.А. Мазаракі.- К.: нац. торг.- екон.ун-т, 2008.- 389 с.
4. Геєць В.М. О единстве и противоречиях в развитии общества, государства и экономики /В.М. Геєць // Экономика Украины. - 2012. - № 10 (603).- С. 4-23
5. Кіндзерський Ю. Проблеми розвитку промисловості та розбудови ефективної промислової політики в Україні /Ю. Кіндзерський//Економіст.-2012.- № 8.- С.15-22.
6. Якубовский Н. Концептуальные основы стратегии развития промышленности Украины на период до 2017 года /Н. Якубовский, В. Новицкий, Ю. Киндзерский// Экономика Украины.- 2007.-№ 11.- С 4-20
7. Якубовский Н.Н. Внутренний рынок как зеркало проблем промышленности /Н.Н. Якубовский // Экономика Украины. - 2012.- № 8.- С. 4-15
8. Вишневский В. Промышленная политика: теоретический аспект/ В. Вишневский // Экономика Украины - 2012. - № 2. - С. 4-15
9. Дикань В.В. Забезпечення розвитку машинобудівного комплексу України в умовах створення промислово - логістичної системи: монографія.- К.: УкрДАЗТ, 2013.- 390 с.
10. Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу [Електронний ресурс] Режим доступу:<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/615/98>
11. Стратегія інноваційного розвитку України на 2010-2020 роки в умовах глобалізаційних викликів / Комітет з питань науки і освіти.- Режим доступу: <http://kno.rada.gov.ua/komosviti/control/uk/publish>

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК 338.3

КОМПЛЕКС ЗАХОДІВ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ВИСОКОТЕХНОЛОГІЧНИХ ВИРОБНИЦТВ В УКРАЇНІ

Дикань В.В., д.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

У статті доведено, що Україна знаходиться на рівні індустріального суспільства. Ретельно досліджені причини такого стану та обґрунтована необхідність розробки комплексу заходів щодо забезпечення ефективного управління високотехнологічних виробництв в Україні. Виділено, що в Україні механізми управління розвитком високотехнологічного виробництва слід формувати на макро-, мезо- та мікрорівнях. Детально опрацьовано кожен з виділених рівнів. Дослідження причинно-наслідкових зв'язків та існуючого концептуального базису стало фундаментом для розробки комплексу дієвих заходів щодо забезпечення ефективного управління високотехнологічним виробництвом в Україні.

Ключові слова: *індустріальне суспільство, ефективне управління, високотехнологічне виробництво, механізм управління.*

КОМПЛЕКС МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПРОИЗВОДСТВ В УКРАИНЕ

Дикань В.В., д.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

В статье доказано, что Украина находится на уровне индустриального общества. Исследованы причины такого положения и обоснована необходимость разработки комплекса мероприятий по обеспечению эффективного управления высокотехнологических производств в Украине. Выделено, что в Украине механизмы управления развитием высокотехнологического производства следует формировать на макро-, мезо- и микроуровнях. Подробно обработано каждый из выделенных уровней. Исследование причинно-следственных связей и существующего концептуального базиса стало фундаментом для разработки комплекса действенных мер по обеспечению эффективного управления высокотехнологическим производством в Украине.

Ключевые слова: *индустриальное общество, эффективное управление, высокотехнологичное производство, механизм управления.*

SET OF MEASURES TO ENSURE EFFECTIVE MANAGEMENT OF HIGH- TECH INDUSTRIES IN UKRAINE

Dykan V.V., Ph.D., associate professor (USA of RT)

It is proved that Ukraine is on the level of industrial society. The reasons for this situation and the necessity to develop a set of measures to ensure the effective management of high-tech industries in Ukraine. It is proved that in Ukraine control mechanisms tech Industrial. Development should be designed at the macro, meso and micro levels. More processed each of the selected levels. Investigation of the cause-effect relationships and existing conceptual basis was the foundation for the development of a set of effective measures to ensure the effective management of high-tech manufacturing in Ukraine.

Keywords: *industrial society, good governance, high-tech production, management mechanism.*

Постановка проблеми. На сьогоднішній день високотехнологічне виробництво в Україні опинилося на межі виживання. Значно погіршилися стратегічні перспективи розвитку України через слабкий рівень діяльності внутрішнього ринку, низький рівень конкурентоспроможності вітчизняного виробництва та занепад національної економіки.

Розвиток високотехнологічних галузей стає визначальним для інтенсивного типу економічного відтворення, адже перехід на випуск

високотехнологічної продукції супроводжується зниженням матеріаломісткості та енергоємності виробництва, зростанням продуктивності праці і відповідно підвищенням конкурентоспроможності країни. Сьогодні беззаперечним є той факт, що високотехнологічне виробництво є головним фактором підвищення зайнятості населення та рівня заробітної плати, що у свою чергу обумовлено інтенсивним зростанням світового виробництва й обсягами експорту високотехнологічної продукції. Таким чином, всі

ці проблеми набули особливого значення сьогодні, коли Україна стоїть перед історичним вибором стратегії свого розвитку.

Аналіз останніх джерел та публікацій. Дослідженню поточного стану та ключових проблем розвитку промисловості України присвячено праці таких вітчизняних вчених, як Ареф'євої О., Амоша О., Бабича В., Диканя В., Федулової Л. [1-5]. У працях цих авторів виділено значення та підкреслено необхідність розвитку високотехнологічного сектору у вітчизняній промисловості, оцінено стан вітчизняних високотехнологічних виробництв тощо. Втім, додаткової уваги потребують питання пов'язані з формуванням та реалізацією комплексу заходів щодо забезпечення ефективного управління розвитком високотехнологічних виробництв в Україні.

Мета статті. Розробка комплексу заходів щодо забезпечення ефективного управління високотехнологічних виробництв в Україні.

Вклад основного матеріалу. Зараз Україна знаходиться на рівні індустріального суспільства, про що свідчать відсталі від світових аналогів технології, техніка, рівень швидкості удосконалення яких не витримує критики, а також структура формування ВВП, де висока питома вага належить добувній промисловості та сільському господарству (в постіндустріальному суспільстві – сектору високих технологій та інновацій). Так, якщо у 1991 р. в галузевій структурі валової доданої вартості питома вага промисловості складала 42,3%, у 1999 р. – 32,8%, а за підсумками 2013 р. – 22,3%. При цьому питома вага обробної промисловості в структурі валової доданої вартості за видами діяльності в обсязі ВВП склало усього 14,1%. Причина такого занепаду, а відповідно, втрати лідерства української промисловості обумовлена, перш за все, розладом ресурсної бази, не дивлячись на те, що за період з 2000-2013 рр. в економіці України були періоди, як істотного підйому (до 2008 р.), так й суттєвого погіршення ситуації (криза 2008-2009 рр.) [6]. Однією з головних перешкод у розвитку високотехнологічних виробництв в Україні є спад рівня випуску висококваліфікованих спеціалістів в сфері промислових видів діяльності. Статистика показує, якщо у 2008 р. українські ВНЗ випускали 101,3 тис. молодших спеціалістів, бакалаврів, спеціалістів та магістрів, то вже у 2013 р. всього 82,8 тис.чол, що на 18,5 тис.чол менше. Це свідчить про те що, на фоні зниження ресурсного потенціалу промисловості, нація послідовно втрачає кваліфіковані кадри в сфері промислових видів діяльності. Через це, в Україні спостерігається низький рівень поєднання інтелектуальних ресурсів з новітніми технологіями, що не тільки визначають

перспективи господарського зростання, але і є показником рівня економічної незалежності і добробуту країни, її національного статусу. Таке поєднання сьогодні є одним з найважливіших чинників, що визначають конкурентоспроможність національних економік. Перехід економіки на виробництво високотехнологічної продукції супроводжується кардинальним зниженням рівня матеріаломісткості й енергоємності виробництва, ростом продуктивності праці і підвищенням конкурентоспроможності економіки держави. Тому управління розвитком високотехнологічного сектору економіки стає визначальним чинником економічного зростання держави.

Як визначає Глазєв С., управління розвитком складає необхідну підсистему нової системи регулювання економіки, що включає індикативне планування соціально-економічного розвитку, процедури вибору і реалізації пріоритетів господарської політики, механізми стимулювання НТП та інноваційної активності, інші інструменти державної політики. Без активно функціонуючої підсистеми розвитку заходи по збільшенню інвестиційної активності та пожевлісню виробництва будуть позбавлені цілеспрямованості, що може істотно понизити їх ефективність [7].

Управління розвитком є цілеспрямованим впливом керуючої системи на керовану з метою забезпечення процесу переходу від поточного стану соціально-економічної системи до кращого (досконалішого) порівняно з попереднім станом відповідно до поставлених цілей.

В Україні механізми управління розвитком високотехнологічних виробництв слід формувати на макро-, мезо- та мікрорівнях. На макрорівні таким є механізм державного регулювання соціально-економічних процесів в регіонах, інструментами якого є соціально-економічна політика, нормативно-правове, інформаційно-консультативне та методичне забезпечення (рис.1) [8].

На мезорівні має місце механізм взаємодії підсистем інноваційної системи регіонів, інструментами якого є інструменти кластерної технології, система регіонального замовлення на НДДКР, програми інноваційного розвитку регіонів та високотехнологічних виробництв, система фінансування науково-інноваційної діяльності високотехнологічних виробництв тощо.

На мікрорівні складовими комплексного механізму управління розвитком високотехнологічних виробництв є: механізм управління конкурентним потенціалом, механізм управління економічним потенціалом підприємств та об'єднань, механізм управління фінансово-економічною безпекою підприємств та об'єднань, механізм використання та розвитку кадрового потенціалу підприємств та об'єднань, механізм

управління інноваційними процесами підприємств та об'єднань, механізм управління техніко-технологічним розвитком підприємств та

об'єднань, механізм управління ризиками підприємства та об'єднань та інші.

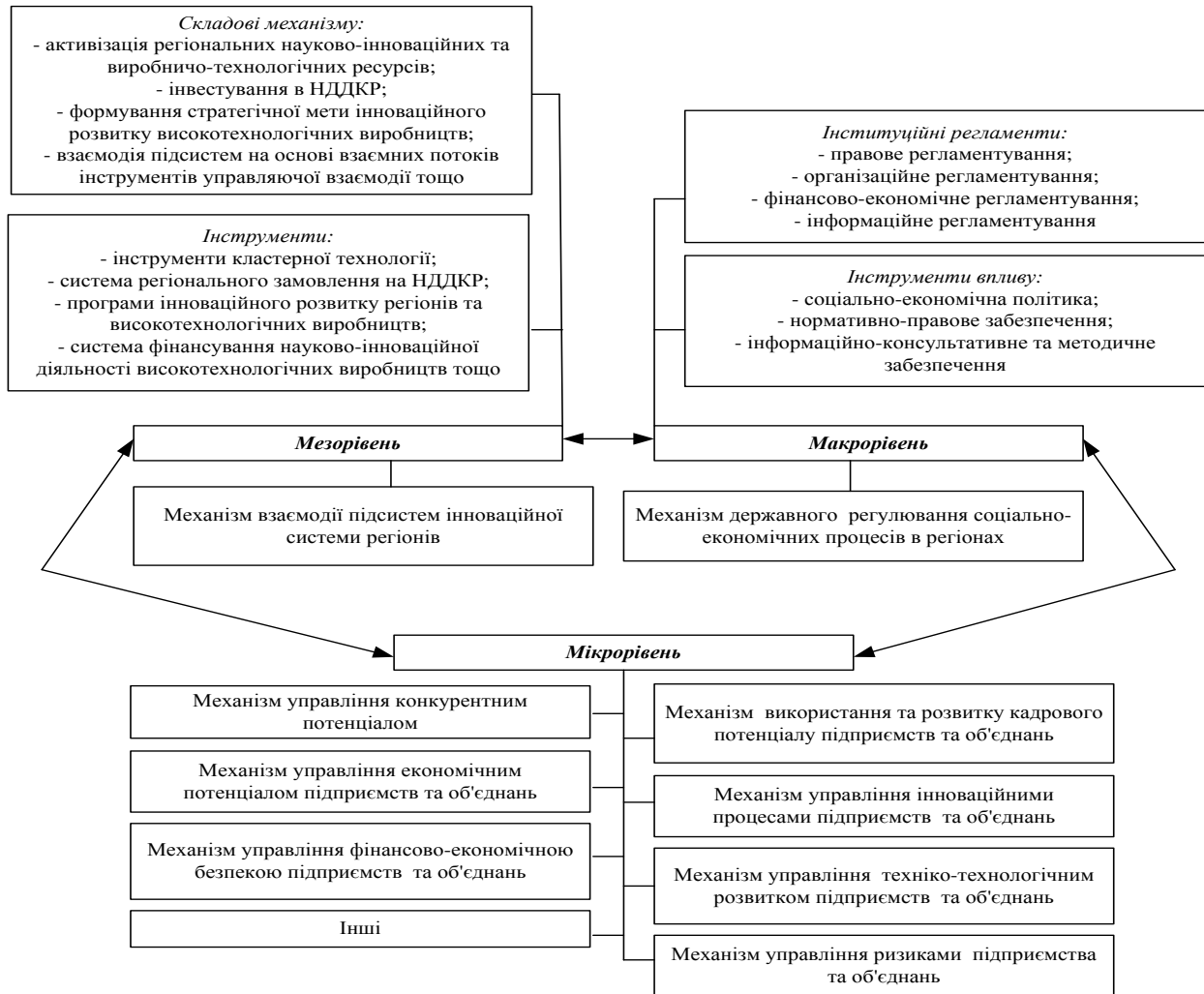


Рис. 1. Рівні механізмів управління розвитком високотехнологічних виробництв (авторська розробка)

Дослідивши рівні механізмів управління розвитком високотехнологічних виробництв, необхідно відзначити, що існує становище характеризується наявністю низки проблем, які носять системний характер та вимагають термінової реалізації ряду заходів, які б сприяли покращенню функціонування підприємств і забезпечили їх розвиток.

Серед основних причин, які стримують розвиток високотехнологічних виробництв в Україні, можна виділити слабкий рівень розвитку внутрішнього ринку, застарілу матеріально-технічну базу виробництва, низький рівень конкурентоспроможності вітчизняного виробництва, послаблення державного управління національною економікою, зокрема її промисловим комплексом, низький рівень інтеграції інформаційних та програмних

комплексів, низьку привабливість на ринку праці. Все це вимагає розробки концепції розвитку високотехнологічних виробництв України, яка забезпечила б економічне відтворення держави та змогла вивести її на новий конкурентоспроможний рівень. В загальному вигляді підходи щодо основ управління розвитком високотехнологічних виробництв в Україні подано на рисунку 2.

Метою розробки підходів щодо основ управління розвитком високотехнологічних виробництв України є визначення шляхів та засобів забезпечення якісного вдосконалення стану та структури високотехнологічних виробництв задля покращення якості продукції, що виготовляється та підвищення конкурентоспроможності на світовому ринку.

Основними завданнями є :

1. Відновлення пропорційного розвитку національної економіки, забезпечення провідної ролі промисловості, повномасштабного розвитку внутрішнього ринку шляхом постачання вітчизняної техніки, технологій, сировини, проміжної та кінцевої продукції.

2. Підвищення ефективності та конкурентоспроможності промисловості, зокрема її державного сектору.

3. Нарощування експортного потенціалу, пріоритетний розвиток вітчизняних підприємств - експортерів продукції високого ступеня переробки та виробників імпортозамінної продукції.

4. Підвищення інвестиційної привабливості.

5. Участь вітчизняних підприємств і організацій у проектах міжнародної кооперації.

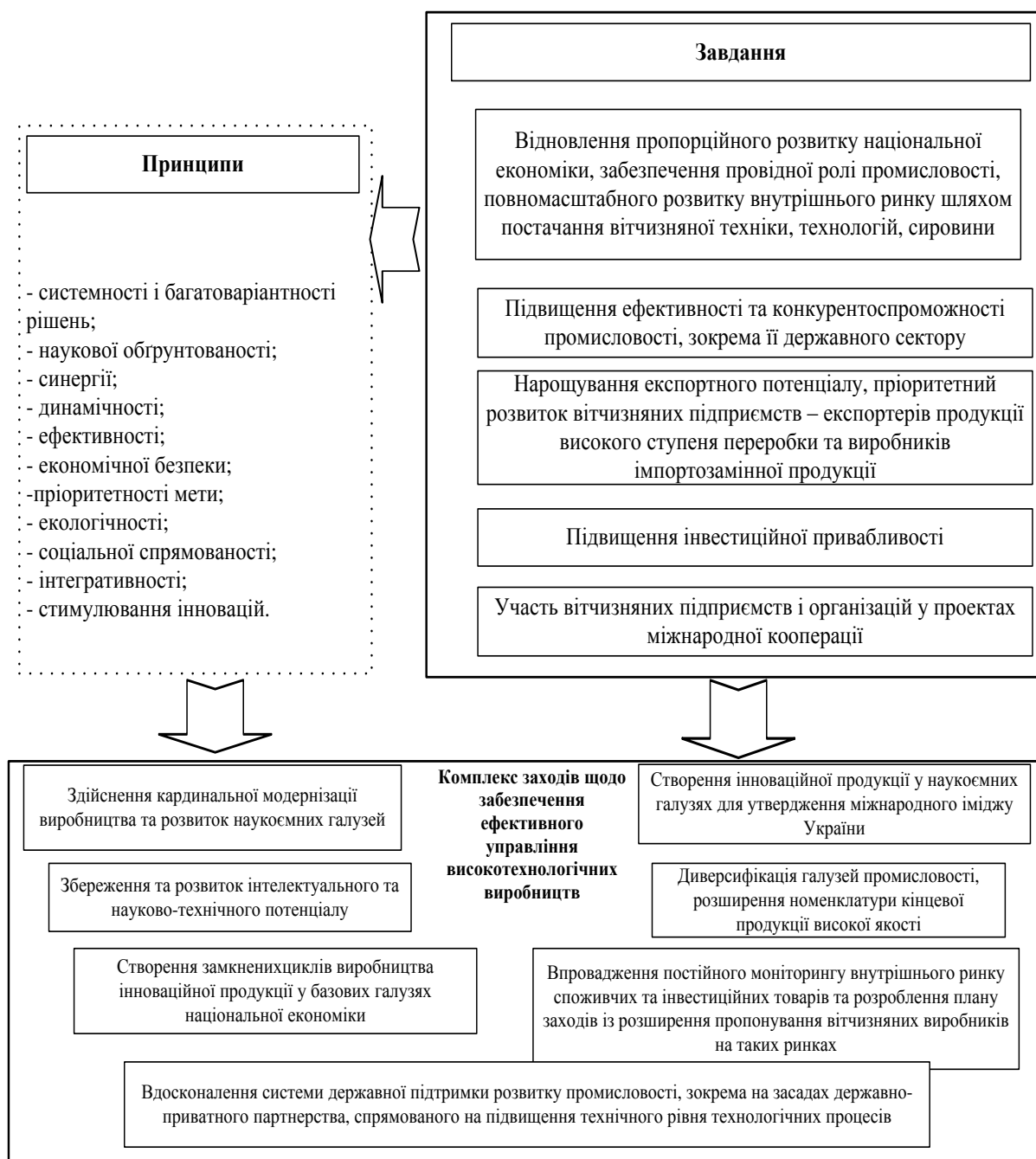


Рис. 2. Комплекс заходів щодо забезпечення ефективного управління високотехнологічних виробництв в Україні (авторська розробка)

Для досягнення поставлених завдань необхідно забезпечити реалізацію комплексу наступних заходів:

- здійснення кардинальної модернізації виробництва та розвиток наукоємних галузей,
- збереження та розвиток інтелектуального та науково-технічного потенціалу;
- створення замкнених циклів виробництва інноваційної продукції у базових галузях національної економіки;
- вдосконалення системи державної підтримки розвитку промисловості, зокрема на засадах державно-приватного партнерства, спрямованого на підвищення технічного рівня технологічних процесів;
- створення інноваційної продукції у наукоємних галузях для утвердження міжнародного іміджу України;
- диверсифікація галузей промисловості, розширення номенклатури кінцевої продукції високої якості;
- впровадження постійного моніторингу внутрішнього ринку споживчих та інвестиційних товарів та розроблення плану заходів із розширення пропозиції вітчизняних виробників.

В основу реалізації основних та забезпечувальних процесів управління розвитком високотехнологічних виробництв в Україні автор пропонує покласти наступні принципи, що складуть базис для досягнення якісних змін:

- 1) принцип системності і багатоваріантності рішень, що розробляються - дотримання вимог системного підходу в управлінні розвитком високотехнологічного виробництва, у тому числі цілеспрямованості управлінських дій, наявність контуру зворотного зв'язку;
- 2) принцип наукової обґрунтованості, що вимагає при підготовці та ухваленні рішень використання сучасних науково обґрунтованих методів, моделей і підходів до управління;
- 3) принцип синергії - кожне схвалюване рішення повинно розглядатися в комплексі з іншими рішеннями і управляючими діями для оцінювання можливого синергетичного ефекту та його наслідків;
- 4) принцип динамічності, що передбачає гнучкість і адаптивність системи управління до динаміки соціально-економічної системи регіонів та країни у цілому і його макроекономічного оточення;
- 5) принцип ефективності, що передбачає позитивні результати управляючої дії як для суб'єкту, так і для об'єкту управління;
- 6) принцип економічної безпеки - дотримання вимог забезпечення безпеки (економічної, інвестиційної, виробничої, бюджетної тощо) при ухваленні управлінських рішень і здійсненні управлінських дій;

7) принцип пріоритетності мети, що забезпечує збалансованість розвитку високотехнологічного виробництва, відповідно до якого необхідно чітко збудувати ієрархію мети розвитку, що суворо підкоряється системі обраних пріоритетів;

8) принцип екологічності передбачає обов'язкову оцінку і мінімізацію негативних екологічних ефектів, пов'язаних з реалізацією управлінських рішень і підтримку заходів, направлених на підвищення екологічності функціонування високотехнологічних виробництв;

9) принцип соціальної спрямованості, згідно якому стратегічні рішення, що розробляються, програми і проекти в рамках стратегічного планування і управління на різних рівнях повинні бути направлені на підвищення якості життя населення, підтримку соціальної стабільності в регіонах;

10) принцип інтегративності, при якому реалізується механізм державно-приватного партнерства і дотримуються соціально-етичні норми;

11) принцип стимулювання інновацій, відповідно до якого необхідно забезпечити ефективну реалізацію нових інноваційних ідей і потенціалу в управлінських, економічних, екологічних, виробничих, соціальних і технологічних підсистемах високотехнологічного виробництва в умовах модернізаційних перетворень.

Висновок. Отже, запропонований комплекс заходів щодо забезпечення ефективного управління високотехнологічних виробництв в Україні є базисом для якісного вдосконалення стану та підвищення економічного рівня держави і виступає методологічною основою для розробки відповідного програмного документу. Їх реалізація передбачає модернізацію промисловості, а також створення умов для піднесення вітчизняної науки та інноваційної сфери, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності національної економіки та надасть можливість побудувати високотехнологічну державу.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Ареф'єва О.В. Політика управління оборотним капіталом підприємства: теоретичний аспект / О.В. Ареф'єва, Н.Ю. Соломіна // Агросвіт.- 2012. - №16. - С. 23 - 27.
2. Амоша О.И. Промышленная политика Украины: концептуальные ориентиры на среднесрочную перспективу / О.И. Амоша, В.П.Вишневыский, Л.О. Збаразька // Экономика Украины.- 2009. - №12. - С. 4-13.
3. Бабич В.П. Розвиток соціальної сфери як передумова інноваційного розвитку науково-технічного і виробничого комплексу регіону / В.П.

Бабич, В.П. Третяк // Вісник Харківського національного університету: Зб. Наук. Праць. – Режим доступу: <http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/vkhnu/Ekon/802/08btroz.pdf>

4. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств: підручник / [В.Л.Дикань, Ю.Т.Боровик, О.М. Полякова та ін.].- Харків: УкрДАЗТ, 2011. – 387 .

5. Інноваційно-технологічний розвиток України: стан, проблеми, стратегічні перспективи: Аналітичні матеріали до Парламентських слухань [“Стратегія інноваційного розвитку України на 2010–2020 роки в умовах глобалізаційних викликів”] / [Л.І. Федулова, Ю.М. Бажал, І.А.

Шовкун та ін.]; за ред. Л.І. Федулової, Г.О. Андрощука; Ін-т екон. та прогнозув. НАН України. – К., 2009. – 196 с.

6. Статистичний щорічник України за 2013 рік. – К., 2014.- С.77;

7. Глазьев С. Управление развитием – фактор устойчивого экономического роста [Электронный ресурс] / С. Глазьев. Режим доступа: http://vasilieva.narod.ru/ptpu/5_4_99.htm

8. Дикань В.В. Забезпечення розвитку машинобудівного комплексу України в умовах створення промислово-логістичної системи: монографія /Дикань В.В.- Харків: УкрДАЗТ, 2013р. – С. 56.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.

УДК 339.92

ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ АПК УКРАЇНИ ДЛЯ СТИМУЛЮВАННЯ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЮ ПРОДУКЦІЄЮ В УМОВАХ АСОЦІАЦІЇ З ЄС

Маханьова Ю.М., аспірант (ХНУ імені В.Н. Каразіна)

У статті проведено аналіз заходів Коаліційної угоди, Програми діяльності Кабінету Міністрів України на 2015–2020 роки, а також Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», спрямованих на стимулювання виробництва сільськогосподарської продукції для задоволення внутрішнього попиту і розвитку експортного потенціалу. Обґрунтовано пріоритети розвитку АПК України, що стимулюватимуть збільшення зовнішньої торгівлі сільськогосподарською продукцією в умовах асоціації з ЄС.

Ключові слова: сільськогосподарська продукція, агропромислове виробництво, зовнішня торгівля, угода про асоціацію з ЄС.

ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ АПК УКРАИНЫ ДЛЯ СТИМУЛИРОВАНИЯ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИЕЙ В УСЛОВИЯХ АССОЦИАЦИИ С ЕС

Маханева Ю.Н., аспирант (ХНУ имени В.Н. Каразина)

В статье проведен анализ мероприятий Коалиционного соглашения, Программы деятельности Кабинета Министров Украины на 2015-2020 годы, а также Стратегии устойчивого развития «Украина - 2020», направленных на стимулирование производства сельскохозяйственной продукции для удовлетворения внутреннего спроса и развития экспортного потенциала. Обоснованы приоритеты развития АПК Украины, которые будут стимулировать увеличение внешней торговли сельскохозяйственной продукцией в условиях ассоциации с ЕС.

Ключевые слова: сельскохозяйственная продукция, агропромышленное производство, внешняя торговля, соглашение об ассоциации с ЕС.

PRIORITIES OF AIC UKRAINE FOR SIMULATING AGRICULTURAL TRADE UNDER ASSOCIATION WITH THE EU

Makhanova Iuliia, graduate (V.N. Karazin Kharkiv National University)

The article analyzes the activities of the Coalition agreement, the Program of the Cabinet of Ministers of Ukraine 2015-2020, as well as the Sustainable Development Strategy "Ukraine - 2020", aimed at stimulating agricultural production to meet domestic demand and export potential development. The development priorities of Agrarian Policy of Ukraine, which will stimulate an increase in foreign trade in agricultural products in terms of association with the EU, were justified. The enactment of the Law "On agricultural system", which is necessary to clearly define public policy, differentiated for each of the four groups of producers, was deemed necessary. State policy on agricultural corporations should be regulated as activities of corporate structures in other sectors. These agro-industrial corporations are excluded from the benefits system and state support of agricultural activities. Government policy on corporate farms should include the following: corporate farms operate using the existing means of state support and tax benefits. State policy on family farms should be formed in this direction: family farms are given priority in state support for all programs. Government policy on consumer (social) facilities should be conducted so, that agricultural activities of households for the purpose of food self-sufficiency was the sphere of influence of the state agrarian policy.

Keywords: *agricultural products, agro-industrial production, foreign trade, association agreement with the EU.*

Постановка проблеми. При вступі до СОТ Україна пішла на значні поступки в бік міжнародного співтовариства і, в першу чергу, по відношенню до розвинених країн. При цьому, Угода про асоціацію з ЄС, левову частку якої складає саме угода про створення розширеної зони вільної торгівлі, з певній мірі цю ситуацію виправляє, тобто вирівнює умови співпраці аграрних і агропереробних підприємств України та ЄС, робить більш доступними європейські ринки для вітчизняних виробників. Представники основних галузей агропродовольчого сектору України очікують від імплементації Угоди про асоціацію з ЄС, особливо від введення в дію з 01 січня 2016 року зони вільної торгівлі, певної вигоди для держави, оскільки європейські ринки стануть для українських виробників більш відкритими. Як наслідок актуальною стає проблема вивчення зовнішньоекономічних аспектів розвитку агропромислового комплексу (АПК) України в нових умовах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вказаною проблемою займалися багато відомих українських вчених і фахівців, зокрема: аналізом соціально-економічних наслідків членства України в СОТ – І. Бураковський та В. Мовчан [1], В. Гець [19; 20], І. Кліменко, О. Федірко та І. Ус [22]; оцінкою можливостей і заміщенням ринків збуту для продукції підприємств реального сектору України – М. Кизим та І. Мацюшенко [12; 13], В. Сіденко [18], В. Точилін [17]; аграрними аспектами створення зони вільної торгівлі між Україною та ЄС – І. Кобута [8], Т. Осташко і Л. Волощенко-Холда [10] та багато інших.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Однак існуючі умови Угоди про асоціацію з ЄС в частині зони вільної торгівлі для

сільськогосподарської продукції потребують визначення пріоритетних напрямів розвитку АПК, що стимулюватимуть розвиток зовнішньої торгівлі цією продукцією.

Метою статті є визначення пріоритетів розвитку АПК України, що стимулюватимуть збільшення обсягів зовнішньої торгівлі сільськогосподарською продукцією в умовах асоціації з ЄС.

Вклад основного матеріалу дослідження. Коаліційна угода, підписана 21 листопада 2014 року також передбачає низку заходів, спрямованих на підтримку зовнішньої торгівлі продукцією агропромислового комплексу України і, перш за все, стимулювання виробництва сільськогосподарської і харчової продукції для задоволення внутрішнього попиту і розвиток експортного потенціалу в тих напрямках, де українська продукція має компаративні переваги по відношенню до країн-партнерів [6].

Коаліційну угоду було затверджено 11 грудня 2014 року разом із Програмою діяльності КМУ на 2015–2020 роках. У вступному слові Прем'єр-міністра України на засіданні Уряду 9 грудня 2014 року було підкреслено, що «ключовим завданням з підтримки українського експорту і захисту українських ринків є виконання Угоди про асоціацію з Європейським Союзом і зони вільної торгівлі з ЄС» [4]. Так, в Розділі 4. «Нова економічна політика» Програми діяльності Кабінету Міністрів України на 2015–2020 рр. передбачено дії щодо активного просування експорту та захисту внутрішнього ринку, а саме [15]:

- максимальне використання переваг режиму вільної торгівлі з державами - членами ЄС (постійно);

- підписання з урахуванням національних інтересів угод про створення зони вільної торгівлі з Канадою, Туреччиною, Ізраїлем, Радою співробітництва арабських держав Перської затоки (РСАДПЗ), Економічним співтовариством держав Західної Африки (ЕКОВАС) (до 2018 року);

- проведення наступальної політики Торговим представником України (постійно);

- збільшення удвічі обсягів експорту товарів вітчизняного виробництва до 2019 року.

Щодо проведення нової продовольчої політики, то А. Яценюк у своєму виступі підкреслив, що «єдина галузь, яка продемонструвала темпи росту в поточному році, це аграрна галузь. Україна повинна захопити лідерство на світовому продовольчому ринку. І саме для цього Уряд оголошує про нову продовольчу політику, яка має на меті захоплення зовнішніх ринків і постачання власних продуктів харчування на внутрішній ринок України. Неприпустимо, коли аграрна держава номер 1 у Європі закупає по імпорту половину продуктів харчування. Ми повинні не імпортувати, а експортувати. Ще раз нагадаю, саме для цього Уряд пропонує окрім експорту зернових, ячменю, нашої аграрної продукції, експортувати продукти переробки. І для цього нам треба зробити низку серйозних змін, в першу чергу, на ринку землі, в аграрному секторі» [4].

В Розділі 6 «Нова продовольча політика» Програми діяльності Кабінету Міністрів України на 2015–2019 роки передбачено дії щодо [15]:

1) підготовки до проведення земельної реформи, а саме:

- інвентаризація та розмежування земель сільськогосподарського призначення державної, комунальної та приватної власності;

- удосконалення орендних відносин, монетизація орендних платежів, запровадження ефективних регуляторних механізмів для розвитку ринку оренди земель, в тому числі:

• розроблення та сприяння прийняттю Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про оренду землі» щодо довгострокової оренди (2015 рік);

• формування бази даних Державного земельного кадастру (2018 рік);

2) підтримки та розвитку малого і середнього бізнесу на селі, в тому числі:

- розроблення та сприяння прийняттю Закону України «Про локальні аграрні ринки» (2015 рік);

- прийняття і виконання програми мікрокредитування малих сільських господарств (2015–2016 роки);

3) утвердження лідерства на світовому продовольчому ринку, стимулювання експорту, відкриття європейських ринків для вітчизняних виробників та поглиблення переробки, а саме:

- створення та просування бренду «Продукт України» (2015 рік);

- розвиток портової та залізничної інфраструктури для нарощування експорту (2015–2019 роки);

- використання аграрних квот на ринки держав - членів ЄС та збільшення їх обсягів (постійно);

4) продовольчої безпеки в особливий період та забезпечення проведення стабільної посівної кампанії, в тому числі:

- розроблення та сприяння прийняттю у новій редакції Закону України «Про державний матеріальний резерв» (2015 рік);

- зміна ролі Аграрного фонду шляхом розроблення та сприяння прийняттю у новій редакції Закону України «Про державну підтримку сільського господарства України» (2015 рік);

5) залучення кредитних ресурсів розміром до 1 млрд доларів США від міжнародних інституцій (2015 рік);

6) створення ефективної системи корпоративного управління ПАТ «Державна продовольчо-зернова корпорація України» та ПАТ «Аграрний фонд».

Крім того, 12 січня 2015 року Президент України П. Порошенко підписав Указ «Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020». Ціллю реформ визначено досягнення європейських стандартів життя і достойного місця України в світі. Стратегія затвердила чотири вектори розвитку держави та реалізацію 62 реформ, серед яких передбачено і реформу сільського господарства та рибальства [16].

Стратегія визначила 25 ключових показників-індикаторів, за якими буде оцінено хід виконання реформ та програм, передбачених Стратегією. Зокрема: планується, що в рейтингу Всесвітнього банку Doing Business Україна підніметься з 112-го місця і займе місце серед перших 30 позицій; рейтинг за зобов'язаннями в іноземній валюті за шкалою Standard and Poors складе не нижче інвестиційної категорії «BBB»; ВВП (за ПКС) на одну особу підвищиться з 8,5 тис. дол. США до 16 тис. дол. США; чисті надходження прямих іноземних інвестицій до 2020 року повинні скласти більше 40 млрд дол. США.

Забезпечення ефективного впровадження положень Стратегії залежить, перш за все, від процедурних і інституційних аспектів управлінського процесу. Як наслідок, Кабінетом Міністрів України розроблено план заходів з виконання Програми діяльності Кабінету Міністрів України та Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020» у 2015 році. В цьому плані заходів передбачено також низку завдань Міністерству аграрної політики та продовольства України з реалізації вказаних Програми і Стратегії [5; 14].

В той же час, станом на початок квітня 2015 року не виконано цілу низку передбачених Коаліційною угодою розділів і пунктів, а саме [7]:

1) У Розділі VIII «Забезпечення прискореного економічного розвитку» – не презентовано бюджетних механізмів прискореного економічного розвитку;

2) У Розділі XI «Реформа сільського господарства»: п. 1.2. – питання передачі у комунальну власність земель державної власності, поза межами населених пунктів – не врегульовано (законопроект №1159 – це врегулює); п. 2.1. – експортерам зерна – зернотрейдерам ПДВ не відшкодовується; п. 2.3. – у бюджеті відсутня державна підтримка фермерських господарств; п. 2.4. – відсутнє законодавче врегулювання та запровадження фінансових інструментів (дериватив) на ринках сільськогосподарської продукції; п. 3.1. – коштів у бюджеті на формування державного мобілізаційного продовольчого резерву не передбачено; п. 4.1. – Концепцію розвитку сільських територій не розроблено; п. 4.2. – не передбачена сплата ПДФО за місцем здійснення підприємницької діяльності (розташування земельної ділянки) (законопроект №1899 це вирішує).

На думку багатьох експертів українського агроринку, наприклад спеціалістів групи VoxUkraine, вказані заходи Коаліційної угоди повинні враховувати такі напрями реформування сільського господарства [23]:

– здійснення переходу в діяльності органів державної влади, що займаються питаннями розвитку АПК та торгівлі агропромисловою продукцією, на європейські принципи: прозорості, публічності, ефективності. В цьому контексті необхідно обнародувати результати діяльності конкретних підприємств, які в умовах воєнних дій 2014–2015 років одержують сотні мільйонів на повернення ПДВ, одержують бюджетні компенсації за будівництво аграрної інфраструктури з подальшим виводом коштів в офшори тощо;

– реформування органів управління АПК відповідно до міжнародних стандартів, відмовившись від архаїчних системи розподілу та принципів управління і зробивши їх центром у розвитку сільських громад як основи для формування подальшої ефективної державної політики;

– запровадження ринку землі повинно враховувати і захищати інтереси дрібних власників, не допускати елементарної скупки земельних паїв крупними володарями капіталів, підтримувати конкурентні умови обігу земель за непростих нинішніх умов, коли зменшується капіталізація цього ринку;

– обґрунтування доцільності введення мінімального терміну оренди земель, земельних паїв не менше 15 років замість теперішніх 7 років, який і так враховує повноцінну сівозміну. Таких довгий термін оренди може остаточно законодавчо закріпити селян, які навіть за сьогоднішніх семилітніх термінах оренди не можуть розірвати угоди про оренду із несумлінними орендарями, що за використання селянських паїв розраховуються половиною або ще чимось;

– визначення правового статусу агрохолдингів і великих сільськогосподарських підприємств шляхом прийняття закону «Про агрохолдинги», оскільки закони «Про фермерське господарство» і «Про особисте селянське господарство» вже діють відносно давно, а діяльність великих господарств ніяк не врегульована. Перш за все, необхідно розробити нову систему оподаткування сільськогосподарських товаровиробників, у результаті чого великі і багаті підприємства втратять чималі преференції, що буде сприяти створенню конкуренції на ринку;

– розвиток саме сільських громад, поселенської мережі, а не сільських територій (полів, розлінійовані ґрунтовими дорогами і лісосмугами, що захищають орний шар від вітрової ерозії).

Реорганізацію структур управління та реорганізацію законодавства в АПК доцільно здійснювати вже після того, як буде визначена аграрна політика держави, оскільки і структура управління, і законодавство є інструментами реалізації цієї політики. Так, наприклад, Бернард Кейсі, президент Американської торговельної палати в Україні, вважає, що Мінгагрополітики повинно посилити контроль за діяльністю підзвітних органів, в тому числі за діяльністю Державної ветеринарної і фітосанітарної служби України та Державної сільськогосподарської інспекції, а також розробити спеціальні процедури, які б дозволяли бізнесу апелювати до дій (або бездіяльності) представників даних органів на протязі певного періоду часу (переважно не більше 10 днів) [21].

Крім того, сьогодні вже розроблено певну кількість законопроектів і прийнято низку законів, що дозволяють дерегулювати аграрну сферу і подолати корупцію, однак їх прийняття весь 2013 р. блокувалося у Верховній Раді аграрним блоком уряду М. Азарова.

В табл. 1 наведено декілька першочергових законопроектів відносно дерегулювання у сфері агропромислового комплексу України [9; 11].

Єдиним способом звільнитися від основних корупційних схем, що діють в аграрній сфері держави, – це відмінити процедури і дозвільні

Державне регулювання економіки

документи, які не застосовуються в країнах-членах СОТ і ЄС.

Таблиця 1

Першочергові закони і законопроекти відносно дерегулювання у сфері агропромислового комплексу України станом на 01.04.2015 р.

Назва закону або законопроєкту	Стан прийняття або проходження	Основна сутність пропозицій
1	2	3
Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України (відносно забезпечення безпечної експлуатації сільськогосподарської техніки)»	Від 3 червня 2014 року № 1303-VII	Відміняє обов'язковий технічний контроль сільськогосподарської техніки
Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України відносно уточнення повноважень нотаріусів і особливостей реєстрації похідних майнових прав на земельні ділянки сільськогосподарського призначення»	Від 5 березня 2015 року № 247-VIII	Відміняє подвійну реєстрацію при оформленні договору оренди
Проект закону «Про внесення змін в Закон України «Про зерно і ринок зерна в Україні» (відносно дерегуляції ринку зерна)»	Від 27.11.2014 р. № 903 (прийнятий за основу 21.05.2013 р., підготовлений до другого читання 27.11.2014 р.)	Відміняє обов'язкову сертифікацію якості зерна
Проект закону «Про внесення змін до деяких законів України відносно державного регулювання ринку засобів захисту рослин»	Від 22.07.2013 р. № 3008 (одержано висновок комітету ВР від 25.03.2014 р.)	Відміняє узгодження на ввезення засобів захисту рослин
Проект закону «Про внесенні змін до деяких законодавчих актів України відносно сталого використання земель сільськогосподарського призначення»	Одержаний ВР України 24.09.2013 р., Не прийнятий ВР України 13.05.2014 р.	Відміняє обов'язковість проєктів сівобігу і низки документів при реєстрації права оренди

Джерело: [9; 11].

Державі потрібно визначити сфери, які потребують контролю (забезпечення продовольчої безпеки, охорона навколишнього середовища і біорізноманіття), залишивши за собою функції моніторингу у інших секторах (сертифікація якості зерна, зерносховищ). Таким чином держава

мінімізує втручання у підприємницьку діяльність аграрних компаній.

В табл. 2 наведено деякі проблемні питання державного регулювання діяльності підприємств агропродовольчого комплексу, які необхідно вирішити якнайшвидше на законодавчому рівні [9; 11].

Таблиця 2

Проблемні питання державного регулювання діяльності підприємств агропродовольчого комплексу України 2014–2015 років

Питання	Наслідки	Спосіб вирішення	Примітки
1	2	3	4
Заборона ввезення і використання деяких харчових добавок (законо-проект №2643 від 28.03.13 р.)	Зникнення з ринку окремих видів харчових продуктів	Відмінити законопроект при розгляді у першому читанні (висновок комітету ВР від 09.10.2013 р.; законопроект відхилено 16.10.2013 р.)	Харчові добавки, які пропонується заборонити, визнані на міжнародному рівні безпечними. Положення законопроекту не відповідають правилам СОТ і зобов'язанням України перед СОТ

1	2	3	4
Необхідність прийняття законопроекту «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України відносно безпеки харчових продуктів»	Недосконалість системи безпеки харчових продуктів в Україні, відсутність єдиного органу контролю, велика кількість дозвільних документів, існування корупційних схем	Прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України відносно безпеки харчових продуктів» від 22.07.2014 р. № 1602-18 (набере чинності 20.09.15 р.)	На основі законопроектів №3102 від 20.08.13 р. та №3102-1 від 05.09.13 р.
Маркування харчових продуктів про відсутність ГМО	Відповідно до європейського законодавства (зокрема Директиви ЄС №1830/2003) існує вимога маркування щодо наявності вмісту ГМО у харчовому продукті. В Україні існує вимога щодо його відсутності	Відмінити норму щодо обов'язково-го нанесення над-пису «без ГМО» на упаковку продуктів харчування, якої не існує у жодній країні. Прийнято в цілому проект закону про внесення змін до деяких законів України щодо інформування населення про вміст у харчовій продукції генетично модифікованих організмів №0912 від 12.12.12р. Проект закону не набрав голосів 17.06.2014 р.	Законопроект дороблений з урахуванням зауважень народних депутатів і громадських організацій
Обмеження виробництва, використання, ввезення і розповсюдження полімерних пакетів і упаковок подовженого зберігання (законопроект №2353 від 20.02.13р.)	Зупинення більшості виробництв українських продовольчих товарів	Відмінити законопроект при розгляді у першому читанні (висновок комітету ВР від 15.05.2013р.; прийнято за основу 27.05.2013 р.)	Альтернативою законопроекту може бути впровадження європейської моделі поводження з відходами упаковки.
Введення збору з виробників та імпортерів упаковки і товарів в упаковці на переробку твердих побутових відходів	Введення ще одного екологічного податку на тверді побутові відходи. Непрозорість застосування цього податку	Відмінити при розгляді у першому читанні законопроекти №2611а від 18.07.13 р. і №2612а від 18.07.13 р. Прийняття за основу законопроекту «Про упаковку і відходи упаковки» 17.09.2014 р.	Законопроекти №2611а від 18.07.13 р. і №2612а від 18.07.13 р. протирічать Регламенту Європарламенту і Ради ЄС 94/62 від 20.12.94 р. Проект Закону про упаковку та відходи упаковки №4266а від 08.07.2014 р. (висновок комітету ВР від 16.09.2014 р.)

1	2	3	4
Безпідставне корегування митної вартості товарів, що імпортуються, і затримка їх митного оформлення	Затримка митного оформлення товарів і безпідставне завищення базової вартості товару	Внести зміни до Митного кодексу, передбачивши, що документом, який підтверджує заявлену митну вартість, є декларація митної вартості	Вирішення даного питання має особливе значення для українських підприємств, які здійснюють імпорт сировини для вітчизняного виробництва

Джерело [9; 11].

Таким чином, єдиним шляхом реформування агропромислового сектору України в умовах її членства в СОТ і асоціації з ЄС є реформування системи управління цим сектором економіки та його дерегуляція [13, с.58-59]. У стратегічній перспективі аграрний сектор слід формувати як цілісну систему, що органічно поєднує представлених наразі різних за формами організації та розмірами чотирьох груп виробників сільськогосподарської продукції виробників [2; 3].

Висновки: Таким чином, основними пріоритетами розвитку АПК України, що стимулюватимуть збільшення обсягів зовнішньої торгівлі сільськогосподарською продукцією в умовах асоціації з ЄС, є наступні:

- ухвалення закону «Про аграрний устрій», в якому необхідно чітко визначити критерії, за якими той чи інший суб'єкт господарювання відноситься до однієї з чотирьох груп виробників, з метою запровадження державної політики, диференційованої щодо кожного з них;

- державна політика щодо агропромислових корпорацій повинна формуватись наступним чином: діяльність агропромислових корпорацій за типом вертикально інтегрованих структур (агрохолдингів) підлягає такому ж державному регулюванню, як діяльність корпоративних структур в інших секторах економіки, з обов'язковим веденням і оприлюдненням повноцінної консолідованої звітності, у тому числі й у розрізі підприємств, що входять до їх складу. З метою вилучення до бюджету незаконно привласнених агрохолдингами рентних надприбутків запроваджуються механізми упорядкування рентних відносин у сільському господарстві. При цьому агропромислові корпорації вилучаються з системи пільг і державної підтримки аграрної діяльності;

- державна політика щодо корпоративних ферм повинна включати наступне: корпоративні ферми (господарські товариства та корпоративні фермерські господарства), які господарюють самостійно (тобто не є учасниками вертикально інтегрованих структур) та мають в обробітку не більше як 10 тис. га

сільськогосподарських угідь, функціонують з використанням діючих засобів державної підтримки та податкових пільг;

- державна політика щодо сімейних господарств повинна реформуватись у такому напрямку: сімейним господарствам надається пріоритет у системі державної підтримки за всіма програмами. Основними видами їх оподаткування залишаються фіксований сільськогосподарський податок (для фермерських господарств) і земельний податок (для особистих селянських господарств). Ставки цих податків можуть бути диференційованими залежно від складу та площі сільськогосподарських угідь, продуктової структури виробництва тощо. Водночас у сімейних фермерських і товарних та напівтоварних селянських господарствах вони не повинні істотно відрізнятися;

- державна політика щодо споживчих (соціальних) господарств повинна проводитись таким чином, щоб сільськогосподарська діяльність домогосподарств з метою продовольчого самозабезпечення була сферою впливу державної аграрної політики. Держава інституційно підтримує цю діяльність, створює сприятливі умови для її здійснення і заохочує господарства споживчого типу до виробництва сільськогосподарської продукції як для власного споживання, так і для експорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Аналіз соціально-економічних наслідків членства України в СОТ після трьох років членства : очікування і реалії [Текст] / І. Бураковський, В. Мовчан; Ін-т екон. дослідж. та політ. консульт. – К. : ІЕДПК, 2011. – 58 с.
2. Бородіна О. На яку модель аграрного сектору має орієнтуватися Україна у стратегічній перспективі? [Текст] / О. Бородіна, І. Покопа. – Дзеркало тижня. – 06.07.2013. – №25. – С. 8.
3. Бородіна О. Яка модель агросектора потрібна Україні? [Текст] / О. Бородіна, І. Покопа. – Дзеркало тижня. – 18.05.2012. – №18. – С. 8.
4. Вступне слово Прем'єр-міністра України Арсенія Яценюка на засіданні Уряду 9 грудня 2014 року [Електронний ресурс] / Урядовий портал. –

- Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=247804904&cat_id=244823857.
5. Інформація Міністерства аграрної політики та продовольства України про стан виконання плану заходів з виконання Програми діяльності Кабінету Міністрів України та Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020» у 2015 році за березень 2015 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://minagro.gov.ua/apk?nid=16640>.
6. Коаліційна угода від 21 листопада 2014 (узгоджений варіант) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zaxid.net/news/showNews.do?blok_poroshenka_ta_samopomich_oprilyudnili_uzgodzheniy_tekst_koalitsiynoi_ugodi&objectId=1330153.
7. Коаліційна Угода: що не виконано? [Електронний ресурс] / Інформаційний портал «Україна без корупції», 13.03.2015. – Режим доступу : <http://www.corruption.net/statti/item/22169-koalitsiina-uhoda-shcho-ne-vykonano>.
8. Кобута І. В. Аграрні аспекти створення зони вільної торгівлі між Україною та ЄС [Текст] / І. В. Кобута. – Актуальні проблеми економіки. – 2010. – №4. – С.31–38.
9. Маханьова Ю. М. Асиметрія умов угод України про членство у СОТ та асоціацію з ЄС у зовнішній торгівлі агропродовольчими товарами [Текст] / Ю. М. Маханьова // Бізнес Інформ, 2014. – №9. – С. 26-34.
10. Осташко Т. О. Надзвичайні заходи СОТ для захисту ринків агропродовольчих товарів : монографія [Текст] / Т. О. Остащенко, Л. Ю. Волощенко-Холда ; НАН України, Ін-т екон. та прогнозув. – К., 2011. – 224 с.
11. Офіційний портал Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc6_main?id=&pid069=151&Ses=0&Sk1=8.
12. Оцінка можливостей розширення і заміщення ринків збуту для продукції підприємств реального сектору України : монографія / за заг. ред. проф. М. О. Кизима, проф. І. Ю. Матюшенко; Ю. М. Маханьова та інш. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2014. – 280 с.
13. Оцінка наслідків членства України у Світовій організації торгівлі : монографія / за заг. ред. проф. М. О. Кизима, проф. І. Ю. Матюшенко; Ю. М. Маханьова та інш. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2014. – 212 с.
14. Про затвердження плану заходів з виконання Програми діяльності Кабінету Міністрів України та Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020» у 2015 році [Електронний ресурс] / Розпорядження Кабінету Міністрів України від 4 березня 2015 р. № 213-р. – Режим доступу : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KR150213.html
15. Про Програму діяльності Кабінету Міністрів України [Електронний ресурс] / Постанова Верховної Ради України від 11 грудня 2014 року № 26-VIII. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/26-19>.
16. Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020» / Указ Президента України від 12 січня 2015 року № 5/2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.president.gov.ua/documents/18688.html>; <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.
17. Ринки реального сектора економіки України в інституціональному середовищі СОТ : кон'юнктура та інтеграція [Текст] / за ред. проф. В. О. Точиліна ; НАН України, Ін-т екон. та прогнозув. – К., 2012. – 552 с.
18. Сиденко В. Р. Глобалізація и экономическое развитие. Т. 1 [Текст] / В. Р. Сиденко. – К. : Феникс, 2008. – 376 с.
19. Соціально-економічний стан України : наслідки для народу та держави : національна доповідь [Текст] / за заг. ред. В. М. Гейця. – К. : НВЦ НБУВ, 2009. – 687 с.
20. Стратегічні виклики ХХІ століття суспільству та економіці України : монографія. В 3 т. [Текст] / за ред. акад. НАН України В. М. Гейця, акад. НАН України В. П. Семіноженка, чл.-кор. НАН України Б. Є Кваснюка. – К. : Феникс, 2007.
21. Татаренко Г. Что позже: отечественный АПК ожидает структурных реформ / Г. Татаренко, А. Силивончик, В. Денисенков // Бизнес. – №10. – 2014. – С. 40-43.
22. Три роки членства в СОТ : тенденції зовнішньої торгівлі України у посткризовий період : аналіт. доповідь [Текст] / І. В. Клименко, О. А. Федірко, І. В. Ус ; Нац. ін-т. стратег. дослідж. – К. : НІСД, 2011. – 72с.
23. Чопенко В. Перекоаліціювання АПК: error! / В. Чопенко // Дзеркало тижня. - 2014. – №44. – С. 8.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Зайцева І.Ю.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 332.1:330.34

ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ МЕТОДОЛОГІЇ ОЦІНКИ ВПЛИВУ ПРОСТОРОВИХ ЧИННИКІВ НА ПРОЦЕСИ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Родченко В.Б., д.е.н., доцент, (ХНУ ім. В.Н. Каразіна)

Розглянуті проблеми методології регулювання просторового розвитку національної економіки. Розкрито протиріччя просторового чинника та процесів концентрації економічної активності. Наведені ключові індикатори оцінки просторового розвитку економіки. Визначено орієнтири розвитку системи моніторингу просторового розвитку в Україні. Запропоновані методологічні підходи до оцінки впливу просторового чинника на розвиток національної економіки.

Ключові слова: просторові чинники, національна економіка, соціально-економічний розвиток, просторовий розвиток.

ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ МЕТОДОЛОГИИ ОЦЕНКИ ВЛИЯНИЯ ПРОСТРАНСТВЕННЫХ ФАКТОРОВ НА ПРОЦЕССЫ СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Родченко В.Б., д.э.н., доцент, (ХНУ им. В.Н. Каразина)

Рассмотрены проблемы методологии регулирования пространственного развития национальной экономики. Раскрыто противоречия пространственного фактора и процессов концентрации экономической активности. Приведены ключевые индикаторы оценки пространственного развития экономики. Определены ориентиры развития системы мониторинга пространственного развития в Украине. Предложены методологические подходы к оценке влияния пространственного фактора на развитие национальной экономики.

Ключевые слова: пространственные факторы, национальная экономика, социально-экономическое развитие, пространственное развитие.

PROBLEMS OF FORMATION METHODOLOGY IMPACT ASSESSMENT SPATIAL FACTORS ON THE SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT OF NATIONAL ECONOMY

Rodchenko V.B., Dr.Hab, Associate Professor, (V.N. Karazin KNU)

The problems of methodology of spatial regulation of the national economy were considered. Disclose the nature of conflict and spatial factors and processes of concentration economic activity. Overview scientific approaches and characteristics evaluation of spatial factors in different areas of the national economy. Overview on the analysis of EU documents set of indicators used for complex socio-economic characteristics of the area. Defined benchmarks monitoring system of spatial development in Ukraine. Methodological approaches to assessing the impact of spatial factors on the development of the national economy were proposed. Approach to assessing disparities in the "people space" and "man-economy" were proposed. The need for further expansion of the system of assessment and alignment mechanisms efficiency of social and economic development units from the lowest level to the national economy as a whole.

Keywords: spatial factors, national economy, socio-economic development, spatial development.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Пошук шляхів удосконалення моделі регулювання соціально-економічного розвитку економіки України є одним із ключових актуальних завдань вітчизняної економічної науки. Перегляд існуючої доктрини зумовлений глобальними трансформаційними процесами епіцентром яких

стала територія України. У суспільстві сформовано запит на формування трансформаційної антикризової економічної доктрини, що забезпечить реалізацію складного завдання ліквідації квазідержавних тіньових моделей в економіці, розбудову прогресивних секторів формування доданої вартості в економіці, підвищення рівня життя переважаючої частини

населення та включення його в управління процесами соціально-економічного розвитку економіки.

Одним з ключових пріоритетів в системі регулювання національної економіки стає просторовий аспект. Пріоритетом соціально-економічного розвитку держави на сучасному етапі є впровадження передового досвіду країн Європи у частині поліцентричного просторового розвитку економіки та забезпечення включеності територій та громадян в процеси соціально-економічної активності. Практичним впровадженням цього пріоритету є реалізація реформи системи місцевого самоврядування та регіонального розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

На користь актуальності проблематики просторового розвитку свідчить розробка та прийняття низки законів та постанов Кабінету міністрів України. Серед них Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2020 року [1], Проект Закону про добровільне об'єднання територіальних громад [2] та інші підзаконні акти.

Проблеми оцінки просторового розвитку розглянуті у роботі [3], де розглядається вплив просторової концентрації населення на соціально-економічний розвиток. Наведені оцінки зон просторового тяжіння міських поселень для Росії та України. Так для Росії навколо малого міста радіус тяжіння становить 50 км, великих міст – 100 км, а Москви і Санкт-Петербурга – 200 км. В Україні внаслідок вищої, ніж в Росії поселенської щільності найбільший радіус тяжіння для м. Києва становить понад 119 км, а для регіональних центрів цей показник коливається від 20 до 70 км.

Проблемі просторового соціально-економічного розвитку приділяється значна увага в стратегії розвитку Європа 2020. [4] Ключовими орієнтирами якої є «розумне», «стійке» та «включене» зростання. Що передбачає приділення значної уваги проблемам просторового вирівнювання процесів соціально-економічного розвитку за рахунок спрямування майже третини бюджету ЄС для на цілі зменшення економічної та соціальної нерівності.

Результатами досліджень фахівців Мінрегіонбуду України розкривають істотний вплив просторового чинника на розбалансованість бюджетної системи [4]: в Україні 11 518 сільських, селищних, міських територіальних громад, з них 10 278 сільських. В 9478 сільських територіальних громадах (92%) менше 3 000 жителів. В 4809 сільських територіальних громадах (47 %) менше 1000 жителів. Бюджети сіл, селищ та міст районного значення майже на 75% складаються з дотації вирівнювання, а у значній кількості цей показник становить від 95 до 99 % від обсягу доходів.

Огляд публікацій, дозволяє констатувати значну багатоаспектну роль просторового чинника

у процесах соціально-економічного розвитку. При цьому, його прямий чи прихований вплив визначає рівень сполучення ключових елементів формування соціально-економічного середовища держави, якими виступають: населення, що є основним споживачем доданої вартості та соціальних сервісів; об'єкти соціальної та побутової інфраструктури та сервісного забезпечення населення; об'єкти виробничого призначення, що виступають у якості місця зайнятості та формування доданої вартості. Крім того, як свідчить досвід розбудови системи управління економікою, просторовий чинник значно впливає на ефективність управлінського механізму та визначає одну із рушійних сил сучасної концепції децентралізації спрямованої на підвищення ефективності системи управління соціально-економічним розвитком за рахунок її «наближення» до місцевих громад.

Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття. З іншого боку, безпосередня увага впливу просторового чинника на соціально-економічний розвиток національної економіки приділяється переважно в галузевих: географічних, транспортних, архітектурно-планувальних та ін. аспектах.

Метою пропонованого дослідження є узагальнення методологічних підходів до оцінки впливу просторових чинників на процеси соціально-економічного розвитку економіки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Процеси економічної активності (матеріального виробництва та надання сервісів) як правило потребують безпосереднього контакту людини, в якості отримувача (надавача) сервісів або зайнятості та відчуження праці. Водночас, відмежування людини у просторі є одним із притаманних пріоритетів.

Дуалістична роль просторового чинника проявляється у протиставленні соціально-економічної активності. Розв'язання цього протиставлення визначається пошуком прийнятних компромісів в межах наукового обґрунтування просторових рішень розміщення виробничих об'єктів та об'єктів соціальної інфраструктури.

Посилення протидії просторового чинника зумовлене потребами концентрації (людей, ресурсів, сервісів) для реалізації соціально-економічної активності за рахунок її спеціалізації. Природа процесу концентрації визначається нівелюванням ролі просторового чинника. Наведене дозволяє стверджувати, що високий рівень соціально-економічного розвитку економічних систем визначається можливістю найбільш вдалого та збалансованого просторового сполучення населення, виробництв та структури сервісів.

Результатом протидії наведених факторів є суттєва зміна картини розселення на планеті, що проявляється: у зростанні ролі концентрованих осередків розміщення економічної активності у містах; зменшенні ролі аграрної діяльності, яка орієнтована на простір; зростанні ролі сервісів орієнтованих на нівелювання впливу просторового чинника (транспорт, телекомунікації).

Варто відмітити існування досить детальних досліджень ролі просторового розвитку [6,7], які приходять до логічного висновку про неадекватність традиційного підходу до «...резервування за державними інститутами ролі основних одиниць міжнародно-політичного аналізу». Слід відзначити, що саме зміщення рівня аналізу процесів соціально-економічного розвитку національної економіки до рівня структур локального масштабу дозволяє розкрити альтернативні механізми узгодження процесів соціально-економічного розвитку.

Аналіз стратегічних документів Євросоюзу свідчить про посилення уваги до просторових індикаторів оцінки соціально-економічного розвитку економіки. Для комплексної характеристики соціально-економічного розвитку території, наряду із показниками формування доданої вартості все частіше залучаються наступні показники просторового соціально-економічного розвитку:

- людський розвиток, через характеристики доходу, тривалості життя та рівня освіти населення;
- територіальний капітал, через показники транспортної доступності, освіченості населення та інтернаціональної відкритості, яка у свою чергу складається з оцінок прямих іноземних інвестицій, вантажообігу (переважно морського) та пасажирообігу (переважно повітряного);
- територіальна динаміка, через показники динаміки доданої вартості та динаміки кількості населення.

Такий підхід дозволяє надати інтегровану оцінку соціально-економічного розвитку яка враховуватиме територіальний аспект. На жаль, сучасні перспективи оцінки в Україні таких показників унеможливлені відсутністю адекватної статистичної бази.

За умови продовження інтеграції України в ЄС можна очікувати розширення досліджень в межах проекту ESPON (European Spatial Planning Observation Network) що ґрунтується на розумінні політики територіального розвитку як комплексного процесу, що відбувається на кількох, різних за масштабом рівнях, під впливом різних рішень, які часто суперечать одне одному. Формування аналогічного інформаційного фундаменту в Україні є передумовою забезпечення ефективності управління соціально-економічним

розвитком, що дозволить узгодити задачі політики територіального розвитку.

Однак, на думку автора, поглиблення методологічних аспектів оцінки економічної складової просторового розвитку має відбуватися у інтеграції оцінки соціально-економічного розвитку в системі ключових координат «простір-людина-економіка». Зазвичай, оцінка диспозиції «простір-людина», відбувається на базі показника щільності населення. Цей показник, навіть за належного рівня деталізації є недостатньо інформативним. Проблема полягає у невідповідності природи категорій через високий рівень абстракції використання логіки «простір-людина». Покращити оцінку якості просторового розміщення населення можна за рахунок деталізації логіки до рівня «простір-дорога-людина». Оскільки розміщення населення у просторі відбувається виключно впродовж заселеної дорожньої мережі. Включення показника транспортної мережі до системи оцінок якості просторового розміщення населення дозволить більш якісно оцінювати просторові аспекти концентрації населення.

Оцінка диспозиції «людина-економіка», в переважній кількості випадків відбувається або у вартісному вимірі подушового результату через ділення показника продукту території на кількість населення, або у кількісній оцінці об'єктів соціальної інфраструктури чи бізнесу на одиницю населення. Удосконалення методології оцінки може здійснюватися через аналіз достатності та ефективності використовуваного капіталу бізнесовими структурами на відповідній території. Як приклад можна навести обсяг доданої вартості, які створює одиниця вартості капіталу компанії (галузі). Подальше порівняння цього показника, з урахуванням особливостей галузевої структури даної території дозволить зробити висновок про спроможність виробничого капіталу забезпечувати належну вартість рівня життя для відповідної кількості населення території та обґрунтувати висновки про необхідність залучення додаткового капіталу чи структурних змін в економіці території.

Підводячи підсумок слід вказати, що існуючи проекти документів [2] та відповідні підзаконні акти орієнтовані на децентралізацію системи управління соціально-економічним розвитком національної економіки частково відповідають принципам просторового розвитку. Зокрема можна вказати на присутність в них нормативів забезпечення соціальною інфраструктурою, обмеження мінімальної кількості населення, регламентацією показників доступності, що створює передумови для забезпечення включеного поліцентричного зростання національної економіки. Проте подальшого розширення потребує система оцінки

та механізми вирівнювання ефективності соціально-економічного розвитку територіальних одиниць від найнижчого рівня до рівня національної економіки вцілому. Її реалізація дозволить науково обґрунтувати фундамент для реалізації проектів та програм збалансованого територіального соціально-економічного розвитку.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Постанова КМУ від 6 серпня 2014 р. № 385 «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року». [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/385-2014-%D0%BF>
2. Проект Закону про добровільне об'єднання територіальних громад [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=52379
3. Шульц С.Л. Економічний простір України: формування, структурування та

управління : [монографія]/ Світлана Шульц. – Львів: ІРД НАН України, 2010. – С. 340.

4. Europe 2020. A strategy for smart, sustainable and inclusive growth. Communication from the Commission. – Brussels, 3.3.2010. COM(2010) 2020 final. – 34 р.
5. Презентація законопроектів щодо об'єднання та співробітництва територіальних громад від 13 березня 2014 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.minregion.gov.ua/attachments/content-attachments/3562/Obednannya_spirovbitnuctvo.pdf
6. Макарычев А.С., Глобальное и локальное: меняющаяся роль государства в управлении пространственным развитием / А.С. Макарычев // Политические науки. - 2003., - №3. - С. 8-27.
7. Минакир П.А. Экономика и пространство (тезисы размышлений) / П.А. Минакир // Пространственная экономика. - 2005., - №1. - С. 4-26

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 332.135

РАЗВИТИЕ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА УКРАИНЫ В КОНТЕКСТЕ ТРАНСФОРМАЦИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ

Терновая И.А., к.э.н., доцент (ХНУ имени В.Н. Каразина)

В статье рассмотрена специфика развития стратегического партнерства Украины в условиях региональных интеграционных процессов. На основе количественных характеристик торгово-экономических и институциональных отношений исследованы стратегические партнеры Украины. Выделены кластеры стран стратегического партнерства Украины и предложены приоритетные направления развития двусторонних отношений Украины и Турецкой Республики в контексте трансформации региональных интеграционных процессов.

Ключевые слова: регион, интеграционный процесс, стратегическое партнерство, экономическое сотрудничество, кластерный анализ.

ROZVIТОК СТРАТЕГІЧНОГО ПАРТНЕРСТВА УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ТРАНСФОРМАЦІЇ РЕГІОНАЛЬНИХ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

Тернова І.А., к.е.н., доцент (ХНУ імені В.Н. Каразіна)

У статті розглянуто специфіку розвитку стратегічного партнерства України в умовах регіональних інтеграційних процесів. На основі кількісних характеристик торгово-економічних та інституційних відносин досліджені стратегічні партнери України. Виділено кластери країн стратегічного партнерства України та запропоновано пріоритетні напрямки розвитку двосторонніх відносин України та Турецької Республіки в контексті трансформації регіональних інтеграційних процесів.

Ключові слова: регіон, інтеграційний процес, стратегічне партнерство, економічне співробітництво, кластерний аналіз.

DEVELOPMENT OF STRATEGIC UKRAINIAN PARTNERSHIP IN THE CONTEXT OF REGIONAL INTEGRATION PROCESSES TRANSFORMATION

Ternova I.A., Candidate of Economic Sciences, associate professor (V.N. Karazin KhNU)

The article deals with the specifics of the development of the strategic partnership of Ukraine in terms of regional integration processes. Studied the quantitative characteristics of trade-economic and institutional relations of strategic partners of Ukraine. Assessed on the basis of cooperation between the countries ranging strategic partners on key socio-economic indicators of bilateral relations. The parameters of socio-economic development and trade relations had been analyzed. The clusters of strategic partnership of Ukraine were allocated. The importance of foreign trade in order to maximize efficiency and use of the potential of Ukraine's cooperation with other countries were proved. The expediency of strategic priorities and the effects of the development of bilateral relations between Ukraine and the Republic of Turkey in the context of the transformation of regional integration processes. The prospects of further development of partnerships were grounded in order to overcome the dependence on imports, as well as the presence of favorable conditions for increasing exports in the future.

Keywords: *region, the integration process, a strategic partnership, economic cooperation, cluster analysis.*

Постановка проблеми. Вовлечение Украины в процессы региональной экономической интеграции обусловило структурные дисбалансы в международных отношениях вследствие недостаточно рациональных форм сотрудничества, которые усиливают угрозы безопасности экономического развития. Усиление зависимости национальной экономики от внешних воздействий актуализирует решение научно-прикладных задач оптимизации стратегии, направленной на предотвращение угроз экономического развития и стимулирование положительных эффектов стратегического партнерства Украины, особенно с соседними странами.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросам поиска стратегических приоритетов партнерства Украины с другими странами, проблемам позиционирования государств в регионе и сотрудничества в условиях расширения ЕС уделяли внимание такие ученые как: Жалило Я. А. [2], Хмара М.П. [5], Щербатая З.Я. [1], Энверов Р.Р. [6] и др.

Выделение нерешенных частей общей проблемы. Однако, прикладные задачи расширения стратегического партнерства и рационализации двусторонних экономических отношений в процессе региональной интеграции еще не нашли достаточно полного решения. Требуется углубленного исследования и научного обоснования приоритетных направлений и стратегические решения по оптимизации форм и методов сотрудничества стран-партнеров при безусловном укреплении экономической безопасности.

Целью статьи является исследование направлений развития стратегического

партнерства Украины в условиях трансформации региональных интеграционных процессов.

Изложение основного материала исследования. Стратегическое партнерство как вид двусторонних отношений имеет глубокий характер, который не ограничивается только внешнеторговыми отношениями, а имеет системные признаки и демонстрирует динамичное развитие как на количественном, так и на качественном (институциональном) уровне с генеральной целью гармонизации двустороннего экономического развития. Именно поэтому региональная экономическая интеграция должна происходить на начальных этапах стратегического партнерства стран.

Отдельной целью стратегического партнерства является обеспечение структурно сбалансированного экономического развития стран-партнеров. В условиях интернационализации понятие стратегического партнерства рассматривают как уровень сотрудничества между странами, в рамках которого достигаются общие цели и согласуются интересы. На региональном уровне системной иерархии стратегическое партнерство рассматривается в виде сотрудничества между фирмами и организациями, которые имеют общие цели и стремятся их достижения [1 с. 64].

Многие исследователи склоняются к мысли о том, что главной внешнеполитической задачей стратегического партнерства является использование потенциала сотрудничества с зарубежными партнерами (ресурсов, влияния, опыта, практической помощи) для подъема отечественной экономики и развития гражданского общества [2].

На основе обобщенной матрицы стратегических партнеров (табл. 1), выявлены экономические и институциональные предпосылки партнерства для Украины. Полученные данные обобщают экономико-политический потенциал между исследуемой страной и Украиной, однако, как показывает опыт, даже высокие показатели указанного коэффициента не всегда отражают фактический характер отношений между странами как стратегический. Следовательно, по результатам этой матрицы можно определить, какие отношения следует диверсифицировать, а какие углублять. На основе количественных характеристик торгово-экономических и

институциональных отношений Украины с основными партнерами можно ранжировать страны по значимости в системе внешнеэкономических связей и сформировать круг государств, имеющих стратегически важное значение.

Как видно из таблицы, важнейшими (стратегическими) партнерами для Украины являются: РФ, Польша, ФРГ и Беларусь. Очевидно, что отношения Украины и РФ на современном их этапе нельзя считать стратегически из-за событий, начавшихся в начале 2014-го года: аннексия АР Крым и поддержка сепаратистских организаций в Донецкой, Луганской областях Украины.

Таблица 1

Матрица стратегически важных партнеров Украины

Факторы	Страны												
	РФ	Польша	ФРГ	Беларусь	Чехия	Франция	Турция	Италия	Великобритания	Казахстан	США	КНР	Индия
Объем торговли	0,280	0,039	0,063	0,031	0,013	0,015	0,038	0,037	0,013	0,024	0,025	0,042	0,015
Объем инвестиций	0,067	0,015	0,103	0,001	0,001	0,029	0,034	0,017	0,042	0,005	0,016	0,000	0,000
Расстояние	0,464	0,508	0,290	0,727	0,284	0,177	0,235	0,155	0,159	0,110	0,042	0,031	0,057
Межгосударственные договоры	0,074	0,016	0,012	0,052	0,007	0,013	0,009	0,007	0,009	0,043	0,019	0,010	0,003
Международные организации	0,912	0,897	0,897	0,691	0,882	0,868	0,912	0,838	0,868	0,706	0,647	0,618	0,662
Влиятельная диаспора	0,023	0,276	0,004	0,001	0,004	0,020	0,079	0,029	0,004	0,004	0,128	0,003	0,003
Условия торговли	0,953	0,974	0,974	0,951	0,974	0,974	0,704	0,974	0,974	0,952	0,983	0,952	0,806
Корреляция показателей ВВП	0,977	0,729	0,764	0,624	0,827	0,743	0,793	0,729	0,658	0,804	0,667	0,299	0,226
Общий коэффициент	3,748	3,454	3,108	3,078	2,991	2,837	2,803	2,785	2,726	2,649	2,527	1,954	1,771

Рассчитано по: [3,4]

Несмотря на это, объемы экономических отношений с РФ являются самыми существенными, что обусловлено общим историческим прошлым в составе СССР и политикой Украины. Именно поэтому, в будущем украинской экономической дипломатии

целесообразно уменьшать зависимость от этой страны. Замыкают этот список КНР и Индия.

Слабый уровень регионального аспекта отношений между странами на сегодня оставляет пространство для дальнейшего сотрудничества, поэтому, становления и эффективная деятельность

совместных институтов будет определять степень двусторонней интеграции (постепенно и региональной) и способствовать развитию отношений стратегического уровня.

На основе выявленных основных факторов влияния на экономические отношения между странами сформирована матрица, и проведен анализ для выявления подобных характеристик внешнеэкономической политики стран. С помощью кластерного анализа, проведена группировка стран с использованием следующих показателей: население, млн. чел.; общий государственный доход, % от ВВП; общие объемы государственных расходов, % от ВВП; общий объем государственного кредитования, % от ВВП; государственный долг, % от ВВП; счет платежного баланса; млн. долл. США; счет платежного баланса,

% от ВВП; доля импорта энергетических материалов в общем объеме импорта; импорт энергетических материалов, % от ВВП; коэффициент открытости экономики; коэффициент эффективности внешней торговли «энергезависимой экономики».

Кластерный анализ позволил выделить 5 кластеров стран по показателям социально-экономического развития и внешнеторговых связей (табл. 2).

Как показывают полученные результаты, Украина относится к первой группе, в которую входят 13 менее развитых стран Европы, постсоветского пространства и Азии.

В общем, для стран группы характерны существенные различия экономического потенциала и невысокие стандарты жизни.

Таблица 2

Результаты кластерного анализа стран по показателям социально-экономического развития

Кластеры	Страны	min и max евклидово расстояние	Характеристика кластера
1	Армения, Азербайджан, Беларусь, Болгария, КНР, Грузия, Индия, Кыргызстан, Македония, Молдова, Румыния, Украина, Узбекистан	258,578 – 1806,68	страны с низким уровнем социально-экономического развития, невысокой долей ВВП на душу населения
2	Хорватия, Чехия, Эстония, Венгрия, Казахстан, Латвия, Литва, Польша, РФ, Словакия, Турецкая Республика	80,272 – 1253,871	Менее развитые страны региона с высокой долей ВВП на одного человека
3	Греция, Израиль, Италия, Португалия, Словения, Испания, Великобритания	171,912 – 1650,784	Развитые страны мира по средней доле ВВП на душу населения
4	Австрия, Бельгия, Канада, Дания, Финляндия, Франция, Германия, Нидерланды, Норвегия, Швеция, США	441,568 – 7838,147	Высокоразвитые страны с высокими объемами ВВП в расчете на одного человека

Рассчитано по: [3,4]

Это позволяет сделать вывод о том, что по социально-экономическим возможностям, Украина имеет больше общих характеристик структурного сходства именно с этими странами, что обуславливает высокий уровень эффективности интеграции и целесообразность внешнеэкономического сотрудничества именно со странами этой группы. В региональном измерении для Украины стратегическое партнерство целесообразно проектировать с Белоруссией, Арменией, Азербайджаном, Болгарией, Грузией, Молдовой, Румынией. Важно, что в группу потенциальных стратегических партнеров входят все страны ГУАМ.

На основе полученных данных, представляет интерес геополитическая и экономическая ситуация в Украине и Турецкой Республике, в частности евроинтеграционная

компонента внешней политики имеет особое значение для стратегий сотрудничества. Эффективная реализация предпосылок и факторных преимуществ стратегического партнерства в региональном измерении требует учета реального положения в процессе экономической интеграции [6]. Турецкая Республика несколько опережает Украину, это свидетельствует о том, что есть перспективы дальнейшего развития партнерства, о возможности преодоления зависимости от импорта, а также наличия благоприятных условий для увеличения экспорта продукции в будущем.

На основе полученных данных, можно выделить приоритетные направления развития двусторонних отношений Украины и Турецкой Республики [7] в контексте трансформации региональных интеграционных процессов:

модернизация институциональной базиса сотрудничества: (внешняя торговля, энергетика, промышленность, наука и техника, инновации, образование, туризм, сельское хозяйство и др.); активизация заключения Соглашения о свободной торговле; активизация политики импортозамещения для товаров АПК, легкой промышленности; увеличение доли товаров с высокой добавленной стоимостью в экспорте; активизация торговли услугами; привлечение Украины к энергетическим проектам, которые реализуются на территории Турецкой Республики, в частности в программах Набукко, Танап т.д.; активизация и углубление отношений на межрегиональном уровне и т.д.

Вывод. Таким образом, в процессе анализа двусторонних экономических отношений необходимо учитывать доминантные характеристики сотрудничества, потенциальные возможности, с определением угроз и рисков, описанием тенденций и прогнозных ориентиров для будущего развития.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Щербата З.Я. Концептуальні засади стратегічного партнерства / З. Я. Щербата. // Економіка: проблеми теорії та практики. Збірник наукових праць. — 2009. — випуск 247, Т. V. — с. 1205.
2. Системна криза в Україні: передумови, ризики, шляхи подолання : аналіт. доп. / Я. А. Жаліло, К. А. Кононенко, В. М. Яблонський [та ін.]; за заг. ред. Я. А. Жаліла. [Електронний ресурс] – К. : НІСД, 2014. – 132 с. - Режим доступу: http://www.niss.gov.ua/public/File/2014_table/Crisis_Ukraine.pdf
3. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
4. International Trade Centre [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.intracen.org/itc/market-info-tools/trade-statistics/>
5. Хмара М.П. Класифікація кластерних утворень в системі глобального поділу праці [Текст] / М. П. Хмара // Актуальні проблеми міжнародних відносин. – 2012. – №2, Вип.111. – С. 154-165.
6. Энверов Р. Турецко-крымские отношения как интегрирующий фактор сотрудничества с Украиной [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.orsam.org.tr/en/enUploads/Article/Files/20121115_136_rusca.pdf
7. Стан договірно-правової бази України та Туреччини / Державна підтримка українського експорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrexport.gov.ua/ukr/ugodi_z_ukrain/ukr/318.html

*Рецензент д.э.н., профессор ХНУ им.В.Н.Каразина Родченко В.Б.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЗТ Зубенко В.А.*

УДК 656.34:338.47

МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ЩОДО ВИБОРУ РАЦІОНАЛЬНОГО ВАРІАНТУ РОЗВИТКУ МІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Бараш Ю. С., д.е.н., професор,
Адамян Ю. П., асистент (ДНУЗТ)*

Анотація. Мета. Розробка методичного підходу щодо вибору раціонального варіанту розвитку міських пасажирських перевезень в умовах сталого розвитку з урахуванням переваг і недоліків кожного виду міського пасажирського транспорту. **Методика.** Для вирішення завдань такого класу в роботі запропоновано застосувати системний підхід, методи раціонального вирішення проблем і стратегічне планування за певним сценарієм. **Результати.** Для вирішення завдання оптимального розвитку транспорту у великих містах слід застосувати такий економічний критерій, який міг би врахувати найбільшу кількість факторів, які адекватно описують поведінку моделі реформування. Оцінити всі вищевказані фактори в одній роботі дуже складно, тому автори зробили спробу розробити спільний науковий підхід до вирішення цієї проблеми і одночасно розробити методи оцінки витрат на боротьбу зі збитком навколишньому середовищу, здоров'ю жителів міста і на компенсацію збитків від технологічних пробок. **Наукова новизна.** У роботі розроблений узагальнюючий показник оцінки ефективності міських пасажирських перевезень, заснований на поєднанні коефіцієнтів, що характеризують: економічну ефективність міського пасажирського транспорту з урахуванням обсягів інвестицій на утримання і розвиток транспортної інфраструктури; техногенну обстановку, яку створює транспорт в місті; збиток, який кожен вид транспорту завдає довкіллю і суспільству. Запропонований показник дозволяє об'єктивно порівняти ефективність пасажирських перевезень по кожному виду транспорту окремо. **Практична значимість.** Врахування зазначеного узагальнюючого показника оцінки ефективності міських пасажирських перевезень дозволить міським органам виконавчої влади приймати науково обґрунтовані рішення щодо розвитку пасажирського транспорту великих міст на перспективу.

Ключові слова: міський транспорт, збиток суспільству та навколишньому середовищу, впливові фактори, моделі реформування, критерій оптимальності, узагальнюючий показник ефективності.

МЕТОДИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ВЫБОРУ РАЦИОНАЛЬНОГО ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ГОРОДСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

*Бараш Ю. С., д.э.н., профессор,
Адамян Ю. П., ассистент (ДНУЗТ)*

Аннотация. Цель. Разработка методического подхода к выбору рационального варианта развития городских пассажирских перевозок в условиях устойчивого развития с учетом преимуществ и недостатков каждого вида городского пассажирского транспорта. **Методика.** Для решения задач такого класса в работе предложено применить системный подход, методы рационального решения проблем и стратегическое планирование по определенному сценарию. **Результаты.** Для решения задачи оптимального развития транспорта в крупных городах следует применить такой экономический критерий, который мог бы учесть наибольшее количество факторов, которые адекватно описывают поведение модели реформирования. Оценить все вышеуказанные факторы в одной работе очень сложно, поэтому авторы сделали попытку разработать обобщенный научный подход к решению этой проблемы и одновременно разработать методы оценки затрат на борьбу с ущербом окружающей среде, здоровью жителей города и на компенсации ущерба от технологических пробок. **Научная новизна.** В работе разработан обобщающий показатель оценки эффективности городских пассажирских перевозок, основанный на сочетании коэффициентов, характеризующих: экономическую эффективность городского пассажирского транспорта с учетом объемов инвестиций на содержание и развитие транспортной инфраструктуры; техногенную обстановку, которую создает транспорт в городе; ущерб, который каждый вид транспорта наносит окружающей среде и обществу. Предложенный показатель позволяет объективно сравнить эффективность пассажирских перевозок по каждому виду транспорта отдельно. **Практическая значимость.** Учет указанного обобщающего показателя оценки эффективности городских пассажирских перевозок позволит городским органам

исполнительной власти принимать научно обоснованные решения по развитию пассажирского транспорта крупных городов на перспективу.

Ключевые слова: городской транспорт, ущерб обществу и окружающей среде, влиятельные факторы, модели реформирования, критерий оптимальности, обобщающий показатель эффективности.

SYSTEMATIC APPROACH TO THE CHOICE OF RATIONAL VARIANT OF DEVELOPMENT OF URBAN PASSENGER TRANSPORTATIONS

*Barash Yu. S., Doctor of Economics, Professor,
Adamyan Yu., Assistant
(Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named)*

Summary. The purpose. Development of a methodological approach to the choice of a rational variant of urban passenger transport in the context of sustainable development, taking into account the advantages and disadvantages of each type of urban passenger transport. **Methods.** To solve the problems of this class in the work proposed to apply a systematic approach, methods of rational problem solving and strategic planning for a particular scenario. **Results.** To solve the problem of optimal development of transport in large cities to apply an economic criterion that would take into account the largest number of factors which adequately describe the behavior of the model of reform. Evaluate all the above factors in the same work is very difficult, so the authors have made an attempt to develop a common scientific approach to solving this problem and at the same time to develop methods for evaluating the costs of combating damage to the environment, the health of residents of the city and on the Compensation technology plugs. **Scientific novelty.** In this paper we developed a general indicator of evaluating the effectiveness of urban passenger transport, based on a combination of factors that characterize: the cost-effectiveness of urban transport, considering the amount of investment for the maintenance and development of transport infrastructure; man-made environment posed by transport in the city; damage each type of sediment transport environment and society. The proposed indicator provides objectively compare the effectiveness of passenger traffic for each mode separately. **The practical significance.** Allowance for this summary measure evaluating the effectiveness of urban passenger transport will allow the city executive authorities to take evidence-based decisions on the development of passenger transport of large cities in the future.

Keywords: urban transport, damage to society and the environment, influential factors, restructuring, optimality criterion, a general indicator of efficiency.

Постановка проблеми. Для вибору раціонального варіанту розвитку міських пасажирських перевезень та удосконалення в цілому функціонування системи міського пасажирського транспорту потрібно розглядати сукупний вплив факторів різного характеру (технічних, економічних, соціальних, природних), оцінюючи їх роль та значущість за допомогою відповідного кількісного критерію. Задача вибору критерію оптимальності вимагає застосувати такий критерій, який би міг врахувати найбільшу кількість чинників, що адекватно описують поведінку моделі реформування транспортної компанії будь-якого типу, порівняти між собою кілька варіантів транспортних перевезень пасажирів та вибрати з них найкращий за узагальнюючим показником оцінки ефективності міських пасажирських перевезень, який ґрунтується на поєднанні коефіцієнтів, що характеризують: економічну ефективність міського пасажирського транспорту з урахуванням обсягів інвестицій на утримання та розвиток транспортної інфраструктури; техногенну обстановку, яку

створює транспорт у місті; шкоду, яку кожний вид транспорту завдає довкіллю та суспільству.

Формування цілей статті (постановка завдання). Розробка методичного підходу щодо вибору раціонального варіанту розвитку міських пасажирських перевезень в умовах сталого розвитку з урахуванням переваг та недоліків кожного виду міського пасажирського транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Останні наукові публікації досить часто висвітлюють питання розвитку пасажирських транспортних перевезень у великих містах. Особливо слід відмітити праці Гаєвської Л. Н., Зеркалова Д. В., Качан С. П., Кудрицької Н. В., Сидоренко І. В. та ін. Водночас, розвиток міських транспортних перевезень пасажирів відбувається під впливом факторів, які впливають на їх розміщення та функціонування, що вимагає постійного моніторингу їх впливу на тенденції розвитку міського пасажирського транспорту.

Недостатня розробленість теоретико-методичних засад реформування міського транспорту зумовлює необхідність розробки

Проблеми транспортного комплексу України

наукових принципів, які б враховували усі перелічені вище фактори за умови сталого розвитку суспільства, що визначає актуальність теми дослідження, її теоретичну та прикладну значущість.

Виклад основного матеріалу дослідження. В останні роки розвиток міського транспорту в Україні вирішується без урахування шкоди, яку він завдає населенню та

навколишньому середовищу. Але в той же час є багато наукових праць вітчизняних та закордонних вчених, які пропонують вирішувати цю проблему з урахуванням загальних зовнішніх витрат на боротьбу з негативними наслідками від діяльності міського транспорту на довкілля. Наприклад, в країнах Євросоюзу ведеться моніторинг оцінки шкоди, яку завдають суспільству різні види транспорту (табл. 1).

Таблиця 1

Загальні зовнішні витрати для країн Євросоюзу, млрд євро. Джерело: [11]

Країна	Загальні	Автомобільний транспорт					Поїзди		Авіація		Водний вантажний
		Легкові	Автобуси	Мотоцикли	Вантажівки		Пасажирські	Вантажні	Пасажирська	Вантажна	
					Легкі	Великі					
Австрія	16,6	7,4	0,2	0,8	0,4	6,3	0,1	0,15	1,2	0,05	0,03
Бельгія	22,3	10,9	0,3	0,3	1,5	5,8	0,2	0,13	2,5	0,45	0,15
Данія	11,1	4,1	0,6	0,2	0,6	3,6	0,2	0,06	1,6	0,17	0
Фінляндія	7,3	3,6	0,4	0,05	0,5	1,5	0,1	0,10	0,9	0,04	0,01
Франція	87,5	35,4	2,1	2,6	15,1	18,9	0,7	0,55	11,1	0,82	0,17
Германія	149,1	70,8	2,9	4,6	7,1	43,7	2,4	1,50	13,7	1,26	1,17
Греція	13,5	4,4	0,2	1,6	1,8	3,1	0,05	0,01	2,2	0,10	0
Ірландія	6,8	2,6	0,2	0,1	0,4	2,1	0,04	0,02	1,2	0,07	0
Італія	95,2	42,1	2,5	9,9	7,2	24,9	1,1	0,5	6,7	0,36	0
Люксембург	1,6	0,7	0,1	0,03	0,03	0,4	0,02	0,02	0,1	0,16	0,01
Нідерланди	30,5	9,7	0,4	0,7	0,03	10,9	0,4	0,05	6,4	0,84	1,08
Норвегія	7,9	3,8	0,4	0,2	0,5	1,5	0,1	0,06	1,4	0,05	0
Португалія	12,7	3,8	0,2	1,2	1,4	4,2	0,1	0,06	1,6	0,07	0
Іспанія	58,2	21,0	0,6	1,5	13,2	12,0	0,4	0,18	9,1	0,18	0
Швеція	13,7	6,4	0,7	0,2	0,9	3,3	0,1	0,18	1,8	0,12	0
Швейцарія	13,8	6,6	0,3	0,5	0,6	2,1	0,2	0,2	3,3	0,18	0
Великобританія	102,6	47,6	3,2	1,0	7,6	19,8	1,6	0,7	19,8	1,36	0,01
Всього ЄС	650,3	281	15,1	25,5	58,8	164	7,8	4,5	84,7	6,3	2,6

Крім того, для країн Євросоюзу періодично розраховуються середньорічні загальні та питомі витрати на боротьбу зі шкідливими наслідками від транспорту окремо за різними

факторами (аварії, шум, забруднення повітря, зміна клімату, вплив на природу, міські та індустріальні ефекти).

Таблиця 2

Розподіл витрат на боротьбу зі шкідливими наслідками. Джерело: [11]

Фактор	Вартість витрат на боротьбу зі шкідливими наслідками	
	млрд євро	відсотки
Аварії	156	24
Шум	46	7,1
Забруднення повітря	175	27
Зміна клімату	196	30,1
Вплив на природу	20	3,1
Міські ефекти	10	1,5
Індустріальні ефекти	47	7,2
Всього	650	100

Проблеми транспортного комплексу України

Перша спроба розрахувати вказані витрати від перевезень різними видами транспорту між містами України була зроблена в дисертаційній

роботі Чаркіної Т. Ю., результати якої представлені у табл. 3.

Таблиця 3

Загальні очікувані зовнішні витрати транспорту України на боротьбу зі шкідливим впливом на суспільство та довкілля, млрд грн. Джерело: [11]

Причини шкідливого впливу	Витрати для конкуруючих видів транспорту			
	Легкові автомобілі з урахуванням власних автомобілів	Автобуси	Пасажирські поїзди	Всього витрат
Аварії	20,06	1,05	0,04	21,15
Шум	0,96	0,16	0,47	1,59
Забруднення повітря	1,87	2,11	0,62	4,60
Зміна клімату	1,58	0,44	0,09	2,11
Індустріальний ефект	0,96	0,50	0,39	1,85
Всього, млрд грн	25,43	4,26	1,61	31,30

Якщо проаналізувати статистичні данні обласних місцевих адміністрацій України стосовно забруднення міст від роботи міських видів пасажирського транспорту, то вони наводять лише загальну інформацію забруднення довкілля від різних факторів, за якою не можна зробити висновки щодо раціонального розвитку системи транспорту великого міста з урахуванням переваг та недоліків кожного з них, а також не можливо визначити такі питання, як:

- очікувані зовнішні витрати міського транспорту на боротьбу зі шкідливим впливом на суспільство та довкілля;
- вплив міського транспорту на здоров'я мешканців міста;
- втрату часу пасажирів від технологічних заторів;
- втрати доходів підприємств від затримки вантажів у технологічних заторах;
- витрати, які несуть громадяни міста – учасники дорожньо-транспортних подій (ДТП) і страхові компанії на оплату медичних послуг у зв'язку з втратою годувальника, або членів їх родин.

До проблеми перевезення пасажирів міським транспортом великого міста слід підходити з різних поглядів: місцевих органів влади, мешканців міста та перевізників в особі транспортних компаній будь-якої власності (рис. 1).

Місцеві органи влади турбують питання:

- зменшення шкоди довкіллю, здоров'ю громадян і потребують менше коштів на боротьбу з їх усунення та на розвиток міського транспорту;

- зменшення впливу на техногенну обстановку міста (технологічні пробки, аварії, швидкість поїздки всіх видів транспорту);

- соціальна спрямованість міського транспорту.

Пасажирів турбують такі фактори:

- ціна послуги;
- ритмічність перевезень;
- якість перевезень;
- швидкість поїздки та кількість пересадок;
- зручність та термін очікування поїздки;
- безпечність поїздки для життя пасажира.

Потреби перевізників зовсім інші. Їх, насамперед, турбують економічні питання: рентабельність перевезень; зростання обсягів перевезень з мінімальними витратами; отримання дотацій від місцевих органів влади або Уряду.

Аналізуючи сказане вище, можна заключити, що для вибору найкращого варіанту розвитку пасажирського транспорту великого міста необхідно розробити критерій оптимальності, який би враховував максимальну кількість впливових факторів та одночасно задовольняв би погляди місцевих органів влади, перевізників та мешканців міста.

Зараз існує кілька підходів до проблеми реформування міського транспорту у великих містах України (рис. 2).



Рис. 1 – Потреби місцевих органів влади, пасажирів та перевізників на розвиток міського транспорту.
Джерело: [11] з доробкою автора

Перший підхід пов'язаний з реанімацією монополії держави на пасажирські перевезення на ринку міських транспортних послуг, збереженням структури управління міським транспортом та власності на його майно за комунальними підприємствами.

Другий підхід полягає в необхідності зміни структури ринку міських послуг з монопольної на олігополію, організації монопольного середовища на володіння транспортною інфраструктурою та конкурентного середовища на перевезення пасажирів.

Третій підхід являє собою поєднання першого та другого підходів, яке дозволяє передачу у конкурентне середовище частину автомобільних, річкових, морських та приміських пасажирських перевезень, оскільки інші види міського транспорту є соціально спрямованими та збитковими і потребують централізованого управління з боку місцевих органів влади.

Кожний з цих підходів має свої переваги та недоліки. Ефективна робота міського транспорту в стані природної монополії можлива тільки за умови стабільного державного фінансування та адаптування структури управління до сучасних ринкових умов. До його переваг слід віднести соціальну захищеність працівників, налагоджені стабільні пасажирські перевезення, отримання дотацій місцевих бюджетів та Уряду на розвиток інфраструктури міського транспорту та придбання рухомого складу. До недоліків слід віднести збитковість пасажирських перевезень, дуже велику зношеність рухомого складу, відсутність необхідної кількості трамваїв, тролейбусів, автомобілів, автобусів, вагонів метро, річкового та морського транспорту, відсутність державних інвестицій, обмежене впровадження новітніх технологій, нових видів перевезень, рухомого складу нового покоління та інше.

Проблеми транспортного комплексу України

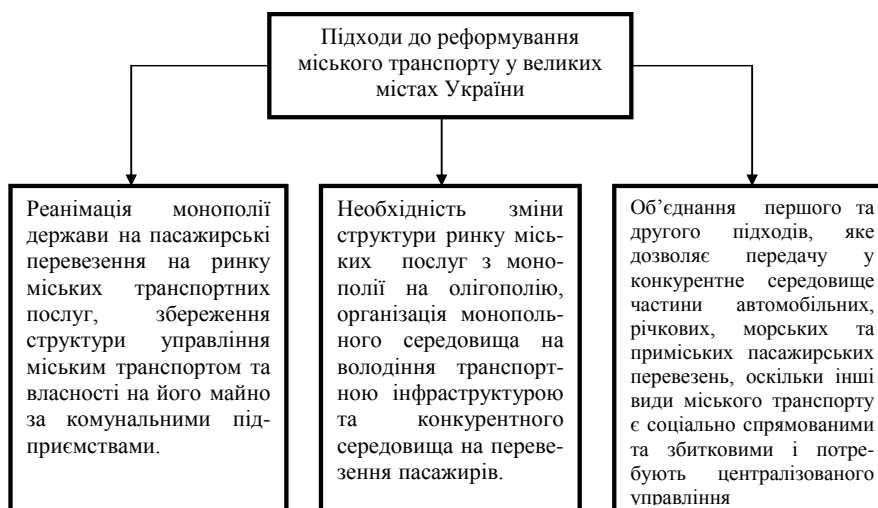


Рис. 2 – Три підходи до реформування міського транспорту у великих містах.
Джерело: Розробка автора

Реалізація другого підходу дозволяє уникнути деяких недоліків, що властиві першому підходу: частково вирішити проблему розвитку міського транспорту, оновлення парків рухомого складу за приватні кошти, приватизації окремих ремонтних підрозділів та ін. До недоліків другого підходу слід віднести відсутність стабільності в роботі операторів, зменшення обсягів соціальної захищеності їх робітників, децентралізацію єдиного механізму управління міським транспортом та інше.

Третій підхід до проблеми реформування міського транспорту має ті ж переваги та недоліки, що і другий підхід, тільки відрізняється від нього зменшенням кількості коштів на придбання рухомого складу.

Вибір найкращого варіанта експлуатації та розвитку транспортного ринку міських послуг та відповідної моделі його реформування в роботі виконується за допомогою системного підходу, методів раціонального вирішення проблем та стратегічного планування за певним сценарієм, який виконується за такою послідовністю, рис. 3.

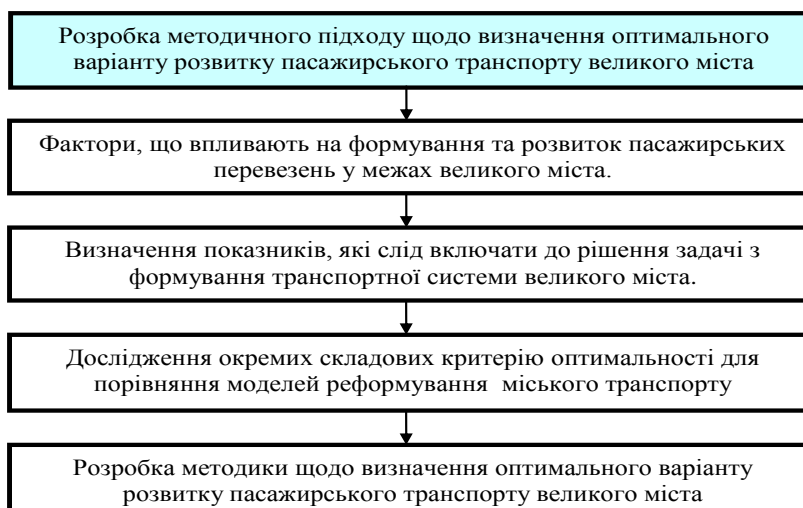


Рис. 3 – Послідовність проведення досліджень стосовно оптимізації міських пасажирських перевезень.
Джерело: Розробка автора

Проблема рішення цієї задачі полягає в тому, що існує декілька комплексних підходів до її рішення, але жоден з них не враховує усі технологічні, соціальні та екологічні фактори, що значно впливають на її оптимальне рішення. Декларуючи рішення задачі оптимізації міських

пасажирських перевезень з позиції сталого розвитку, науковці не вирішують такі задачі:

- ліквідацію технологічних заторів;
- заміну автомобільного міського транспорту на інші більш безпечні види транспорту;

Проблеми транспортного комплексу України

- зміну організації руху деяких видів транспорту;

- отримання позитивного ефекту від зменшення смертності та кількості захворювань населення;

- отримання соціального ефекту від скорочення терміну, підвищення якості та зручності поїздки пасажирів.

Запропонований методичний підхід пропонує розглядати проблему оптимізації міських пасажирських перевезень з урахуванням мінімізації витрат за трьома напрямками:

- оптимізації перевезень за рахунок раціональної експлуатації усіх видів міського транспорту, утримання транспортної інфраструктури та мінімізації інвестицій на їх розвиток;

- удосконалення міських транспортних перевезень з позиції мінімізації шкоди, яку вони завдають суспільству та навколишньому середовищу з урахуванням негативного впливу на здоров'я мешканців мегаполіса;

- оптимізації міських пасажирських перевезень з позиції соціального захисту населення великих міст за рахунок часткової ліквідації технологічних затворів та аварій, що призводять до загибелі людей, або інших негативних наслідків.

Для розробки науково-методичного підходу щодо ефективного впровадження різних видів транспорту в великих містах України спочатку слід їх класифікувати за видами сполучення та розробити основні принципи їх використання (рис. 4).

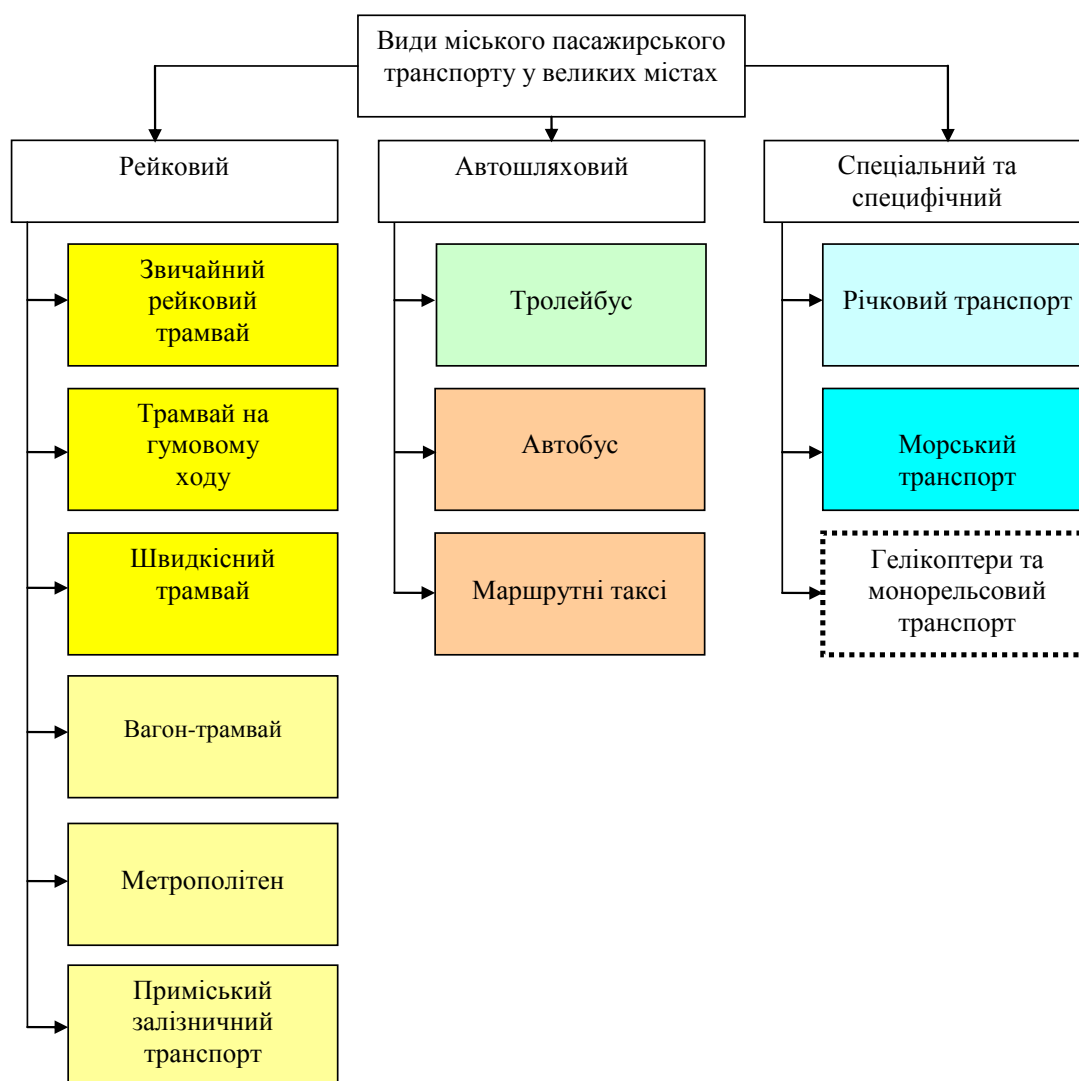


Рис. 4 – Класифікація міського транспорту для перевезення пасажирів у великих містах. Джерело: Розробка автора

До рейкових видів транспорту, який є найбільш надійним, екологічним та безпечним, слід віднести:

- Звичайний рейковий трамвай;
- Трамвай на гумовому ході;
- Швидкісний трамвай, який прокладається на землі або під землею;
- Метрополітен;
- Приміський залізничний транспорт;
- Вагон-трамвай.

Ці види транспорту слід впроваджувати в великих містах у першу чергу для заміни автомобілів і автобусів на рідкому паливі або газі, які завдають найбільшої шкоди населенню та навколишньому середовищу.

До автомобільних видів транспорту можна віднести:

- Автобуси на рідкому паливі та газі;
- Автобуси на електричному живленні;
- Маршрутні таксі;
- Тролейбуси (але їх відносять до електротранспорту).

Окремо в класифікації займають місце водні види транспорту в містах, які розташовані на березі моря, або де протікають середні або великі річки:

- Річковий транспорт;
- Морський транспорт.

Крім того, в Україні можна використовувати спеціальний міський транспорт: гелікоптери та монорельсовий транспорт. Ці два останні види транспорту в Україні майже не використовуються.

Для вирішення задачі щодо оптимального розвитку транспорту у великих містах слід застосувати такий економічний критерій, який би міг врахувати найбільшу кількість чинників, що адекватно описують поведінку моделі

реформування. Але оцінити усі фактори, що впливають на вибір раціонального розвитку міського пасажирського транспорту не можливо, оскільки дуже складно розрахувати витрати на боротьбу з його негативним впливом на навколишнє середовище та технологічними заторами.

Цю проблему можна вирішити також за допомогою методу експертних оцінок. Але цей підхід напряму залежить від кількості та компетенції експертів, що призводить до значної похибки.

Для більш точного вирішення цієї задачі можна поєднати одночасно вказані вище підходи, що дозволить врахувати усі економічні показники та фактори сталого розвитку суспільства, а саме: аварії, шум, забруднення повітря, зміну клімату, вплив на природу, міські, індустріальні ефекти, витрати на боротьбу з хворобами та відшкодування збитків мешканців та підприємств міста.

Оцінити усі вказані вище фактори в одній роботі дуже складно, тому автор зробила спробу розробити загальний науковий підхід до вирішення цієї проблеми й одночасно розробити методи оцінки витрат на боротьбу зі шкодою від навколишнього середовища на здоров'я мешканців міста та на компенсації шкоди від технологічних заторів.

З урахуванням сказаного вище можна запропонувати критерій, за яким слід визначати ефективність K_{ef} будь-якого виду міського пасажирського транспорту. Для цього пропонується узагальнюючий показник ефективності, (УПЕ), який математично можна записати за допомогою формули (1):

$$УПЕ = \sqrt[12]{(K_{ef}) \times (K_{ав}) \times (K_{ш} \times K_{зп} \times K_{зк} \times K_{вп} \times K_{ме}) \times (K_{цін} \times K_{рп} \times K_{яп} \times K_{шв} \times K_{оч})}, \quad (1)$$

де K_{ef} – показник, що враховує економічну ефективність даного виду міського пасажирського транспорту з урахуванням обсягів інвестицій на утримання та розвиток транспортної інфраструктури;

$K_{ав}$ – показник, що враховує техногенну обстановку, яку створює транспорт у місті;

$K_{ш}$ – показник, що враховує рівень шуму, який створює транспорт у місті;

$K_{зп}$ – показник, що враховує рівень забруднення повітря, який створює транспорт у місті;

$K_{зк}$ – показник, що враховує рівень зміни клімату, який створює транспорт у місті;

$K_{вп}$ – показник, що враховує рівень впливу на природу, який створює транспорт у місті;

$K_{ме}$ – показник, що враховує рівень впливу місцевих ефектів, який створює транспорт у місті;

$K_{\text{цін}}$ – показник, що враховує ціну, за якою надається послуга даним видом транспорту;

$K_{\text{рп}}$ – показник, що враховує ритмічність перевезення пасажирів даним видом транспорту;

$K_{\text{яп}}$ – показник, що враховує якість перевезень, надану даним видом транспорту;

$K_{\text{шв}}$ – показник, що враховує швидкість доставки пасажирів даним видом транспорту до пункту призначення;

$K_{\text{оч}}$ – показник, що враховує термін та зручність очікування поїздки даним видом транспорту;

Серед вказаних вище показників можна виділити чотири групи складових: показник економічної ефективності місцевих видів транспорту ($K_{\text{еф}}$), показник, що враховує негативні наслідки від діяльності міського транспорту ($K_{\text{ав}}$), показники, що враховують негативні наслідки від транспорту на суспільство та навколишнє середовище

($K_{\text{ш}}, K_{\text{зп}}, K_{\text{зк}}, K_{\text{вп}}, K_{\text{ме}}$) та показники, що характеризують якісні та кількісні фактори кожного з видів міського пасажирського транспорту ($K_{\text{цін}}, K_{\text{рп}}, K_{\text{яп}}, K_{\text{шв}}, K_{\text{оч}}$) і які найбільш турбують мешканців міста. Для більш наочного представлення кожна з чотирьох складових взята у дужки. Виникає важливе питання – чи всі перелічені показники однаково впливають на загальний показник УПЕ? Для цього слід виконати додаткові дослідження окремо за кожним з показників.

По-перше, слід сказати, що останні п'ять показників ефективності є повним відображенням показника $K_{\text{еф}}$, оскільки останній враховує не тільки доходи від перевезень, а й експлуатаційні витрати і ефективність діяльності даного виду транспорту. Крім того, показник ефективності $K_{\text{цін}}$ можна виключити, так як в останні часи в Україні пропонується порівняти ціни на усі види міського транспорту, як це роблять за кордоном. Зважаючи на сказане, показники ($K_{\text{цін}}, K_{\text{рп}}, K_{\text{яп}}, K_{\text{шв}}, K_{\text{оч}}$) слід виключити з узагальнюючого показника УПЕ. Після перетворень формула (1) набуде вигляду (2):

$$\text{УПЕ} = \sqrt[7]{(K_{\text{еф}}) \times (K_{\text{ав}}) \times (K_{\text{ш}} \times K_{\text{зп}} \times K_{\text{зк}} \times K_{\text{вп}} \times K_{\text{ме}})}, \quad (2)$$

Але тепер стало зрозумілим те, що для суттєвого підвищення рентабельності пасажирських перевезень, яка визначається показниками економічної ефективності $K_{\text{еф}}$, необхідно:

1. Визначити та встановити раціональні тарифи на перевезення пасажирів різними видами транспорту, які б дозволили позитивно впливати на рентабельність перевезень.

2. Підвищити ритмічність перевезень пасажирів за умови визначення оптимального співвідношення між кількістю рейсів транспорту та витрат на перевезення.

3. Суттєво підвищити якість послуг, що надаються перевізниками різних видів транспорту.

4. Підвищити швидкість руху міських видів транспорту з урахування зручності курсування протягом доби.

5. Оптимізувати час проїзду та зручність доставки мешканців міста до місця отримання послуги у прямому та зворотному напрямках.

6. Суттєво скоротити термін очікування послуги на зупинках.

7. Значно скоротити експлуатаційні витрати на перевезення пасажирів за рахунок

новітніх технологій, науково обґрунтованої організації руху транспорту, впровадження нового рухомого складу та ін.

Запропонований узагальнюючий показник ефективності має багато спільного з показниками інтенсивності конкуренції, які представлені в методичній літературі [12, с. 40-41] та дисертації [11], але сутність його зовсім інша.

В даній статті розроблено узагальнюючий показник оцінки ефективності міських пасажирських перевезень, який ґрунтується на поєднанні коефіцієнтів, що характеризують: економічну ефективність міського пасажирського транспорту з урахуванням обсягів інвестицій на утримання та розвиток транспортної інфраструктури; техногенну обстановку, яку створює транспорт у місті; шкоду, яку кожний вид транспорту завдає довкіллю та суспільству. Запропонований показник дозволяє об'єктивно порівняти ефективність пасажирських перевезень за кожним видом транспорту окремо.

Висновки за даними дослідженнями та перспективи подальших досліджень у даному напрямку. Дослідження показали, що для вирішення задачі щодо оптимального розвитку транспорту у великих містах слід застосувати

такий економічний критерій, який би міг врахувати найбільшу кількість чинників, що адекватно описують поведінку моделі реформування.

Оцінити усі вказані вище фактори в одній роботі дуже складно, тому автор зробила спробу розробити загальний науковий підхід до вирішення цієї проблеми й одночасно розробити методи оцінки витрат на боротьбу зі шкодою від навколишнього середовища на здоров'я мешканців міста та на компенсації шкоди від технологічних затворів.

В наступних роботах будуть проведені дослідження стосовно: визначення факторів, що впливають на формування та розвитку пасажирських перевезень у межах великого міста; виявлення сутності показників, які слід включати до рішення задачі з формування транспортної системи великого міста; дослідження окремих складових критерію оптимальності для порівняння моделей реформування міського транспорту, розробки методики щодо вибору оптимального варіанту розвитку пасажирського транспорту великого міста.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гаевская Л. Н. Экономические аспекты развития железнодорожного транспорта Украины [Электронный ресурс] / Л. Н. Гаевская. – Ирпень, 2001. Режим доступу: <http://in1.com.ua/book/12197/9891/>
2. Зеркалов Д. В. Транспортна система України. – К.: Основа, 2006. – 704 с.
3. Качан Є. П. Розміщення продуктивних сил України: (розміщення галузей транспортного комплексу) [Електронний ресурс] / Є. П. Качан, М. О. Ковтонюк, М. О. Петрига та ін.; За ред. Є. П. Качана. – К.: Вищ. шк., 1997. – 365 с. – Режим доступу: <http://www.library.if.ua/book/69/5089/html>
4. Кудрицька Н. В. Соціально-економічні аспекти розвитку транспортно-дорожного комплексу України // Залізничний транспорт України, № 5, 2009. – с. 32-34.
5. Сидоренко І. В. Транспортно-дорожній комплекс регіону: стан та проблеми [Електронний ресурс] / І. В. Сидоренко // Вісник ЧДТУ: Зб. Наук. праць. – Чернігів: ЧДТУ, 2007. – № 29. Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc-Gum/Vcndtu/2009_39/32.htm
6. Корженевич І. П., Бараш Ю. С., Мельянцова Ю. П. Сучасний підхід до вибору транспортної системи великого міста // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2009. – Вип. 15. – С. 225-232.
7. Мельянцова Ю. П. Вплив міського транспорту на сталий розвиток великих міст // Тези доповідей на VIII Міжнародну конференцію «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2009. – С. 54.
8. Мельянцова Ю. П. Розвиток пасажирського транспорту великих міст з позиції сталого розвитку суспільства // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту» – Вип. 1. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – С. 96-101.
9. Мельянцова Ю. П. Сучасний стан міського транспорту великих міст // Матеріали V Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» – ЭКУЖТ 2010 24-26 ноября 2010 года, г. Яремча. – с. 72.
10. Мельянцова Ю. П. Теоретико-методический подход к оценке различных видов городского транспорта // Научно-теоретический и практический журнал «Современный научный вестник», 2012. – Вып. 18 (130). – С. 43-47.
11. Чаркіна Т. Ю. Управління конкурентоспроможністю залізничних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг : дис. ... канд. екон. наук / Т. Ю. Чаркіна. – Х. : УкрДАЗТ, 2013. – 256 с.
12. Юданов А. Ю. Конкуренция: Теория и практика : учебное пособие. – А. Ю. Юданов. – 3 изд. – М. : Гром-Пресс, 2002. – 381 с.
13. Гусев С. А., Маросин В. С. Правовое поле организации работы городского пассажирского транспорта: анализ состояния // Вестник развития науки и образования. – 2014. – № 2. – С. 172-177.
14. Славина Ю. А. Методические положения по расчету показателей развития системы городского пассажирского транспорта // Вестник развития науки и образования. – 2014. – № 2. – С. 178-182.
15. Семчугова Е. Ю., Негров Н. С. Обеспечение мобильности населения в системе городского пассажирского транспорта // Научное обозрение. – 2014. – № 9-3. – С. 1022-1026.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.

УДК 338.47:656.025.4

ДОСЛІДЖЕННЯ СИЛЬНИХ ТА СЛАБКИХ СТОРІН, ЗАГРОЗ ТА МОЖЛИВОСТЕЙ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ПРИ ЗАСТОСУВАННІ МАТРИЦІ SWOT-АНАЛІЗУ

Ведмідь І.С., аспірант (УкрДАЗТ)

Досліджено вантажні перевезення залізниці за допомогою матриці SWOT – аналізу чітко виокремленні наявні сильні та слабкі сторони для визначення шляху удосконалення функціонування вантажних перевезень, як одного з чинників підвищення роботи залізничної галузі України. У статті зроблено висновок щодо подолання розглянутих проблем в сфері вантажних перевезень з метою уникнути кризові явища в економіці та покращити функціонування цього сектору галузі.

Ключові слова: ринок вантажних перевезень, матриця SWOT-аналізу, сильні, слабкі сторони, можливості та загрози функціонування вантажних перевезень.

ИССЛЕДОВАНИЕ СИЛЬНЫХ И СЛАБЫХ СТОРОН, УГРОЗ И ВОЗМОЖНОСТЕЙ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА С ПОМОЩЬЮ МАТРИЦЫ SWOT – АНАЛИЗА

Ведмедь И.С., аспирант (УкрГАЗТ)

Исследованы грузовые перевозки железной дороги с помощью матрицы SWOT – анализа, четко выделены имеющиеся сильные и слабые стороны для определения пути усовершенствования функционирования грузовых перевозок, как одного из факторов улучшения работы железнодорожной отрасли Украины. В статье сделан вывод о преодолении рассматриваемых проблем в сфере грузовых перевозок, с целью преодоления кризисных явлений в экономике и улучшение функционирование этого сектора отрасли.

Ключевые слова: рынок грузовых перевозок, матрица SWOT-анализа, сильные, слабые стороны, возможности и угрозы функционирования грузовых перевозок.

RESEARCH OF STRENGTHS, WEAKNESSES AND OPPORTUNITIES AND THREATS OF RAIL FREIGHT WITH SWOT ANALYSIS MATRIX

Vedmid I.S., postgraduate student (UkrSURT)

The article deals with rail freight. Actual strengths and weaknesses were clearly identified with the SWOT analysis to determine the way of rail freight improving as a factor for development of the rail industry of Ukraine. There was made generalization and systematization of the most important problems and advantages of the freight industry. Actual strengths and weaknesses of the internal environment, the most significant opportunities and threats of the external environment for this industry are clearly identified. The paper makes conclusion for solving rail freight problems in question in order to avoid crisis phenomena in the economy and improve operation of this industry sector.

Keywords: freight market, SWOT analysis matrix, strengths, weaknesses, opportunities and threats for rail freight operation.

Постановка проблеми. З огляду на те, що залізничний транспорт є стратегічною галуззю вітчизняної транспортної системи, забезпечуючи найбільші обсяги перевезень та володіє найрозвиненішою інфраструктурою, забезпечуючи зовнішньоекономічні зв'язки, необхідні вирішальні заходи відносно стабілізації функціонування основних видів його діяльності, зокрема вантажних перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У межах окресленої проблематики підвищення ефективності залізничного транспорту суттєвий внесок зробили такі вчені, як Бараш Ю.С., Галабурда В.Г., Дикань В.Л., Дейнека О.Г., Ейтутис Д.Г., Лapidус Б.М., Левицька Л.П., Маркова І.В., Позднякова Л.О., Терьшина Н.П., Чебанова Н.В. та інші. [1-4].

Конкурентним перевагам залізниць на ринку

вантажних перевезень було приділено увагу Чорного В.В [5], а застосували матрицю SWOT – аналізу такі вітчизняні та зарубіжні науковці, як С. Дибб, П.Дойль, Л.В. Балабанова, Г.В. Завгородня [6].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Однак, на жаль, полем творчих пошуків цих видатних науковців є залізничний транспорт в цілому. Ринок транспортних послуг та вантажних перевезень, розглядається як теоретичний аспект і належної уваги щодо практичних заходів удосконалення функціонування вантажних перевезень залізниць України не приділялося.

Метою статті є дослідження, за допомогою матриці SWOT – аналізу, сильних та слабких сторін, загроз та можливостей вантажних перевезень залізничного транспорту України, як найбільш прибуткової, але нестабільної ланки залізничної галузі за останній час.

Виклад основного матеріалу дослідження. Геополітичне положення України формує її сильний транзитний та експортно-імпорتنний потенціал, який при раціональному застосуванні, може стати пріоритетним напрямком розвитку національного господарства. Вантажна галузь країни нині знаходиться на етапі застою, суттєво поступаючись країнам Західної Європи. І залізнична галузь цього сектору відзначається негативними тенденціями падіння обсягів перевезення вантажів: у 2014 р. на 12,4 % менше, ніж у 2013 р. [7].

На нашу думку, актуальним та своєчасним є виокремлення переваг та проблем щодо розвитку вантажних перевезень, з ціллю забезпечити більш високий рівень конкурентоспроможності цієї галузі у теперішні часи. Для цього потрібні не тільки широкомасштабні дослідження факторів впливу та недоліків здійснення вантажної роботи на залізничному транспорті, але і обґрунтовані рекомендації здійснення удосконалення функціонування вантажних перевезень з застосуванням передових технологій менеджменту, маркетингу, інвестиційної та інноваційної діяльності тощо.

Подальший розвиток залізниць у результаті створення публічного акціонерного товариства вимагає більш детально визначити нові підходи до споживачів транспортних послуг – вантажовласників [8]. Так, незважаючи на те, що вантажна робота на залізницях України й перевезення вантажів у всіх видах сполучень здійснюється в безперервному звичайному режимі, забезпечуючи потреби національної економіки, в цій сфері діяльності підкреслюється ряд проблем, а саме:

- відсутність державної підтримки, спрямованої на створення умов для оновлення вантажного рухомого складу, його катастрофічна

зношеність і тимчасова невідповідність придбання та списання вантажних вагонів;

- функціонування ринку вантажних залізничних перевезень в умовах жорсткого стримування тарифів та відсутності їх індексації, що змушує залізничний транспорт дотувати інші галузі економіки;

- недосконалість тарифної політики, яка не забезпечує оптимальної вагонної складової і не містить інвестиційної складової, за рахунок яких можна було б акумулювати кошти на оновлення рухомого складу;

- існування перехресного субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних;

- низька якість послуг та обслуговування, що негативно впливає на формування клієнтської аудиторії зі стійкими пріоритетами.

Перелічені проблеми формують тільки внутрішні фактори, які перешкоджають економічному та соціальному розвитку національного господарства [9]. В умовах європейської інтеграції до них додаються і зовнішні фактори, які виражаються в:

- підвищених вимогах міжнародних виробників та транспортних перевізників до якості транспортного обслуговування;

- необхідності відповідності законодавчої системи;

- доцільності розширення сфери діяльності на міжнародному ринку транспортних послуг за рахунок диференціації;

- співвідношення технологічної системи держави з вимогами закордонних країн.

Щоб детально та об'єктивно оцінити ситуацію на ринку вантажних перевезень, виділити найбільш суттєві проблеми та переваги цієї галузі, ми звернулися до SWOT– аналізу, як до наукового методу. За допомогою нього були чітко визначені наявні сильні та слабкі сторони внутрішнього середовища (табл. 1), найбільш значимі можливості та загрози зовнішнього середовища ринку вантажних перевезень залізниці (табл. 2). З метою забезпечення подальшого перспективного та стабільного розвитку вантажних перевезень, як одного з чинників підвищення ефективності роботи залізничної галузі України.

Співставлення сильних і слабких сторін функціонування вантажних перевезень залізниці з зовнішніми можливостями і загрозами побудовано в матриці SWOT – аналізу (табл. 3). За допомогою розробки цієї матриці, як інструменту стратегічного управління, ми виокремили головні властивості функціонування вантажних перевезень у сьогоденні, щоб в подальшому удосконалити їх роботу, тим самим підвищити ефективність та доходність всієї залізничної галузі України.

Проблеми транспортного комплексу України

Таблиця 1

Визначення сильних та слабких сторін ринку вантажних перевезень залізничного транспорту України

Параметри оцінки	Сильні сторони	Слабкі сторони
1	2	3
Організація	- правова база транспортної системи країни, на ряду з вантажними перевезеннями, встановлена рядом законів та Статутом залізниць України.	- недосконала законодавча база.
Економічний розвиток	- знижки тарифів на перевезення продукції гірничо-металургійного та хімічного комплексів; - впровадження електронної накладної.	- тарифи на вантажні перевезення не відповідають європейським та світовим стандартам, вчасно не проходять індексацію, що загрожує економічній безпеці залізниць; - перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних; - інноваційна та інвестиційна політика ринку вантажних перевезень знаходиться на стадії застою.
Технологічний розвиток	- диференціація наявності спеціалізованого рухомого складу для перевезення, наприклад, великогабаритних і масових вантажів; - достатньо розвинута розгалужена інфраструктура, можливість доставки вантажу у будь-яку точки країни; - велика пропускна спроможність.	- недостатнє оновлення основних фондів, рухомого складу, значне фізичне та моральне зношення; - технологічна несумісність залізничних колій України та Європи.
Стан навколишнього середовища	- менший шкідливий вплив на довкілля порівняно з автомобільним транспортом.	- відсутність розвитку технологій щодо зменшення забруднення навколишнього середовища.
Ринок праці та соціальна сфера	- наявність кваліфікованої робочої сили.	- скорочення штату працівників залізничної галузі; - недостатність мотивації персоналу до змін.

Таблиця 2

Визначення можливостей і загроз на ринку вантажних перевезень залізничного транспорту України

Параметри оцінки	Можливості	Загрози
Геополітичні фактори	- побудова міжнародних транспортних коридорів; - розвиток транзитного потенціалу вантажних перевезень.	- політична криза.
Економічні фактори	- посилення зовнішньо економічної діяльності; - підвищення ефективності роботи вантажних перевезень.	- економічна криза; - недостатнє впровадження економічних механізмів управління вантажними перевезеннями; - стагнація ринку вантажних перевезень.
Технологічні фактори	- розвиток інтермодальних перевезень; - удосконалення залізничних колій, згідно з європейськими стандартами; - збільшення маси потягів та впровадження модернізації вагонів.	- ризики аварій і техногенних катастроф внаслідок високого зношення основних фондів.

Проблеми транспортного комплексу України

Таблиця 3

Матриця SWOT-аналізу функціонування вантажних перевезень залізничного транспорту України

1	2	3
	<i>Можливості</i>	<i>Загрози</i>
	<p>1. Створення публічного акціонерного товариства «Українські залізниці».</p> <p>2. Система знижок для споживачів транспортних послуг – вантажовласників.</p> <p>3. Новітні технології, завдяки яким формується сильний транзитний та експортно-імпортний потенціал вантажів.</p>	<p>1. Політична та економічна криза в країні.</p> <p>2. Стагнація ринку вантажних перевезень.</p> <p>3. Ризики аварій і техногенних катастроф внаслідок високого зношення основних фондів.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Сильні сторони</i></p> <p>1. Наявність кваліфікаційної робочої сили.</p> <p>2. Впровадження електронної накладної.</p> <p>3. Розвиток інтермодальних вантажних перевезень.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Використання сильних сторін для реалізації можливостей</i></p> <p>1. Наявність кваліфікаційної робочої сили сприятиме удосконаленню технічно-виробничому процесу роботи вантажних перевезень, а саме побудови двоколіїних вставок з метою збільшення пропускної спроможності вантажних потягів.</p> <p>2. Впровадження електронної накладної дає змогу скоротити час на обробку перевезення вантажів, та посилить транзитний потенціал та зовнішньоекономічну діяльність вантажних перевезень.</p> <p>3. Розвиток інтермодальних перевезень сформує сучасний транзит та посилить експортно – імпортний потенціал країни.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Використання сильних сторін для подолання загроз</i></p> <p>1. Впровадження електронної накладної тільки удосконалює економічні механізми управління вантажними перевезеннями.</p> <p>2. Розвиток сучасних інтермодальних перевезень призведе до рентабельності, підвищення ефективності та стабільного функціонування ринку галузі вантажних перевезень.</p> <p>3. Наявність кваліфікаційної робочої сили є передумовою зменшення ризиків аварій і техногенних катастроф.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Слабкі сторони</i></p> <p>1. Недосконала нормативно-правова база для подальшого розвитку вантажних перевезень.</p> <p>2. Тарифи на вантажні перевезення не відповідають європейським та світовим стандартам.</p> <p>3. Відсутність розвитку технологій щодо зменшення забруднення навколишнього середовища.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Можливості для подолання слабких сторін</i></p> <p>1. Створення публічного акціонерного товариства «Українські залізниці» сприяє до перегляду законодавчої бази, до її удосконалення; до перерахунку тарифів на вантажі, що відповідають світовим та європейським стандартам.</p> <p>2. Удосконалена система знижок для вантажовласників на перевезення вантажів максимально задовольнить їх потреби щодо транспортної складової.</p> <p>3. Впровадження новітніх технологій, завдяки яким задовольняються потреби вантажовласників та зменшується забруднення навколишнього середовища</p>	<p style="text-align: center;"><i>Загрози прояву слабких сторін</i></p> <p>1. Політична та економічна криза в країні посилює погіршення ситуації щодо законодавчої бази транспорту, на ряду з вантажними перевезеннями.</p> <p>2. Невідповідність європейським та світовим стандартам тарифів на вантажі – це один з чинників стагнації ринку вантажних перевезень.</p> <p>3. Збільшення аварій і техногенних катастроф провокують забруднення навколишнього середовища.</p>

Висновок. У використанні матриці SWOT – України та можливостей транспортної аналізу є і недоліки: не використовує математично-інфраструктури для міжнародного транзиту, статистичного оцінювання, факторного аналізу, подолання розглянутих проблем в сфері вантажних розрахунків, що і є метою подальшого дослідження перевезень, а саме неперервне та стабільне їх транспортної галузі вантажних перевезень. здійснення, удосконалення та впровадження нових Доцільне використання геополітичного положення технологій, впровадження індивідуального підходу

до вантажовідправників, наявність кваліфікаційної робочої сили, що сприяє удосконаленню технічно-виробничому процесу роботи вантажних перевезень, дозволить подальший розвиток економіки та сформує перспективне та стабільне функціонування галузі вантажних перевезень та держави в цілому.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни. Монографія. / Ю.С. Бараш–Дніпропетровськ, 2006. – 252 с
2. Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної політики [Текст]. Монографія. / В.Л. Дикань– Харків, 2008. – 194 с.
3. Галабурда В.Г. Единая транспортная система./ В.Г.Галабурда. - М.: Транспорт, 1996. — 295 с
4. Економіка залізничного транспорту: Учеб. для вузов ж.-д./ Н.П.Тершиной,

Б.М.Лapidуса, М.Ф.Трихункова. – М.: УМК МПС России, 2001. – 600 с.

5. Чорний В.В. Конкурентні переваги залізниць на ринку вантажних перевезень/ Чорний В.В. /Вісник ЧДТУ «Серія «Економічні науки» Науковий збірник. – 2012. - № 1(56).

6. SWOT-аналіз – основа формування маркетингових стратегій: Навчальний посібник/За ред. Л.В.Балабанової. – 2-ге вид., випр. і доп. – К.: Знання, 2005.–301 с.–(Вища освіта ХХІ ст.).

7. Офіційний сайт Державної Служби Статистики України [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://ukrstat.org>

8. Офіційний сайт Укрзалізниця [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/>

9. Кушнір І.Ю. Ефективність вантажних залізничних перевезень України та її підвищення в умовах глобалізації. Автореферат дис. канд. наук [Текст] / І.Ю. Кушнір // Харків, УкрДАЗТ. – 2004. – 18с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Познякова Л.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.*

УДК 338.47:658.8

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ СУЧАСНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ МАРКЕТИНГО-ЛОГІСТИЧНОГО ПІДХОДУ

Копитко В. І. д.е.н., професор, декан факультету Львівської філії (ДНУЗТ)

Розглядається маркетинго-логістичний підхід до розвитку сучасної інфраструктури на залізничному транспорті. Пропонується маркетинго-логістичне забезпечення розвитку інфраструктури, що буде сприяти ефективному управлінню вантажопотоками та пасажиропотоками на залізницях з використанням комплексу взаємопов'язаних інформаційно-управлінських систем. Це дозволить здійснювати технологічний взаємозв'язок із суміжними організаціями транспортного процесу, що в подальшому сприятиме створенню інтегрованих транспортно-логістичних ланцюгів з урахуванням системних методів управління, спрямованих на досягнення сталого розвитку залізничної галузі. Раціонально розміщені маркетинго-логістичні центри сприятимуть переходу на зорієнтовану на клієнта модель надання послуг пасажирських і вантажних перевезень на інноваційній основі, використовуючи можливості розвитку державно-приватного партнерства в Україні.

Ключові слова: маркетинго-логістичний підхід, інфраструктура залізничного транспорту, оптимізація вантажопотоків та пасажиропотоків, маркетинго-логістичні центри, інновації, державно-приватне партнерство.

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ОСНОВЕ МАРКЕТИНГО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОДХОДА

Копитко В. И. д.э.н., профессор, декан факультета Львовского филиала (ДНУЗТ)

Рассматривается маркетингово-логистический подход развития современной инфраструктуры на железнодорожном транспорте. Предлагается маркетингово-логистическое обеспечение развития

інфраструктури, которая будет способствовать эффективному управлению грузопотоками и пассажиропотоками на дорогах с использованием комплекса взаимосвязанных информационно-управленческих систем. Это позволит осуществлять технологическую взаимосвязь со смежными организациями транспортного процесса, что в дальнейшем будет способствовать созданию интегрированных транспортно-логистических цепей с учетом системных методов управления, направленных на достижение устойчивого развития железнодорожной отрасли. Рационально размещенные маркетинго-логистические центры будут способствовать переходу на клиентоориентированную модель предоставления услуг пассажирских и грузовых перевозок на инновационной основе, используя возможности развития государственно-частного партнерства в Украине.

Ключевые слова: маркетинго-логистический подход, инфраструктура железнодорожного транспорта, оптимизация грузопотоков и пассажиропотоков, маркетинго-логистические центры, инновации, государственно-частное партнерство.

TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF MODERN RAILWAY INFRASTRUCTURE BASED ON MARKETING AND LOGISTICS APPROACH

Kopytko V.I. PhD, professor, dean of the L'viv branch

(Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan)

The marketing and logistics infrastructure of the modern approach to rail transport is examined. The marketing and logistics providing development of infrastructure that will support effective management of cargo traffic and passenger flows on the rail using a complex of interrelated information - management systems is proposed. This technology allows providing the interconnection of related organizations of transport process, which further contribute to the creation of integrated transport and logistics chains based management system designed to achieve sustainable development of railway industry. Rationally are marketing and logistics centres will facilitate the transition to a customer-oriented service delivery model of passenger and freight traffic on the basis of innovation, using the potential of public-private partnership in Ukraine.

Keywords: marketing and logistics approach, railway infrastructure, optimization of freight and passenger flows, marketing and logistics centres, innovation, public-private partnership.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями: Враховуючи сучасні тенденції розвитку світової економіки, економічний розвиток України повинен бути зорієнтований на тип відтворення, який забезпечить формування конкурентних переваг економічної системи. Вибір стратегії розвитку залізничного транспорту обумовлені низкою факторів і насамперед рівнем інфраструктурного розвитку, виробничо-фінансовим потенціалом, використанням економічного механізму регулювання господарської діяльності, місцем в національній економіці, політикою держави і т.д. Головною метою подальшого функціонування залізничного транспорту має стати створення відповідного рівня його розвитку, який дозволить задовольнити життєво важливі потреби країни і населення в перевезеннях в умовах забезпечення сталого економічного зростання, забезпечивши найшвидший перехід до сучасної інфраструктури, що відповідає запитам та вимогам сучасної економіки. Одним із важливих елементів розвитку сучасної інфраструктури має стати маркетинго-логістичний підхід її подальшого розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Маркетинго-логістичний підхід на залізничному

транспорті розглядали автори І.Аксьонов, В.Дикань, О.Дороховський, М.Устенко[8, 6, 10, 7] та ін. Вирішенню завдань з формування та розвитку системи логістичної інфраструктури досліджували О.Зоріна, Л.Миротін, К.Михайличенко, В.Мікловда, О.Наумова, О.Собкевич, Я.Шевчук[1, 15, 4, 13, 1, 4, 13]. Теоретичні проблеми і практичні аспекти транспорту, транспортної інфраструктури стали предметом дослідження вчених: Ю.Бараша, Л.Борисової, О. Гненного, Л.Марценюк, М.Міщенко, Ю.Пашенка, О.Рибіної, М. Шапочки[16, 9, 16, 12, 11, 14, 6] та інших.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Маркетинго-логістичний підхід розвитку сучасної інфраструктури на залізничному транспорті є актуальним в умовах реформування залізничної галузі, а тому потребує подальших досліджень.

Формування цілей статті (постановка завдання). Дослідження тенденції розвитку сучасної інфраструктури залізничного транспорту на основі маркетинго-логістичного підходу розглядається, як створення передумов впровадження оптимальної ринкової структури, що є важливим фактором збереження та посилення

позицій залізничної галузі на конкурентному транспортному ринку із врахуванням довгострокової перспективи.

Виклад основного матеріалу дослідження. Маркетинго-логістичний підхід в сучасних умовах розвитку залізничного транспорту прискорить важливі процеси інтеграції в європейську транспортну систему, оскільки може сприяти не тільки створенню надійних управлінських механізмів взаємозв'язку макроекономічного і мікроекономічного регулювання та діючої інституційної структури для прийняття і реалізації господарських та управлінських рішень, але й забезпечення формування нових міжнародних маршрутів. Для цього необхідно розробляти оптимальні схеми перевезень, що дозволяють збільшити швидкість доставки вантажів і пасажирів, скоротити відстань перевезення, розвинути транзитний потенціал і підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту. Важливою є реконструкція транспортної системи, будівництво нових сучасних колій, модернізація рухомого складу, що забезпечить доступність, оперативність,

комплексність, високу якість обслуговування і гарантію виконання взятих на себе зобов'язань. Тому, як зазначається в роботі [1, с.195], нові умови господарювання українських залізниць вимагають у даний час пошуку нових підходів у взаємовідносинах із споживачами транспортних послуг, а також у власному господарському механізмі. Це обумовлює підвищення уваги до впровадження концепції маркетингу та логістики в діяльність Укрзалізниці.

Аналізуючи дані статистики можна відзначити, що обсяги перевезень стрімко падають. У 2013 р. порівняно із 2012 р. обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом зменшився на 3,4 % і становить 441,8 млн. тонн вантажів (або 86 % від рівня 2007 р.) (табл.1). При цьому за 2013 рік транзитні перевезення скоротилися на 19,3 %, перевезення у внутрішньому сполученні - на 2,8 %, імпорт вантажів - на 2,7 %, збільшено лише обсяг перевезень експортних вантажів на 2 %. В поточному році ця тенденція продовжується і за дев'ять місяців 2014 р. падіння обсягів перевезень вантажів становить 7,8 % порівняно з аналогічним періодом 2013 року.

Таблиця 1
Динаміка перевезень вантажів та пасажирів залізничним транспортом України за 2007-2014 рр [2]

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 січень- вересень
Перевезено вантажів, млн т	512,5	498,8	391,2	432,5	468,4	457,5	441,8	293,8
Індекси до попереднього року, %	107,1	97,3	78,4	110,6	108,3	97,7	96,6	92,2
у т.ч. транзит, млн т	99,9	93,3	44,8	44,5	48,7	40,9	33,0	15,3
Індекси до попереднього року, %	133,1	93,4	48,0	99,3	109,4	84,0	80,7	92,2**
Перевезено пасажирів, млн	447,4	445,6	425,9	426,6	430,1	429,6	425,4	297,4*
Індекси до попереднього року, %	100	99,6	95,6	100,2	100,8	99,9	99,0	96,4

Крім того, за підсумками 2013 р. зафіксовано зниження ефективності використання вагонного ресурсу в сфері вантажоперевезень. Обіг вантажного вагона зріс на 22 % порівняно з 2012 р. і досяг 7,54 доби. Обіг навантаженого вагона збільшився в 1,5 рази - до 3,29 доби. Простий вагона під вантажною операцією подовжився з 35,6 год. у 2012 р. до 56,7 год. у 2013 р. (зростання в 1,6 разу)[3].

Низький рівень організації перевізного процесу та в цілому неефективна робота залізничного транспорту значною мірою обумовлюють скорочення обсягів перевезень.

Експлуатаційний вантажообіг локомотивів у 2013 р. склав 365,3 млрд. ткм брутто, що на 6 % менше 2012 р. Локомотиви в середньому обслуговують відстані в 300-400 км, здійснюючи рух переважно в межах залізниць, до яких вони приписані, тоді як в Європі локомотиви виконують рейси протяжністю 1,3-1,4 тис. км, тобто значно меншим парком і з меншими експлуатаційними витратами перевозиться більше вантажів. Спостерігається невідповідність кількості виробничих потужностей рівню перевезень. Обсяги вантажної роботи в порівнянні з початком 90-х років скоротились у 2,5 разу, пасажиропотік – більше

ніж на третину, тоді як виробничі потужності (локомотивні та вагонні депо, дистанції колії та інше) практично не скорочувались. Високим є показник чисельності персоналу на 1 км експлуатаційної довжини шляхів, який на українських залізницях становить 17 чол., тоді як, наприклад, у Білорусі – 14, у Росії – 12 чол., а в США – 1,2 працюючих на 1 км (найменша у світі)[4].

Нові підходи у вирішенні проблем поліпшення транспортного обслуговування залежить від стану транспортної інфраструктури, де залучаючи приватний капітал в оновлення рухомого складу можна задовольнити рівень попиту на залізничні перевезення в умовах посилення конкурентної боротьби, що в цілому підвищить якість сервісу. Тобто, пріоритетом повинно стати не лише придбання необхідної кількості одиниць рухомого складу переважно нового покоління, що відповідає європейським технічним нормам, а й надання можливості приватним компаніям вийти на ринок перевезень (надати необхідні ліцензії, доступ до залізничних колій та мереж тощо). При цьому умови оплати за використання інфраструктури мають бути однакові для всіх перевізників, включаючи й Укрзалізницю [5,с.619].

Можна констатувати, що маркетинго-логістична підтримка особливо вантажопотоків на залізничному транспорті здійснюється неефективно, що знижує якість роботи залізничного транспорту. Тому необхідними умовами здійснення ефективної маркетинго-логістичної діяльності на залізничному транспорті в умовах реформування повинно бути: розуміння керівництвом Укрзалізниці важливості переорієнтації діяльності на концепцію маркетингу та логістики, впровадження їх в діяльність підприємств, виконання ними суто профільних функціональних обов'язків, налагоджено системи планування і контролю, що дозволить зменшити кількість нераціональних перевезень.

Уникнення нераціональних перевезень на залізничному транспорті, невиправданих дальніх, зустрічних, порожніх пробігів, а також повторних перевезень, коли вантаж повторно перевозиться, розвантажуються і завантажуються на складських підприємствах посередницьких організацій можна буде забезпечити, як зазначає автор [6,с.147] створенням інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, як невід'ємної частини високошвидкісної магістралі, глобальної транспортно-логістичної системи, дозволить забезпечити потреби вітчизняних підприємств у сучасних транспортно-логістичних послугах, за рахунок гармонізації їх інтересів з інтересами всіх

учасників транспортно-розподільчого процесу, створити гнучку тарифну політику на різних видах транспорту з метою збільшення міжнародних вантажопотоків на основі формування оптимальних схем доставки вантажу на принципі «від дверей до дверей».

Для транспортної системи будь-якої держави активна участь у глобалізації ринку транспортних послуг означає: лібералізацію усіх сфер транспортної діяльності, відмову від державного регулювання, що спричинюється, отже, до зростання конкуренції; уніфікацію і універсалізацію транспортних засобів, технологій, технічних вимог, активний розвиток і модернізацію транспортної інфраструктури; зростання транспарентності ринку транспортних послуг, зростання інформаційної відкритості (зокрема фінансову інформацію), підпорядкування діяльності транспортних компаній вимогам законодавства і міжнародних угод [7,с.3].

Глобалізація транспортних процесів висувають нові вимоги до управління сервісними потоками в маркетинго-логістичних системах залізничного транспорту. Якісний інформаційний та сервісний супровід вантажопотоків в рамках логістичної системи залізничного транспорту, використовуючи маркетингові можливості транспортних фірм, дозволить забезпечити інтеграцію і координацію всіх учасників руху товару, створить передумови для оптимізації витрат руху товару [8,с.188] і підвищить ефективність залізничних перевезень. Тому не можна не відзначити, що логістичну концепцію використовують й інші види транспорту, зокрема морський, де в роботі [9, с.87], зазначається, що основні завдання, які ставляться транспортним організаціям, передбачають зниження вартості перевезень, поліпшення їх якості, скорочення термінів доставки, гармонійне поєднання на ринку транспортних послуг усіх видів сучасного транспорту. Вирішенню цих завдань можуть сприяти, зокрема, морські логістичні кластери, які дозволять: збільшити вантажопотоки, що позитивно вплине на подальший розвиток експорту; значно підвищити продуктивність праці за рахунок діючої ефективної системи спеціалізації портів на обробці певних вантажів; впровадити використання сучасних ефективних транспортних логістичних концепцій, які сприятимуть зменшенню витрат перевізника, що, в свою чергу, знизить вартість перевезень; створити в рамках морського логістичного кластера навчальні центри і курси з підготовки фахівців у галузі логістики; організувати та забезпечити роботою підприємства малого і середнього бізнесу; розвивати підприємства і компанії рекреаційної та туристичної галузей.

Застосування маркетинго-логістичної концепції в діяльності залізничного транспорту пов'язане з необхідністю оптимізації сукупних експлуатаційних витрат руху товару, складністю багатокритеріальних задач перевізного процесу, що в свою чергу обумовлює необхідність ідентифікації виникнення, спрямованості, інтенсивності і швидкості сервісних потоків, супроводжуваних перевезення. Оптимізація вантажопотоків у рамках логістичного центру на основі їх інформаційного та сервісного супроводу дозволить забезпечити інтеграцію і координацію всіх учасників руху товару, підвищить ефективність залізничних перевезень.

В умовах нової розстановки сил на світовій арені та випереджаючого розвитку країн Азії, Україна має неабиякі можливості реалізації свого транзитного потенціалу. Суверенізація України і перехід до ринкової економіки визначили необхідність застосування логістичного підходу до вирішення зазначених та інших проблем функціонування транспорту. Основна мета транспортної логістики полягає в наданні необхідних транспортних послуг у галузях постачання, збуту та переробки відходів з мінімальними витратами [10, с.65].

Отже, виникає необхідність в узгодженому взаємодії при фінансуванні модернізації та розвитку інфраструктури залізничного транспорту, враховуючи маркетинго-логістичний підхід. Поспішне реформування залізниць різко збільшить транспортну складову у вартості будь-якої продукції, а, значить, підвищить всі споживчі ціни і тарифи, обмежить доступність поїздок для більшості громадян і зробить неконкурентоспроможним вітчизняний експорт. Тут виникає потреба у державному регулюванні. В роботі [11, с.105] автор зазначає, що державному регулюванню підлягають: розвиток і технічне вдосконалення державної й регіональної інфраструктури; інституційні перетворення на транспорті; питання технологічної й екологічної безпеки роботи транспорту; формування й функціонування ринку транспортних послуг; забезпечення мобілізаційної готовності транспорту; міжнародна діяльність транспортних підприємств і структур.

Принципи організації визначення (прогнозування), формування (розвитку) та реалізації (ефективного використання) партнерських відносин на залізничному транспорті у сфері фінансування інфраструктурних об'єктів забезпечить створення принципово нової моделі організації виробництва, орієнтованої на створення інновацій та зорієнтоване на конкурентне середовище, що вимагає внесення змін до деяких законодавчих

актів України щодо зняття регуляторних бар'єрів для розвитку державно-приватного партнерства в Україні та стимулювання інвестицій.

Необхідність ефективного державного регулювання пов'язана із забезпеченням виконання завдань по модернізації інфраструктури, адже внутрішні ресурси залізничної галузі не дозволяють кардинально вирішити проблему модернізації основних виробничих фондів за рахунок власних джерел і, отже, як найважливішого аспекту даної проблеми слід виділити відпрацювання фінансових схем залучення зовнішнього капіталу в розвиток транспортних підприємств. Для інвестора найбільш привабливими виглядають угоди, де він має можливість отримати права на майно, створене на його власні кошти, проте відносно обмеженого в обороті майна такого роду угоди неприйнятні. Як показує досвід [12, с.63], у обох видів власності є як позитивні, так і негативні сторони. З одного боку, саме на державних залізницях є умови для створення та впровадження нових технологій, таких як високошвидкісні поїзди, розробка яких, як і будівництво спеціалізованих ліній, були б неможливі без наявності відповідної науково-дослідної бази, а також без державного фінансування. З іншого, – приватні підприємства, що працюють на концесійній основі, як правило, надають послуги більш високого рівня за прийнятними тарифами, тобто логістична система передбачає одночасне рішення чотирьох завдань: технологічної, технічної, економічної та управлінської.

Оскільки внутрішні ресурси галузі не дозволяють кардинально вирішити проблему модернізації інфраструктури за рахунок власних джерел і, отже, як найважливішого аспекту даної проблеми слід виділити відпрацювання фінансових схем залучення зовнішнього капіталу в розвиток транспортних підприємств. Необхідно обов'язково і по-справжньому реформувати залізничний транспорт після необхідного опрацювання, експертиз та публічного обговорення, реальної оцінки основних фондів і прийняття програми розвитку транспорту на перспективу. Поспішне реформування залізниць різко збільшить транспортну складову у вартості будь-якої продукції, а, значить, підвищить всі споживчі ціни і тарифи, обмежить доступність поїздок для більшості громадян і зробить неконкурентоспроможним вітчизняний експорт. Для інвестора найбільш привабливими виглядають угоди, де він має можливість отримати права на майно, створене на його власні кошти. Можна зацікавити інвесторів в створенні маркетинго-логістичних центрів. Це забезпечить

"Укрзалізниця" провести реформування моделі управління бізнесом, здійснити трансформацію організаційної структури шляхом впровадження бізнес-процесів та інструментів управління ефективністю, які будуть відповідати кращим світовим практикам, підвищити ефективність та прозорість комерційних операцій компанії, і як наслідок - зростання фінансових результатів. Це дозволить гарантувати стратегічну стійкість компанії під час кризових процесів. Об'єктивна необхідність використання маркетинго-логістичних принципів на залізниці призведе до появи структури, що здійснює вплив на інфраструктуру виконуючи координаційні та комунікативні функції при управлінні пасажирото-вантажопотоками.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Маркетинго-логістичне забезпечення розвитку інфраструктури буде сприяти ефективному управлінню вантажопотоками та пасажиропотоками на залізницях з використанням комплексу взаємопов'язаних інформаційно-керуючих систем, що дозволить здійснювати технологічний взаємозв'язок із суміжними організаціями транспортного процесу, що в подальшому сприятиме створенню інтегрованих транспортно-логістичних ланцюгів з урахуванням системних методів управління, спрямованих на досягнення його сталого розвитку, що дозволить сформувати довгострокову стратегію розвитку залізниць України і дорожню карту її реалізації. Розробити і послідовно втілити план заходів щодо зниження витрат і оптимізації бізнес-процесів; забезпечити ефективне впровадження стратегії розвитку та проходження організації через всі етапи реформування. Створенні та раціонально розміщені маркетинго-логістичні центри сприятимуть переходу на зорієнтовану на клієнта модель надання послуг пасажирських і вантажних перевезень. Проте, необхідно обов'язково і посправжньому реформувати залізничний транспорт після необхідної опрацювання, експертиз та публічного обговорення, реальної оцінки основних фондів і прийняття програми розвитку транспорту на перспективу. Також необхідно внести зміни до деяких законодавчих актів України щодо зняття регуляторних бар'єрів для розвитку державно-приватного партнерства в Україні та стимулювання інвестицій. Вплив маркетингу та логістики на інфраструктуру залізничного транспорту України - одне з нових наукових напрямів в теорії і практиці. Ця проблема ще не достатньо вивчена, що і визначає актуальність подальших досліджень.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Зоріна О.І. Застосування концепції інтегрованого маркетингу на залізничному транспорті в умовах реформування галузі / Зоріна О.І., Наумова О.Е., Антонова О.І. // БІЗНЕСІНФОРМ (Економіка: менеджмент і маркетинг). – 2012. - №8. - С191-195.
2. Складено за даними: Транспорт і зв'язок, статистична інформація // Офіційний сайт Держкомстату [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. На сети «Укрзалізниця» ухудшились показатели использования грузового вагонного парка [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://railwaypublish.com/index.php?page=news&s=2&y=2014&m=1&start=10>
4. Михайличенко К.М., Собкевич О.В. Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі. Аналітична записка / Михайличенко К.М., Собкевич О.В. // № 37, Серія «Економіка». Національний інститут стратегічних досліджень при Президентові України. Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1662/>
5. Шапочка М.К. Впровадження європейського досвіду в оптимізацію інфраструктури залізничного транспорту України / Шапочка М.К., Рибіна О.І. // Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України. – 2011. - № 1. – С.615-623.
6. Дикань В.Л. Перспективи розвитку економіки України в умовах формування міжнародних транспортних коридорів в системі мирової глобалізації економіки / Дикань В.Л. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. - № 42. – С.144-149.
7. Устенко М.О. Основні проблеми транспортної логістики УкрДАЗТ/ Устенко М.О. // Вісник економіки транспорту і промисловості.– 2010.– N29.– С. 2–5.
8. Аксенов И. М. Маркетинг на объектах транспорта : монография / И. М. Аксенов. – Нежин: ООО Вид-во «Аспект-Поліграф», 2006. – 336 с.
9. Борисова Л.П. Основні проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики в Україні./ Борисова Л.П. // Економіка. Управление. Інновації.. – 2013. - Випуск № 2 (10). - С.79-88.
10. Дороховський О.М. Проблеми та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України / Дороховський О.М. // Економіка и управление.-2012 -№ 5. (Региональная экономика). – С.60-65.

11. Міщенко М.І. Економіко-організаційні основи функціонування підприємств колійної інфраструктури: монографія / М.І.Міщенко. – Одеса: ІПРЕД НАН України, 2013. – 492с.
12. Марценюк Л.В. Огляд досвіду реформування провідних залізниць світу / Марценюк Л.В. // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. – 2013. - вип.1 (43). – С.63-81.
13. Мікловда В.П. Сучасний стан та рівень розвитку автомобільної інфраструктури України [Електронний ресурс] / В.П. Мікловда, Я.В. Шевчук. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/>.
14. Пашенко Ю.Є. Проблеми та перспективи розвитку транспортно-дорожного комплексу у період трансформації економіки України / Пашенко Ю.Є. // Формування ринкових відносин в Україні. – 2006. - №2 (57). – С. 94-97.
15. Миротин Л. Б. Транспортная логистика: учебник / учеб пособие для студентов вузов/ Л. Б. Миротин, И. Э. Ташбаев, В. А. Гудков; под ред. Л. Б. Миротина. – М. Экзамен, 2003. – 512 с.
16. Бараш Ю.С. Розробка концепції впровадження швидкісного та високошвидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України в 2005- 2015 роках / Бараш Ю.С., Гненний О.М. // Дніпропетр. нац. ун-т. заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, – Дніпропетровськ – 2004.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.

УДК 658.7:656.2

РОЗРОБКА КОМПЛЕКСНОГО МЕХАНІЗМУ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЦЬ

Кузьменко А.В., аспірант (УкрДАЗТ)

В статті визнано, що для сучасного споживача транспортних послуг надзвичайно важливим виступає отримання комплексного транспортно-логістичного обслуговування від єдиного мобільного перевізника та логістичного оператора. Встановлено, що через низький рівень розвитку об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури та існування ряду інших галузевих причин, на сьогоднішній день залізничний транспорт України не має змоги надавати повний комплекс транспортно-логістичних послуг, а, відповідно, й виступати єдиним транспортно-логістичним оператором в країні. На основі цього розроблено комплексний механізм розвитку транспортно-логістичної інфраструктури залізниць та визначено його характерні особливості. Виділено комплекс основних завдань, які сприятимуть створенню умов для якісного вдосконалення стану та структури транспортно-логістичної інфраструктури Укрзалізниці, подано принципи, методи та інструменти її розвитку.

Ключові слова: механізм, транспортно-логістична інфраструктура, залізничний транспорт, розвиток, методи, інструменти.

РАЗРАБОТКА КОМПЛЕКСНОГО МЕХАНИЗМА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Кузьменко А.В., аспірант (УкрГАЗТ)

В статье признано, что для современного потребителя транспортных услуг чрезвычайно важным является получение комплексного транспортно-логистического обслуживания от одного мобильного перевозчика и логистического оператора. Установлено, что в связи с низким уровнем развития объектов транспортно-логистической инфраструктуры и существованием ряда других отраслевых причин, на сегодняшний день железнодорожный транспорт Украины не имеет возможности предоставлять полный комплекс транспортно-логистических услуг, а, соответственно, и выступать единым транспортно-логистическим оператором в стране. На основе этого разработан комплексный механизм развития транспортно-логистической инфраструктуры железных дорог, определены его характерные особенности. Выделен комплекс основных задач, которые будут способствовать созданию условий для качественного совершенствования состояния и структуры

транспортно-логистической инфраструктуры Укрзалізничці, подано принципи, методи и инструменты ее развития.

Ключевые слова: механизм, транспортно-логистическая инфраструктура, железнодорожный транспорт, развитие, методы, инструменты.

DEVELOPMENT OF COMPLEX MECHANISMS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE RAILWAYS

Kuzmenko A.V. post-graduate student (USA of RT)

The paper found that for the modern consumer transportation services essential acts of obtaining transportation and logistics services from a single mobile carrier and logistics operator. Established that due to the low level of development of transport and logistics infrastructure and the existence of a number of reasons other industry, today rail Ukraine is unable to provide a full range of transportation and logistics services, and, respectively, and present a united transport and logistics operator in country. On this basis, developed a complex mechanism of transport and logistics infrastructure of railways and defined its characteristics. Highlight of basic tasks that will help create the conditions for improving the quality and condition of the structure of the transport and logistics infrastructure Railways, presented the principles, methods and tools development.

Keywords: mechanism, transport and logistics infrastructure, railway transport, the development of methods and tools.

Актуальність теми дослідження. Інтенсифікація транзитопотоків між країнами Європейського Союзу та Азіатсько-Тихоокеанським регіоном, створює нові стратегічні перспективи для реалізації транспортного потенціалу України та забезпечення розвитку її транспортної мережі. Залізничний транспорт України виступає важливою ланкою в реалізації транспортно-комунікаційних зв'язків країни та використанні її транспортного потенціалу, і володіє досить потужними технічними, технологічними, кадровими та інформаційними можливостями, здатними забезпечити досягнення основної логістичної мети – створення ефективної системи транспортно-логістичного обслуговування на принципах «точно в строк» та «від дверей до дверей».

Особливий пріоритет для досягнення цієї стратегічної цілі має розбудова та модернізація об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, як механізму створення умов для комплексного транспортно-логістичного обслуговування вантажовласників та перетворення Укрзалізничці в єдиного логістичного оператора, що володіє всім комплексом транспортно-логістичних послуг. Адже, як засвідчує практика європейським залізниць, для сучасного споживача транспортних послуг вкрай важливим виступає надання комплексної транспортно-логістичної послуги на високому рівні сервісного обслуговування від єдиного мобільного перевізника та логістичного оператора, що виконує цілий комплекс транспортних, термінальних, складських, митно-брокерських та координаційних функцій. Саме тому, однією з пріоритетних цілей розвитку залізничного транспорту України є створення умов для організації ефективного процесу транспортно-логістичного обслуговування та забезпечення

високої якості і сервісу транспортно-логістичних послуг.

Аналіз останніх досліджень. Усвідомлення актуальності та значимості розвитку залізничного транспорту, об'єктів його транспортно-логістичної інфраструктури викликає інтерес багатьох вітчизняних науковців. Так, розробці організаційних та методологічних аспектів розвитку залізничного транспорту, обґрунтуванню ролі та розкриттю структури його транспортно-логістичної інфраструктури присвячені праці: Т.В. Бутько, В.Л. Диканя, О.І. Калініченко, О.Г. Кірдіної, В.В. Козака, М.В. Корінь, Д.В. Ломотька, Я.М. Панчишина, О.М. Полякової, О.Г. Харчука, Н.В. Якименко та інших [1-8]. Разом з цим, не дивлячись на достатню розробленість питань щодо напрямків розвитку залізничного транспорту, елементів його транспортно-логістичної інфраструктури, потребує подальшого напрацювання питання розробки комплексного механізму розвитку транспортно-логістичної інфраструктури залізниць, який сприяв би якісному вдосконаленню її стану і складових та забезпечив перетворення Укрзалізничці в єдиного логістичного оператора, що володіє всім комплексом транспортно-логістичних послуг. Саме тому, **метою даної статті** є розробка комплексного механізму розвитку транспортно-логістичної інфраструктури залізничного транспорту України, як передумови перетворення Укрзалізничці в єдиного транспортно-логістичного оператора країни.

Виклад основного матеріалу дослідження. Питання покращення стану транспортно-логістичної інфраструктури залізничного транспорту піднімалося неодноразово. Одним із перших та важливих кроків щодо покращення якості транспортно-логістичного обслуговування

вантажовідправників і створення умов для підвищення рівня використання тягового рухомого складу в рамках реформування сфери вантажних перевезень Укрзалізницею ще в 2011 році було ініційовано створення ДП «Український транспортно-логістичний центр» (ДП «УТЛЦ»), основними напрямками діяльності якого було визначено[9]: надання послуг з організації перевезень вантажів; організація логістичної роботи в сфері надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом, інформаційних та додаткових послуг; реалізація маркетингової стратегії і тарифної політики Укрзалізниці; проведення договірної роботи зі споживачами транспортних послуг; планування та узгодження перевезень встановленим порядком; забезпечення проведення розрахунків з клієнтами на підставі договорів про надання послуг, пов'язаних з перевезеннями вантажів; надання транспортно-експедиційних послуг при перевезенні вантажів; організація інформаційного супроводу перевезень; організація перевезень вантажів залізничним транспортом при взаємодії з іншими видами транспорту.

Дійсно, його створення стало важливим етапом в покращенні роботи залізничного транспорту та показників використання його рухомого складу. Зокрема, лише за підсумками роботи за 2014 рік у вагонах ДП «УТЛЦ» було перевезено 110,75 млн. тонн вантажів [9], а використання ефективних методів управління вагонним парком забезпечило скорочення обігу вагонів на 15% [10].

Однак, попри наявність якісних змін в сфері організації вантажних перевезень, варто й відзначити і те, що з утворенням ДП «УТЛЦ» не відбулося створення умов для міжфункціональної та міжорганізаційної координації всіх учасників транспортного процесу, а, відповідно, й формування комплексної системи транспортно-логістичного обслуговування Укрзалізниці. Серед основних причин, які стримують перетворення залізничної галузі України в єдиний комплекс транспортно-логістичного обслуговування, можна виділити високий рівень зносу рухомого складу, невідповідність за багатьма показниками стану залізничної колії європейським стандартам, застарілість технологій виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, уповільнення темпів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, відсутність розвинутих термінально-складських комплексів для обслуговування товарних потоків, низький рівень інтеграції інформаційних та програмних комплексів, відсутність координації та співпраці з іншими видами транспорту і клієнтами Укрзалізниці в

процесів організації та здійснення перевезень вантажів. Все це вимагає розробки ефективного механізму розвитку транспортно-логістичної інфраструктури Укрзалізниці, який забезпечив би перетворення галузі в єдиного транспортно-логістичного оператора країни.

Звернення до наукових джерел дозволило встановити, що термінологічно «механізм» трактується науковцями достатньо різноманітно, однак більшість із них наголошують на його системній характеристиці. В економічній енциклопедії С.В. Мочерного термін «механізм» визначається як «сукупність процесів, прийомів, методів, підходів. Здійснення певних дій задля досягнення мети» [11].

Механізм, що забезпечує процеси розвитку, визначається найчастіше як складова механізму управління, яка відповідно до теорії управління повинна об'єднувати цілі управління, критерії управління, фактори управління, методи управління [12].

Розуміючи соціально-економічну значимість залізничної галузі та підтримуючи точку зору науковців щодо характеру системності механізму розвитку, пропонуємо комплексний механізм розвитку транспортно-логістичної інфраструктури Укрзалізниці розглядати як сукупність механізмів, що враховують заходи, методи та інструменти розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, і спрямовані на якісне вдосконалення стану та складових об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури залізниць, підвищення ефективності використання провізних спроможностей та покращення якості обслуговування вантажовласників, досягнення стратегічних і тактичних цілей розвитку Укрзалізниці (рис. 1). Тобто, це означає, що даний комплексний механізм виступає системою інтегрованих компонентів і елементів та покликаний сприяти створенню єдиної методології реалізації процесів розвитку інфраструктури Укрзалізниці з врахуванням світових тенденцій розвитку залізничного транспорту й логістики, методів державного регулювання й стимулювання процесів стабілізації галузі. Такий підхід до побудови даного комплексного механізму дозволяє розглядати проблему розвитку транспортно-логістичної інфраструктури залізничного транспорту в комплексі з іншими проблемами функціонування галузі, які безпосередньо впливають на можливість якісного вдосконалення транспортно-логістичної діяльності Укрзалізниці, і залежать від реалізації стратегічних напрямків розвитку галузі, державної політики регулювання і підтримки функціонування залізничного транспорту.

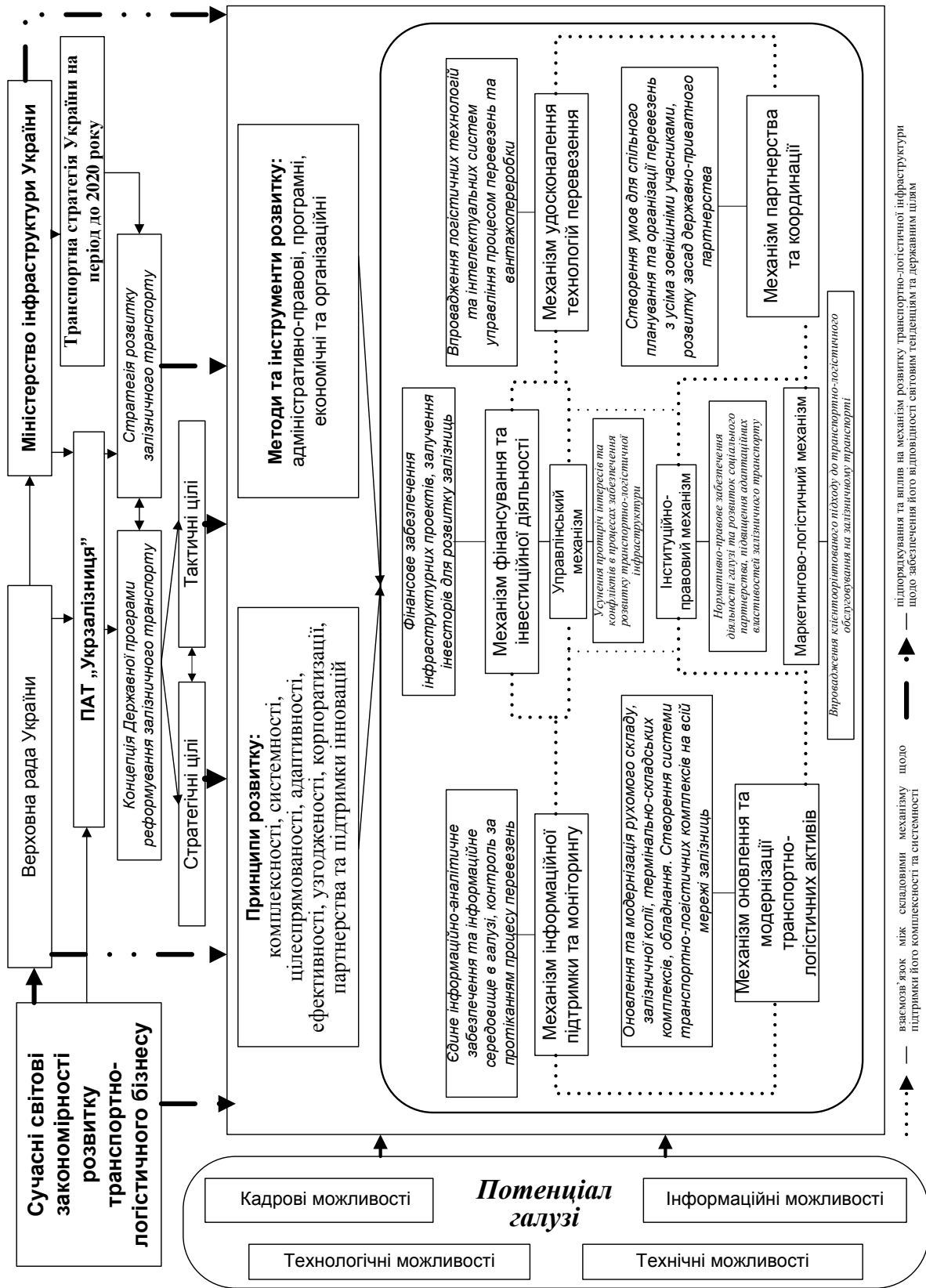


Рис. 1. Концептуальна схема комплексного механізму розвитку транспортно-логістичної інфраструктури

Відповідно до цього, запропонований механізм розвитку транспортно-логістичної інфраструктури залізничного транспорту характеризується наступними особливостями:

по-перше, відповідає Транспортній стратегії України на період до 2020 року, Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту та галузевій політиці технічного переоснащення залізниць;

по-друге, враховує механізми, які забезпечують реалізацію ряду стратегічних та тактичних цілей розвитку Укрзалізниці на основі адміністративних, програмних, організаційних та економічних методів;

по-третє, поєднує діяльність інститутів державного регулювання та стимулювання реалізації проєктів розвитку залізничного транспорту, що визначають основні напрямки політики модернізації галузі.

Оскільки метою формування даного механізму є створення умов для якісного вдосконалення стану та складових транспортно-логістичної інфраструктури залізничного транспорту, то його реалізація повинна відбуватися на основі вирішення наступного кола основних завдань:

- забезпечити створення в великих залізничних вузлах мультимодальних транспортно-логістичних центрів, термінально-складських комплексів багатопільового призначення, здатних надавати повний спектр транспортно-логістичних послуг, пов'язаних як з організацією транспортування та складування, так і з управлінням збутом;

- модернізувати та реконструювати існуючі об'єкти транспортно-логістичної інфраструктури, що перебувають на балансі Укрзалізниці;

- запровадити сучасні логістичні технології та інтелектуальні системи управління процесом перевезень та вантажопереробки;

- забезпечити оновлення рухомого складу та матеріально-технічної бази складського господарства Укрзалізниці;

- консолідувати інформаційні ресурси та програмне забезпечення в корпоративну інформаційну систему та забезпечити впровадження технологій дистанційного автоматичного контролю;

- створити умови для скорочення тривалості митних та сертифікаційних процедур на основі впровадження засад інтегрованої митної інфраструктури;

- розробити Концепцію розвитку транспортно-логістичної інфраструктури на залізничному транспорті України та ініціювати формування відповідного Центру координації;

- розробити систему стандартів транспортно-логістичних послуг та прийняти єдиний технологічний регламент здійснення транспортно-логістичного обслуговування на залізничному транспорті України.

Для досягнення встановлено переліку завдань та забезпечення розвитку транспортно-логістичної інфраструктури залізничного транспорту України даний механізм повинен ґрунтуватися на основі сучасних принципів розвитку, а саме: комплексності, системності, цілеспрямованості, адаптивності, ефективності, узгодженості, корпоративності, партнерства та підтримки інновацій.

Серед методів та інструментів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури залізничного транспорту необхідно виділити: 1) адміністративно-правові та програмні методи, які полягають в розробці нормативно-правових та законодавчих актів, що передбачають здійснення юридичного і адміністративного впливу на взаємовідносини суб'єктів транспортно-логістичного обслуговування, а також Державних програм та Стратегії розвитку транспортно-логістичної інфраструктури залізниць, Генеральних схем розміщення транспортно-логістичних об'єктів в межах залізниць; 2) економічні передбачають прогнозування, стратегічне та програмно-цільове планування, бюджетування, інформаційне забезпечення, страхування, а також встановлення податкових пільг, субсидіювання відсоткових ставок за кредитами та надання державних гарантій при реалізації проєктів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури; 3) організаційні методи передбачають створення відповідних інститутів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та впровадження механізмів державно-приватного партнерства на залізничному транспорті. Саме ці методи та інструменти закладуть основу для реалізації масштабного інфраструктурного проєкту з відновлення провізних потужностей залізниць і розвитку їх транспортно-логістичної інфраструктури, а відповідно ї створять можливість для надання вантажовласникам якісно нового рівня сервісу.

Висновок. Таким чином, в умовах інтеграції українських залізниць в європейську транспортну систему та зростання обсягів транзитопотоків в напрямку Європа - Азія, перехід на міжнародні стандарти ведення транспортно-логістичного бізнесу, що передбачають ефективну організацію транспортно-логістичного обслуговування та високу якість і рівень сервісу транспортно-логістичних послуг, виступає стратегічним напрямком розвитку Укрзалізниці. За таких умов розбудова транспортно-логістичної

інфраструктури українських залізниць зможе забезпечити не тільки підвищення якості транспортно-логістичного обслуговування, розширення спектру послуг Укрзалізниці та її перетворення в єдиного транспортно-логістичного оператора країни, але й створить можливості для залучення додаткових обсягів вантажів, зміцненню конкурентних позицій залізничного транспорту на українському і міжнародному транспортному ринку.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів / В.Л. Дикань, М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2012. - № 38. – С. 159-162.
2. Калініченко О.І. Концепція формування єдиної виробничо-логістично-транспортної мережі в Україні / О.І. Калініченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. - № 35. - С. 67-72.
3. Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України як складової національного господарства: дис. на здобуття наук. ступеня докт. екон. наук: 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / О.Г. Кірдіна. - Харків., 2011. - 446 с.
4. Ломотько Д.В. Методологічний підхід щодо створення структури логістичного центру залізниць України / Д.В. Ломотько, В.В. Козак, Т.В. Бутько та ін. // Залізничний транспорт України. – 2007. - №1. - С. 29 - 33.
5. Панчишин Я.М. Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в інноваційній логістичній системі : автореферат дис. на здоб. наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / Я.М. Панчишин. – Харків. – 2009. – 21 с.
6. Полякова О.М. Передумови формування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів в Україні / О.М. Полякова, І.В. Соломніков // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 34. – С.217 – 222.
7. Харчук О.Г. Про підвищення ефективності логістичних систем на залізничному транспорті / О.Г. Харчук // Залізничний транспорт України, 2005. – №1. – С. 15 – 18.
8. Якименко Н.В. Управління економічним зростанням залізничного транспорту в умовах розвитку транспортного ринку України: монографія / Н.В. Якименко. — Х.: УкрДАЗТ, 2012. — 437 с.
9. Офіційний сайт Державного підприємства «Український транспортно-логістичний центр» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://utlc-uz.com/common.html>. - Назва з екрана.
10. УТЛЦ повысил ефективность использования полувагонов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://trans-port.com.ua/44840-utlc-povyysil-jeffektivnost-ispolzovaniya.html>. - Загл. с экрана.
11. Економічна енциклопедія: у трьох томах. Т.1 / Редкол. С.В. Мочерний (відп. ред.) та ін. — К.: Видавничий центр «Академія», 2000. — 864 с.
12. Сизоненко О. А. Формування механізму забезпечення сталого розвитку в системі управління металургійним підприємством / О. А. Сизоненко // Держава та регіони. – 2008. – № 4. – С. 207–210.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Шраменко О.В.*

УДК 658.009.12:338.436

ОСНОВНІ АСПЕКТИ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Маковоз О.В., к.е.н., доцент,
Борисов Б.І., магістр (УкрДАЗТ)*

В статті обґрунтовано необхідність проведення реструктуризації на залізничному транспорті для подальшого ефективного функціонування, визначено загальні проблеми функціонування залізничного транспорту. На підставі аналізу праць вчених, які займалися вирішенням цієї проблеми, виділено етапи проведення реструктуризації залізничного транспорту, що дозволять в короткий термін з незначними витратами реорганізувати структуру управління залізничного транспорту, яка адаптована до сучасного стану економіки України, а також вчасно та ефективно змінювати організаційну структуру відповідно до змін поточних потреб у

вантажних і пасажирських перевезеннях.

Ключові слова: реформування, реструктуризація, реорганізація, структура, трансформування, впровадження.

ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

*Маковоз Е.В., к.э.н., доцент,
Борисов Б.И., магистр (УкрГАЗТ)*

В статье обоснована необходимость проведения реструктуризации на железнодорожном транспорте для дальнейшего эффективного функционирования, определены общие проблемы функционирования железнодорожного транспорта. На основании сделанного анализа трудов ученых, занимавшихся решением этой проблемы, можно выделить следующие этапы проведения реструктуризации железнодорожного транспорта, которые позволят в кратчайшие сроки с небольшими затратами реорганизовать структуру управления железнодорожного транспорта, которая адаптирована к современному состоянию экономики Украины, а также своевременно и эффективно изменять организационную структуру в соответствии с изменениями текущих потребностей в грузовых и пассажирских перевозках.

Ключевые слова: реформирование, реструктуризация, реорганизация, структура, трансформации, внедрение.

THE MAIN ASPECTS OF RESTRUCTURING RAILWAY TRANSPORT IN UKRAINE

*Makovoz E.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Borysov B.I., master (USA of RT)*

In the article the necessity of restructuring the railway transport for further efficient functioning were identified common problems of the railway. "Restructuring" rail of transport - a change in the internal organizational structure to manage the persistence of its properties and relationships in the environment. Thus, we propose restructuring the railway transport interpreted only as a change in the organizational structure of the branch management.

The railway transport is faced by a burning issue of adaptation of the organizational structure in current world trends of development of economy, and also changes in requirements of economy of Ukraine in transportations.

On the basis of the made analysis of works of the scientists who were engaged in the solution of this problem it is possible to allocate the following stages of carrying out restructuring of railway transport which will allow with small expenses to reorganize structure of management of railway transport which is adapted for a current state of economy of Ukraine into short terms, and also in due time and effectively to change organizational structure according to changes of the current needs for freight and passenger traffic.

Keywords: reforming, restructuring, reorganization, structure, transformations, introduction.

Постановка проблеми. В умовах нестабільної економічної ситуації в країні, розробка механізмів впливу на підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту та розробка засобів боротьби з негативними впливами на транспортну галузь в цілому є актуальним питанням вчених і практиків. На сьогоднішній день існує багато чинників які негативно впливають на залізничний транспорт України, тому необхідно розробити ряд оздоровчих процесів, завдяки яким залізничний транспорт буде ефективно функціонувати, та швидко пристосовуватися до факторів навколишнього середовища.

Залізничний транспорт займає провідне місце в пасажирських і вантажних перевезеннях і тому при зменшенні долі перевезень ми повинні враховувати усі головні фактори: а саме це попит споживачів, конкуренти та економічний вплив на галузь - усі ці фактори повинні враховуватися, а також необхідно стежити за їх тенденцією та корегувати. Для цього

необхідно виділення основних аспектів діяльності залізничної галузі в цілому та проведення науково обґрунтованої залізничного транспорту.

Аналіз останніх публікацій. Проблемою реструктуризації залізничного транспорту займалися ряд вітчизняних науковців, зокрема: Дикань В.Л., Бараш Ю.С., Гриценко Н.В., Петренко Е.А., Кірта Г.М., Позднякова Л.О., Данько М.І. [1-7].

У роботах цих вчених було розкрито теоретичні і практичні аспекти реструктуризації залізничного транспорту, а саме: напрямки зміни структури управління галуззю, підвищення ефективності використання існуючих ресурсів, забезпечення прозорості фінансової діяльності, підвищення інвестиційної привабливості галузі тощо. Разом з тим, незважаючи на значний вклад вищезазначених фахівців у сучасну науку, основні завдання, які пов'язані з реструктуризацією залізничної галузі, до цих пір є недостатньо вирішеними.

Мета статті. Метою статті є дослідження основних аспектів щодо реструктуризації залізничного транспорту.

Основний матеріал. В результаті проведеного аналізу праць вищезазначених вчених визначено, що основою неефективної роботи залізничного транспорту є наступні причини:

- невідповідність якості послуг залізничного транспорту зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам;

- недостатнє оновлення основних фондів, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;

- відсутність державної підтримки інноваційного розвитку галузі;

- слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;

- повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатній їх зв'язок з виробничими, торговельними, складськими та митними технологіями;

- недостатній рівень мотивації працівників через відсутність чіткого зв'язку між оплатою і результатами праці, низька заробітна плата.

- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що не стимулює надання інвестицій на розвиток транспорту.

Окрім основних факторів які впливають на галузь є і інші, а саме: соціально-культурні та політичні фактори, науково-технічний прогрес і законодавча база. Усе це, в умовах жорсткої конкуренції, призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави [4, с.6].

В даний час теоретичні і практичні основи вирішення поставленої проблеми у транспортній галузі вивчені недостатньо. Слід зазначити, що стан і робота галузі аналізуються, як правило, без зміни діючої структури управління, без використанням всіх елементів та факторів впливу. У сучасний час необхідно здійснення значних структурних змін, які мають бути спрямовані на значне покращення транспортного комплексу.

Ефективне функціонування залізничного транспорту пов'язане з удосконаленням його організаційної структури; оновленням основних фондів і рухомого складу; впровадженням новітніх технологій; наданням нових видів послуг і захопленням нових секторів транспортного ринку; збільшенням прибутковості перевезень вантажів і пасажирів та інтегруванням до європейської транспортної системи. Все це стане можливим але тільки після реформування залізничного транспорту. Розглянемо основні визначення реструктуризації.

Реструктуризація залізничного транспорту - це

комплексні перетворення, що змінюють законодавчі сторони державних та суспільних відносин функціонування галузі. Теоретично реформування має чотири основні напрямки, перший з яких є зміна фінансово-економічних відносин, другий – реструктуризація та організаційно-технологічні зміни, третій – удосконалення системи державного управління та регулювання, четвертий – зміна форм власності та правових відносин за рахунок роздержавлення державних залізничних підприємств (рисунок 1) [3, с.21].

Ще одне визначення реструктуризації залізничного транспорту – це зміна внутрішньої організаційної структури управління і сукупності зв'язків із збереженням її властивостей і зв'язків у зовнішньому середовищі. Таким чином, ми пропонуємо реструктуризацію залізничного транспорту трактувати тільки як зміну організаційної структури управління галуззю. Перед залізничним транспортом стоїть гостра проблема адаптації своєї організаційної структури до сучасних світових тенденцій розвитку економіки, а також змін у потребах економіки України в перевезеннях. У даних економічних умовах реструктуризація організаційної структури є ефективним інструментом забезпечення нормального функціонування і стійкої роботи залізничної галузі України в цілому [3, с.22].

Об'єктивні причини гальмування розвитку економіки України призвели до спаду в кілька разів обсягів залізничних перевезень, що негативно позначилося на діяльності Укрзалізниці. Залізниці стали працювати не в оптимальному режимі й втратили частину прибутку від ефекту збільшення обсягів перевезень. До того ж уряд припинив фінансування розвитку залізничного транспорту, а державні організації не в повному обсязі сплачують компенсацію за перевезення пільгових категорій громадян. На тих частках ринку, де залізничний транспорт мусив конкурувати з реформованою структурою автомобільного транспорту, він практично “програв” приміські пасажирські та дрібні вантажні перевезення.

Тому, перед впровадженням нової моделі реструктуризації залізничного транспорту слід визначити, за яких обставин існуюча природна монополія може ефективно функціонувати. Дослідження показали, що це можливо тільки за умов підвищення тарифів на перевезення при обов'язковій переоцінці основних фондів, повній компенсації перевезень пільгової категорії громадян, зменшенні величини дивідендів та наданні державних інвестицій на розвиток залізничного транспорту. Але держава в теперішніх умовах не може повністю виконати перераховані вимоги, оскільки Укрзалізниця є одним з основних постачальників коштів до бюджету країни. Одночасно необхідно враховувати те, що Укрзалізниця прямує до вступу у єдиний європейський транспортний простір і тому мусить виконувати основні вимоги Директиви ЄС 2008/57/CE. На підставі вищевикладеного можна констатувати, що для підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту в умовах

Проблеми транспортного комплексу України

ринку в Україні необхідно впроваджувати структурну реформу [8, с.1.]



Рис. 1. Основні напрямки реформування залізничного транспорту України

Для визначення найкращої моделі реструктуризації залізничного транспорту було досліджено організаційні структури різних країн Європи та Азії. На основі досліджень було встановлено, що зараз можна виділити три основні типи моделей, які прийняті для країн учасниць та кандидатів у члени ЄС:

1) модель розділення, за якою оператори інфраструктури й підприємств, що здійснюють залізничні перевезення, існують як незалежні юридичні особи з відокремленим балансом і звітністю;

2) інтеграційна модель, за якою існує єдиний суб'єкт господарювання – юридична особа, а незалежні з позиції управління дочірні компанії-оператори не є юридичними особами й підпорядковані їй;

3) холдингова модель є результатом поєднання двох попередніх моделей [5, с.12-14].

Дослідження багатьох вчених показали, що кожна країна Європи вибирає організаційну

модель управління залізничним транспортом самостійно, незважаючи на її розмір, довжину залізничних шляхів, політичні погляди урядів, і навіть без необхідного економічного обґрунтування. Але усі без виключення моделі управління залізничним транспортом впроваджувалися шляхом корпоративної реструктуризації, тобто необхідною передумовою для виконання структурної реформи була корпоратизація у формі акціонерного товариства або холдингової акціонерної компанії.

На підставі вищесказаного можна виділити такі основні напрямки для реалізації нової організаційної моделі управління залізничним транспортом:

1. Замість державної структури утворюється акціонерна компанія, 100 % акцій якої належать державі. На цьому суттєве реформування структури управління залізничним транспортом завершується, а пасажирські та вантажні перевезення залишаються без змін. Фактично

відбувається тільки розподіл державних і господарських функцій, а залізниці становляться єдиним суб'єктом господарювання юридичною особою. Одночасно відбувається розподіл доходів та витрат на вантажні і пасажирські перевезення.

2. Залізничний транспорт як державна структура залишається, а з його складу виділяється один з видів перевезень. На його базі утворюється акціонерна компанія або кілька регіональних компаній і досліджуються переваги та недоліки реформ. Такий варіант структурної реформи застосовується в країнах, які не зовсім впевнені в дієздатності та надійності комерційних структур управління на транспорті.

3. Замість державної структури утворюються окремі підприємства – юридичні особи за видами перевезень та діяльності, кожне з котрих має бути юридичною особою з державною формою власності.

Замість державної структури утворюється акціонерна компанія у вигляді відкритого акціонерного товариства, що об'єднує майно усіх підприємств залізничного транспорту.

4. Замість державної структури утворюється акціонерна холдингова компанія, що управляє акціями окремих акціонерних компаній, які організуються на базі окремих підприємств – юридичних осіб.

5. Замість державної структури утворюється спочатку державна акціонерна компанія, яка через кілька років трансформується у холдингову компанію. Кожен з цих підходів щодо впровадження структурної реформи має певні переваги та недоліки [2, с. 61-70].

Висновок. Дослідження показали, що головними аспектами проведення реструктуризації залізничного транспорту є напрямки адаптування всіх видів діяльності залізничної галузі до сучасного стану економіки України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л. Реформирование железнодорожного транспорта (стратегия

преобразований в системе управления отраслью [Текст] / В.Л. Дикань, Д.І. Бойко // «Бизнес-информ». – 2000. – № 11–12. – С. 48–50.

2. Бараш Ю. С. Структурна реформа на залізничному транспорті України [Текст] / Ю.С. Бараш // Тези доп. другої наук.-практ. конф. “Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: Техніка, технологія, економіка і управління”. Ч. 2. Економіка і управління / КУЕТТ. - К., 2008. - С. 61-70.

3. Гриценко Н.В. Варіанти реструктуризації та їх аспекти [Текст] / Н.В. Гриценко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2007. - № 17. – С.22 – 26.

4. Петренко Е.А. Реформирование железнодорожного транспорта – теория и мировой опыт: [Текст] моногр. / Е.А. Петренко; НАН Украины, Ин-т экономики пром-сти. – Донецк: Юго-Восток, 2010. – 413 с.

5. Кірпа Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: моногр. [Текст] / Г.М. Кірпа [2-ге вид., перероб. і допов.]. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 248 с.

6. Позднякова Л.О. Теоретичні підходи щодо проблеми підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України [Текст] / Л.О. Позднякова, Н.В. Гриценко // Залізничний транспорт України.- 2008. – 150с.

7. Данько М.І. Методологічні підходи до проблеми проведення реструктуризації структури управління [Текст] / М. Данько, Н. Островерх, Н. Гриценко // Залізничний транспорт України.- 2007. – 80с.

8. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. [Електронний ресурс]// [Офіційний сайт Верховної Ради України]. - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.

Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 656.07.008.8

**ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК МЕХАНІЗМ ФІНАНСОВОГО
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
ЗАЛІЗНИЦЬ**

*Пащенко Ю.Є., д.е.н., професор (НАУ),
Корінь М.В., к.е.н., асистент (УкрДАЗТ)*

В статті встановлено, що реалізація пріоритетних напрямків розвитку інфраструктури залізничного транспорту, визначених Транспортною стратегією України, потребує значного фінансування, необхідні обсяги якого відсутні як в Укрзалізниці, так і в державному бюджеті України. Визначено, що одним із ефективних інструментів фінансового забезпечення розвитку інфраструктури залізниць є механізм державно-приватного партнерства. На основі цього досліджено сутність державно-приватного партнерства, визначено його основні ознаки та форми реалізації. Обґрунтовано доцільність застосування контрактів життєвого циклу як форми державно-приватного партнерства в сфері фінансового забезпечення розвитку інфраструктури залізниць та подано організаційну схему співпраці учасників проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту на основі державно-приватного партнерства.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, інфраструктура, залізничний транспорт, механізм, контракт життєвого циклу.

**ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК МЕХАНИЗМ
ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

*Пащенко Ю.Е., д.э.н., профессор (НАУ),
Коринь М.В., к.э.н., ассистент (УкрГАЗТ)*

В статье установлено, что реализация приоритетных направлений развития железнодорожного транспорта, определенных Транспортной стратегией Украины, требует огромного финансирования, необходимые объемы которого отсутствуют как в железных дорогах, так и в государственном бюджете Украины. Определено, что одним из эффективных инструментов финансового обеспечения развития инфраструктуры железных дорог может рассматриваться механизм государственно-частного партнерства. На основе этого исследовано сущность государственно-частного партнерства, определены его основные признаки и формы реализации. Обосновано целесообразность применения контрактов жизненного цикла как формы государственно-частного партнерства в сфере финансового обеспечения развития инфраструктуры железных дорог, представлено организационную схему сотрудничества участников проектов развития инфраструктуры железнодорожного транспорта на основе государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, инфраструктура, железнодорожный транспорт, механизм, контракт жизненного цикла.

**PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS FUNDING MECHANISMS FOR
DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE RAILWAYS**

*Pashchenko Y.E., Doctor of Economics, professor (NAU),
Korin M.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor (USA of RT)*

Annotation. The paper found that the implementation of the priority areas of railway infrastructure, defined transport strategy Ukraine requires significant funding required amounts which are absent in Railways and the state budget of Ukraine. It was determined that one of the effective tools of financial security of railroad infrastructure is a mechanism of public-private partnerships. Based on this the essence of public-private partnership, its main characteristics and forms of implementation. Deals with the author's views on the content of

© Пащенко Ю.Є.,
Корінь М.В.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 49, 2015

public-private partnership in the field of railway transport infrastructure by which to understand the mechanism proposed cooperation of public and private capital in the field of attracting financial resources, introduction of modern management techniques and intellectual potential, on the one hand, and the institutional framework for development of infrastructure facilities in the railway sector, on the other, to implement the strategic development of rail transport and achieve social and economic impact. Expediency of contract life cycle as a form of public-private partnerships in the area of financial security of railroad infrastructure and organizational chart presented participants cooperation projects of railway infrastructure through public-private partnerships.

Keywords: *public-private partnerships, infrastructure, rail transport mechanism, contract lifecycle.*

Актуальність теми дослідження.

Транспортною стратегією України на період до 2020 року основними напрямками розвитку транспортної інфраструктури залізниць визначено збільшення пропускних спроможностей залізничного транспорту, впровадження руху швидкісних пасажирських поїздів, створення мережі транспортно-логістичних центрів, впровадження технологій енергозбереження та удосконалення системи супроводу транспортних засобів [1]. Однак, реалізація проектів, здатних забезпечити втілення визначених пріоритетів розвитку залізничного транспорту в життя, вимагає значних обсягів інвестиційних ресурсів та великою мірою залежить від розмірів фінансування з державного бюджету України.

Ключовою проблемою, яка ставить під загрозу виконання визначених проектів розвитку залізничного транспорту, є низькі інвестиційні можливості держави та істотні обмеження фінансових ресурсів Укрзалізниці, її низький інвестиційний клімат, що досить часто не дозволяє галузі рухатися «у ногу» з науково-технічним прогресом.

Наявність такої ситуації на залізничному транспорті України, що на сьогоднішній день призвела до зниження провізних спроможностей залізниць та втрати їх конкурентного потенціалу, вимагає пошуку нових джерел залучення інвестиційних ресурсів в галузь. Одним із ефективних інструментів розвитку транспортної інфраструктури Укрзалізниці, який довів свою дієздатність в практиці функціонування європейських залізниць, є механізм державно-приватного партнерства.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання інвестиційного партнерства держави та бізнесу знайшли своє відображення у величезній кількості наукових праць вітчизняних та закордонних вчених. Серед науковців, які приділяли увагу вивченню засад державно-приватного партнерства та їх реалізації в транспортному комплексі країни, слід виділити наступних вчених. Ю.С. Вдовенко [2] у своїх працях вивчав світовий досвід концесійної діяльності та розробляв теоретичні основи державно-приватного партнерства. Варнавський В.Г. спільно з Клименко А.В. та Королевим В.А. приділяли увагу розробці

теоретичних основ державно-приватного партнерства та механізмів його реалізації [3]. Запатріна І. досліджувала проблеми та перспективи застосування публічно-приватного партнерства для реалізації інфраструктурних проектів в Україні [4]. Авксентьєв М.Ю. [5] розглядав державно-приватне партнерство (ДПП) в якості механізму залучення інвестицій в розвиток транспортного комплексу країни. Поряд з цим, потребують подальшого вивчення теоретичні аспекти реалізації проектів ДПП в транспортному комплексі та удосконалення механізми залучення приватного капіталу в реалізацію інфраструктурних проектів залізничного транспорту, які б сприяли досягненню стратегічних пріоритетів галузі та відновленню транспортного потенціалу Укрзалізниці.

Саме тому, **метою даної статті** є вивчення теоретичних основ державно-приватного партнерства та розробка механізму фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізниць на основі державно-приватного партнерства.

Виклад основного матеріалу дослідження. Основною тенденцією сучасного світового розвитку є поширення та поглиблення процесів інтеграції як окремих підприємств, так і цілих галузей економіки, що здійснюється для досягнення єдиної мети – забезпечення оптимізації всіх процесів функціонування підприємств та отримання синергетичного ефекту за рахунок поглиблення співробітництва та партнерства. Особливо актуальними ці закономірності є для інфраструктурних галузей та державного сектору управління, діяльність яких потребує значних фінансових інвестицій та характеризується надзвичайно високим ризиком.

Аналіз наукової літератури, в якій приділяється увага розкриттю теоретичних основ ДПП, дозволив встановити відсутність загально визнаної термінології, що обумовлює розмитість меж даного поняття. Згідно з визначенням Міжнародного валютного фонду державно-приватне партнерство – це угода, в рамках якої приватний сектор надає інфраструктурні активи та послуги, які традиційно забезпечуються державою» [6]. Однак, на думку авторів статті, наведене визначення ДПП стосується виключно інфраструктурної сфери економіки та не

передбачає реалізацію подібних проектів в інших соціально значущих галузях економіки. Більш повне визначення даного поняття пропонує В.Г. Варнавський, який ДПП розглядає як юридично закріплену форму взаємодії між державою та приватним сектором у взаємовідносинах об'єктів державної та муніципальної власності, а також послуг, що надаються державними та муніципальними органами, закладами та підприємствами, з метою реалізації суспільно значущих проектів в широкому спектрі видів економічної діяльності [3].

В Законі України «Про державно-приватне партнерство» наводиться наступне визначення даного поняття «Державно-приватне партнерство - співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, або фізичними особами - підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору» [7].

Основними ознаками ДПП, які відрізняють його від інших форм співробітництва, є [8]:

по-перше, проекти ДПП створюються безпосередньо для реалізації конкретних проектів розвитку та передбачають чітке дотримання термінів їх реалізації;

по-друге, модель співробітництва в межах ДПП відображає основні цілі та завдання, що вирішуються в рамках партнерських проектів;

по-третє, основними формами інвестування при реалізації механізму ДПП є спільне інвестування декількома учасниками та приватні інвестиції, доповненні державними фінансовими ресурсами;

вчетверте, для ДПП характерним є специфічні форми розподілу відповідальності між партнерами: якщо держава встановлює цілі проекту з позиції соціальної ефективності та визначає вартісні і якісні його параметри, здійснює контроль за ходом реалізації проекту, то приватні інвестори беруть на себе відповідальність в сфері розробки, фінансування, будівництва, експлуатації та управління об'єктом;

по-п'яте, оскільки реалізації більшої частини проектів пов'язана з високим рівнем ризику повернення фінансових вкладень, то для ДПП притаманним є розподіл подібних ризиків за взаємної узгодженості сторін.

Враховуючи бачення науковців сутності ДПП та авторське розуміння значення даної форми залучення інвестицій в розвиток транспортної інфраструктури залізниць, під категорією державно-приватне партнерство в сфері розвитку

транспортної інфраструктури залізниць пропонується розуміти механізм співробітництва державного та приватного капіталів в сфері залучення фінансових ресурсів, впровадження новітніх методів управління та використання інтелектуального потенціалу, з одного боку, та створення інституційних основ для розвитку інфраструктурних об'єктів залізничної галузі, з іншого, з метою реалізації стратегічних цілей розвитку залізничного транспорту та досягнення соціально-економічного ефекту.

Різноманітність форм взаємодії державного сектору та приватного капіталу обумовило існування різних форм ДПП, вибір та впровадження яких залежить, в першу чергу, від мети реалізації та сфери застосування обраного проекту, а також від рівня прибутковості проектів та механізмів розподілу проектних ризиків.

В світовій практиці найбільше поширення отримали такі форми ДПП, як [8, 9]:

- контракти на управління та договори лізингу (оренди) передбачають передачу приватному партнеру на певний період певних функцій з управління об'єктом інфраструктури, залишаючи за державою повноваження з прийняття інвестиційних рішень та несення операційних ризиків. У випадку з договорами оренди (лізингу) приватний капітал на платній основі приймає у власне володіння транспортний об'єкт та операційні ризики, пов'язані з його експлуатацією.

- концесії (або контракти на управління та експлуатацію) передбачають передачу функцій з управління об'єктом інфраструктури приватному бізнесу на певний період та всіх ризиків, пов'язаних з його експлуатацією. Такого роду форма партнерства передбачає здійснення приватною компанією величезних обсягів інвестицій в добудову, або відновлення об'єкту транспортної інфраструктури, який експлуатує протягом терміну дії контракту, а по закінченню якого об'єкт повертається знову у власність держави. В основі такої форми ДПП знаходяться такі види концесійних угод, як «Відновлення, експлуатація та передача», «Відновлення та оренда або оренда та передача», «Будівництво, відновлення, експлуатація та передача»;

- нові проекти полягають в будівництві та експлуатації приватною компанією або спільним державно-приватним підприємством об'єкту транспортної інфраструктури протягом терміну дії контракту, по завершенню якого об'єкт може бути повернений державі;

- продаж (приватизація активів) за якої частина акцій транспортного об'єкту державної власності шляхом продажу (або шляхом приватизації) переходить у власність приватної

компанії.

Останнім часом в практиці діяльності європейських країн досить широке поширення набула така форма ДПП як контракти або контракти життєвого циклу, яка отримала найбільшу популярність саме в сфері функціонування й розвитку інфраструктури залізниць. В основі цієї форми партнерства знаходиться співробітництво, яке, з одного боку, не передбачає відмови від бюджетного фінансування, що і є основним мотивом для участі приватного капіталу в реалізації державних проектів розвитку, а, з іншого, надає гарантії державі щодо ефективності використання бюджетних ресурсів та дотримання термінів виконання проекту, забезпечення його відповідності всім встановленими функціональними параметрам. Основною перевагою цієї форми ДПП є те, що всі проектні, будівельні та експлуатаційні ризики фактично покладено на приватний капітал, а функції держави обмежуються виключно визначенням технічних і функціональних параметрів об'єкту транспортної інфраструктури, контролем за їх дотриманням на стадії експлуатації об'єкту. Окрім того, використання контракту життєвого циклу як форми ДПП в сфері розвитку об'єктів транспортної інфраструктури залізниць є достатньо ефективним для держави і з точки зору здійснення капітальних вкладень, адже виплати за створений об'єкт інфраструктури здійснюються лише з моменту його введення в експлуатацію [10].

Дослідження механізмів фінансування розвитку транспортної інфраструктури в Європі дозволило встановити, що саме завдяки використанню ДПП знайшла практичне втілення більша частина соціально значимих інфраструктурних проектів. Зокрема, лише у 2013 році досягли фінансового завершення проекти ДПП, пов'язані з будівництвом автомагістралі в Італії (бюджет склав 2,3 млрд. євро), оновлення рухомого складу у Великобританії (бюджет 9,0 млрд. євро), будівництва Міланської східної кільцевої дороги (бюджет 1,8 млрд. євро), спорудження 1-го етапу автостради Gebze-Izmir в Туреччині (бюджет 1,1 млрд. євро) та автостради Schiphol-Amsterdam-Almere у Нідерландах (бюджет 1 млрд. євро). Успішно завершено за допомогою механізмів ДПП й проекти з будівництва високошвидкісних магістралі HSL Zuid в Нідерландах, лінії Данія-Швеція, Сіднейського портового тунелю, моста Конфедерації в Канаді, національних аеропортів в Гамбурзі та Варшаві, окремих ліній метрополітену в Лондоні [11, 12]. Наразі активно ДПП залучається в розбудову Транс'європейських транспортних коридорів, зокрема, при реалізації проектів, пов'язаних з зведенням моста у Португалії, аеропорту в Афінах та моста на Коринфському каналі.

Резюмуючи вище викладене, можна з впевненістю відзначити, що ДПП на сьогоднішній день є ефективним механізмом фінансової підтримки транспорту, який дозволяє не тільки залучати інвестиції з приватного сектору в розвиток інфраструктури, але й сприяє активізації процесів економічного зростання в країні. Саме тому, на думку авторів статті, механізм приватно-державного фінансування розвитку транспортної інфраструктури залізниць повинен бути сформований у вигляді контрактів життєвого циклу доцільність та переваги яких було викладено вище. В рамках цієї форми ДПП формування механізму фінансового забезпечення будівництва та експлуатації об'єктів інфраструктури залізничного транспорту пропонується здійснювати наступним чином:

приватним компаніям, в особі яких можуть виступати як логістичні оператори, так і окремі особи, що зацікавлені у здійсненні інвестицій у визначений об'єкт інфраструктури, передбачається надання права на будівництво, утримання та управління об'єктом на довгостроковій довірчій основі з обов'язковим визначенням функціональних параметрів, якими повинен володіти даний об'єкт як на момент здачі в експлуатацію, так і після завершення терміну дії контракту;

за ПАТ «Укрзалізниця» залишається право здійснювати контроль за виконання контрактних зобов'язань та відповідальність повернення вкладених інвестицій після передачі об'єкта інфраструктури в експлуатацію залізничного транспорту. При цьому передбачається, що після здачі об'єкту інфраструктури в експлуатацію Укрзалізниця самостійно буде організовувати зібрання оплати за користування ним, сплачуючи частину отриманого доходу приватному інвестору в формі платежів за доступність інфраструктури та повернення вкладених інвестицій. Такий механізм партнерства означає перерозподіл ризиків між учасниками контракту життєвого циклу, а саме: приватний інвестор приймає на себе ризики, пов'язані з проектуванням та будівництвом інфраструктури, а ПАТ «Укрзалізниця» - ризики попиту. В узагальненому вигляді організаційну схему співпраці учасників проекту розвитку інфраструктури залізничного транспорту на основі ДПП подано на рисунку 1.

Важливим аспектом забезпечення ефективності даного механізму фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізничного транспорту виступає питання державної підтримки проектів ДПП. Розуміючи соціально-економічну значимість проектів, пов'язаних з розвитком залізничного транспорту, від держави необхідно:

по-перше, на базі Міністерства

Проблеми транспортного комплексу України

інфраструктури України створити відділ експертизи проектів ДПП, що займався б питаннями підготовки, відбору та оцінки інфраструктурних проектів розвитку, а також наданням юридичної допомоги в укладанні контрактів життєвого циклу, популяризацією серед підприємців ефективності інвестування приватних ресурсів в розвиток залізничної галузі на засадах ДПП;

по-друге, удосконалити нормативно-правову базу в сфері реалізації проектів ДПП. Зокрема, це стосується встановлення правових меж відповідальності всіх учасників проектів ДПП на залізничному транспорті з обов'язковим розподілом всіх можливих видів ризиків між ними та розробки форм контрактів життєвого циклу, які б враховували особливості умов кожного окремого проекту;

по-третє, важливе значення для залучення

приватних інвестицій в сферу діяльності залізничного транспорту належать використання державою існуючих важелів державного регулювання. В цьому аспекті вкрай важливе значення для підтримки інфраструктури залізниць має надання державою учасникам контрактів життєвого циклу податкових канікул та податкових пільг;

вчетверте, створення централізованого інформаційного та консультаційного супроводу проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту на основі ДПП і розробка методичних рекомендацій та директив для їх успішної реалізації;

по-п'яте, надання державних гарантій інвесторам та створення умов для проведення прозорих тендерних процедур. тощо.

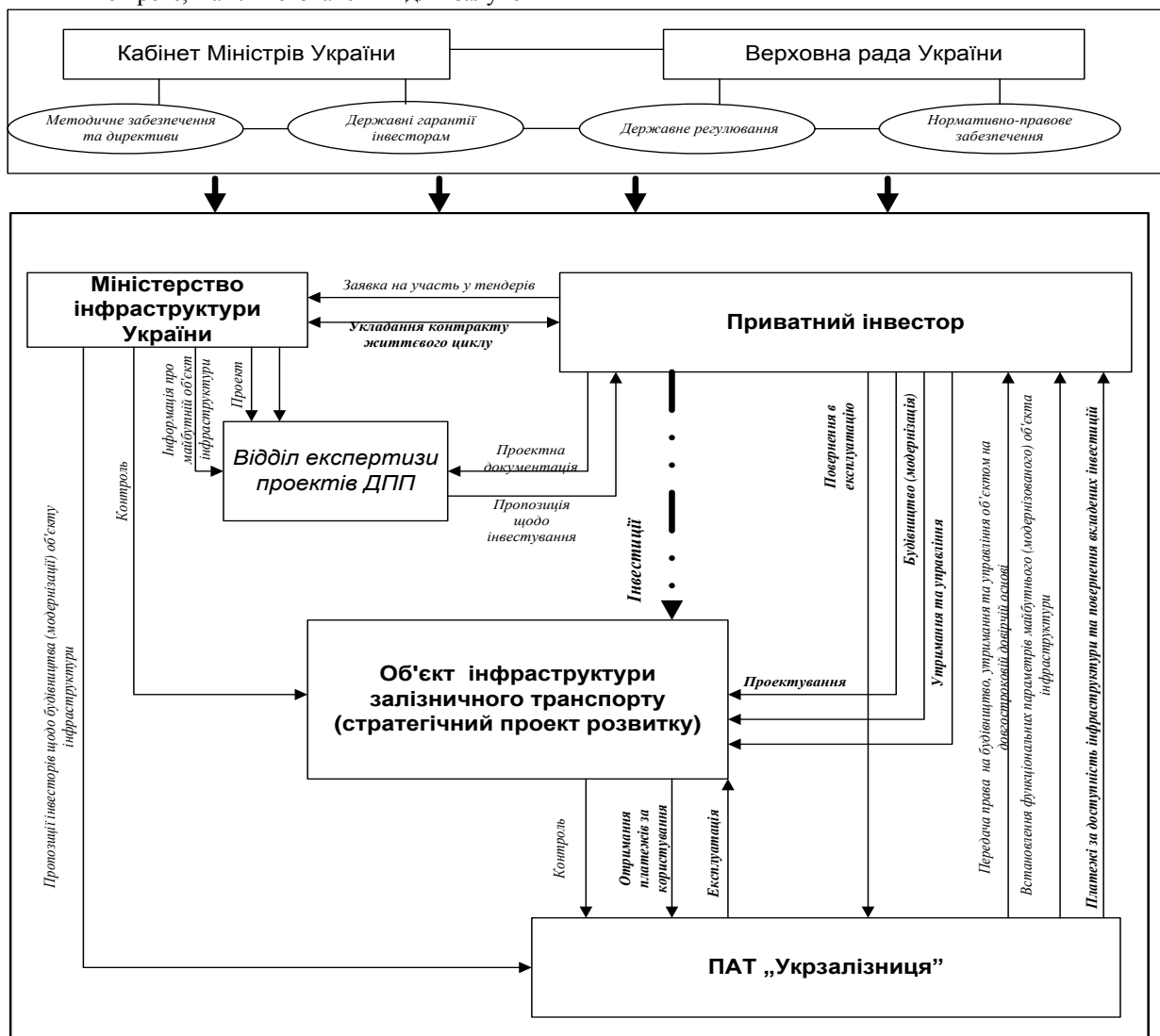


Рис. 1. Організаційна схема співпраці учасників проекту розвитку інфраструктури залізничного транспорту на основі ДПП

Висновок. Таким чином, в умовах браку інвестиційних ресурсів та низькому рівні бюджетної підтримки розвитку соціально значимих інфраструктурних проектів на залізничному транспорті, ДПП є ефективним механізмом фінансового забезпечення якісного вдосконалення стану та структури об'єктів залізничного транспорту. Впровадження засад ДПП на залізничному транспорті України забезпечить не тільки розвиток матеріально-технічної бази Укрзалізниці, покращення обсягових та якісних показників роботи залізниць, але й сприятиме активізації інвестиційних процесів в країні, створенню умов для стабільного зростання в інших галузях економіки України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 1. Транспортна стратегія України на період до 2020 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://climategroup.org.ua/wp-content/uploads/2010/07/Order_KMU_Transport_strategy-UA-2020.pdf. — Назва з екрана.

2 Вдовенко Ю.С. Приватно-державне партнерство в автодорожній сфері: монографія / Ю.С. Вдовенко. — Чернівці: ЧДТУ, 2009. — 198 с.

3 Варнавский В. Г. Государственно-частное партнерство: теория и практика / В.Г. Варнавский, А.В. Клименко, В.А. Королев. - М.: ГУ-ВШЭ, 2010. — 287 с.

4 Запатріна І.В. Публічно-приватне партнерство в Україні: перспективи застосування для реалізації інфраструктурних проектів і надання публічних послуг [Електронний ресурс] / І.В. Запатріна. — Режим доступу: http://www.google.com.ua/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CB0QFjAA&url=http%3A%2F%2Ffirbis-nbuv.gov.ua%2Fcgi-bin%2Ffirbis_nbuv%2Fcgiiirbis_64.exe%3FC21COM%3D2%26I21DBN%3DUJRN%26P21DBN%3DUJRN%26IMAGE_FILE_DOWNLOAD%3D1%26Image_file_name%3DPDF%2Feconprog_2010_4_8.pdf&ei=Ii_7VIyL8KGywPq6IKoCA&usq=AFQjCNEsSWaR15qo4dHts0HoeZHk2UkCVQ&bvm=bv.87611401,d.bGQ. —

Назва з екрана.

5 Авксентьев М.Ю. Державно-приватне партнерство як сучасний механізм залучення інвестицій в інфраструктурні галузі України: автореферат дис. на здоб. наук. ступеня к.е.н.; за спеціальністю 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / М.Ю. Авксентьев. — Київ: Науково-дослідний економічний інститут, 2010. — 22 с.

6 Public-Private Partnerships. International Monetary Fund [Електронний ресурс]. — Режим доступу:

<http://www.imf.org/external/np/fad/2004/pifp/eng/031204.pdf>. - Назва з екрана.

7 Закон України «Про державно-приватне партнерство» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>. - Назва з екрана.

8 Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія / Н.М. Бондар. — К.: НТУ, 2014. — 336 с.

9 Максимов В.В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов / В.В. Максимов. — М.: Альпина Паблишерз, 2010. — 178 с.

10 Малицкая Е.А. Оценка эффективности проектного финансирования на железнодорожном транспорте: дис. на соиск. учен. степени к.э.н.; специальность: 08.00.10. — Финансы, денежное обращение и кредит / Е.А. Малецкая. — М., 2014. — 224 с.

11 Бондар Н.М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=241>. — Назва з екрана.

12 Величковская Л.В. Мировой опыт использования механизмов частно-государственного партнерства в стимулировании инвестиций [Электронный ресурс]. — URL: http://www.pac.by/dfiles/001123_97679_4.pdf. - Загл. с экрана.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 338.31.4:[656.23:656.225]

МАРКЕТИНГОВИЙ ПІДХІД ДО ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ВАНТАЖНІ ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Савіцька Г.П., старший викладач (ДЕТУТ)

Ціна - це квінтесенція економічних інтересів учасників транспортного ринку, що проявляє себе у збереженні або збільшенні головної компоненти ціни - доходу. В статті окреслено основні передумови удосконалення механізму ціноутворення на вантажні залізничні перевезення на основі маркетингового підходу з урахуванням попиту та пропозиції. Зокрема, за рахунок збалансування інтересів суб'єктів транспортного ринку при врахуванні усіх ринкових факторів.

Ключові слова: ціна, вантажні перевезення, попит, маркетинговий підхід, дохід

МАРКЕТИНГОВИЙ ПОДХОД К ЦЕНООБРАЗОВАНИЮ НА ГРУЗОВЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Савицкая А.П., старший преподаватель (ГЭТУТ)

Цена - это квинтэссенция экономических интересов участников транспортного рынка, которая проявляет себя в сохранении или увеличении главной компоненты цены - дохода. В статье обозначены основные предпосылки совершенствования механизма ценообразования на грузовые железнодорожные перевозки на основе маркетингового подхода с учетом спроса и предложения. В частности, за счет сбалансирования интересов субъектов транспортного рынка при учете всех рыночных факторов.

Ключевые слова: цена, грузовые перевозки, спрос, маркетинговый подход, доход

MARKETING APPROACH TO PRICING OF RAIL FREIGHT

Savitska G. P., Senior Lecture (SETUT)

Price the is essence of the economic interests the participants of the transport market, which manifests itself in maintaining or increasing of the main price component - revenue. Pricing for transportation of cargoes railway transport in a market economy is the most important management decisions affecting traffic volumes, profitability and competitiveness in the transport market. The market pricing for transportation of cargoes railway transport is a concentrated expression of market conditions and ultimately - the monetary expression of the value of transportation services. The article outlines the basic premise improving pricing mechanism to rail freight on based marketing approach considering supply and demand. In particular, at the expense of balancing the interests of subjects of the transport markets taking into account all market factors.

Keywords: price, freight transportation, demand, marketing approach, revenue

Постановка проблеми. В умовах монопольного становища залізничного транспорту та діючої системи управління, а також регулювання з боку держави зберігається витратний принцип побудови вантажних залізничних тарифів. Однак, поява незалежних суб'єктів різних форм власності в сегменті вантажних залізничних перевезень зумовлює перегляд існуючої методики ціноутворення. Це пов'язано з тим, що кожен суб'єкт вантажних залізничних перевезень незалежно від форм власності стикається з проблемою встановлення ціни на перевезення. В силу дії об'єктивного закону конкуренції кожен суб'єкт прагне привласнити найбільшу частку доходів, які прямо залежать від встановленого рівня тарифів. Вирішення даної проблеми пов'язано з

механізмом ціноутворення, який включає методи за допомогою яких формуються та встановлюються ціни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням ціноутворення на залізничному транспорті присвячені праці багатьох вчених, таких як М.В. Макаренка [4], Н.М. Колесникової [2,3], В.В. Чорного [6], Н.І. Богомолової [1], Н.В. Чебанової [5] та інших. Зокрема, запропонований Н.М. Колесниковою адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення, що застосовується на залізницях країни сьогодні, дозволяє в структурі вантажного тарифу відокремити складові, які надають можливість застосовувати принципи державного регулювання суб'єктів природних монополій лише стосовно встановлення плати за

користування інфраструктурою. Стосовно ж сфери експлуатації, а саме виділення в структурі тарифу на вантажні перевезення вагонної складової дозволяє здійснити перехід до вільного ціноутворення [3].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. На залізничному транспорті України вантажні тарифи зростають саме за рахунок вагонної складової на приватний рухомий склад, яка не підпадає під державне регулювання. При цьому держава жорстко регулює тарифи в частині інфраструктурної складової та на рухомий склад державних компаній. Така нерівномірність між зростанням тарифів у частині вагонної складової приватних перевізників та стримуванням тарифів в частині інфраструктурної (включаючи локомотивну) складової зменшує доходність вантажних залізничних перевезень, при цьому збільшуючи доходність перевезень приватних перевізників [6].

Таким чином, на сьогоднішній день існує ряд основних проблемних питань в області цінового регулювання залізничного транспорту, що потребують розгляду та вирішення. Одним з основних є створення умов для переходу від жорсткого державного регулювання в сфері залізничних перевезень до принципів ринкового ціноутворення в окремих її сегментах, в тому числі і дерегулювання тарифів за послуги користування вагонами, так звана вагонна складова в окремих сегментах ринку залізничних перевезень, в котрих склалися умови конкуренції.

Метою статті є обґрунтування необхідності застосування маркетингову підходу до визначення тарифів на вантажні залізничні перевезення з урахуванням елементів ринкового механізму.

Виклад основного матеріалу дослідження. На фінансові результати галузі негативно впливає той факт, що відбувається перерозподіл вантажів між приватними та державними компаніями за тарифними класами. Так, за останні десять років частка вантажів першого та другого класів в структурі перевезень вітчизняними залізницями зростає швидше (приблизно 72 %), ніж частка вантажів третього класу (28 %). Це пояснюється появою на ринку вантажних перевезень незалежних суб'єктів різних форм власності, таких як операторів перевезень, незалежних компаній-перевізників, компаній – власників рухомого складу, які перевозять переважно високодоходні вантажі (клас третій), при цьому вітчизняні залізниці переважно здійснюють перевезення першого та другого класів (низькодоходні вантажі). Дана тенденція негативно впливає на формування доходів від вантажних перевезень вітчизняних залізниць, що істотно зменшує їх доходність, а це є вкрай небажаним, адже доходи від вантажних

перевезень на сьогодні є чи не єдиним внутрішнім джерелом фінансування відтворювальних процесів. Саме тому доцільно надати підприємствам залізничного транспорту, як і приватним перевізникам, право самостійно встановлювати тарифи на перевезення вантажів в частині вагонної складової в конкурентних сегментах ринку вантажних перевезень.

На відміну, від приватних перевізників, котрі мають можливість гнучкого ціноутворення на перевезення вантажів, вітчизняні залізниці такої можливості не мають, оскільки мають застосовувати ставки тарифів, що визначені Міністерством інфраструктури у Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послугами.

В умовах економічної нестабільності, що призводить до падіння обсягів перевезень, слід вирішувати питання стосовно збереження частки транспортного ринку, забезпечення доходності галузі, втримання споживачів транспортних послуг за допомогою використання сучасних маркетингових методів вивчення ринку та впливу на нього.

Однак тарифна зарегульованість діяльності залізничного транспорту не дозволяє враховувати попит на перевезення при побудові вантажних тарифів. На основі проведеного дослідження транспортного ринку України можна зазначити, що попит на ринку вантажних перевезень за своїм характером здебільшого є нееластичним. По своїй суті залізниці для багатьох споживачів транспортних послуг є єдиним способом транспортування своєї продукції, а також коли мають місце особливі обставини. Зміна тарифів не вплине значною мірою на даний попит. Хоча є тенденції до зміни поведінки споживачів транспортної продукції у зв'язку зі зміною тарифів на залізничні перевезення, наприклад переорієнтація вантажопотоків на інші види транспорту.

У міру розвитку внутрішньогалузевої конкуренції, а саме збільшення приватних перевізників, попит на вантажні перевезення є еластичним. Так, при регулюванні тарифів у державного перевізника, вантажовласники схильні користуватися послугами приватних перевізників, що встановлюють менший тариф на відповідне перевезення.

Отже, однією з головних стратегічних задач залізничного транспорту в умовах реформування є збереження взаємовідносин із споживачами транспортних послуг з метою забезпечення доходності галузі. Збереження та збільшення частки в сегменті вантажних перевезень можливі за рахунок використання сучасних маркетингових підходів. В даний час при здійсненні цінової

політики залізничного транспорту не проводиться аналіз взаємозв'язків попиту, ціни та обсягів перевезень. Водночас, в умовах маркетингової орієнтації підприємств залізничного транспорту підвищується актуальність проведення даного аналізу, що дозволить оцінити в динаміці зміни попиту, ціни та обсягу вантажних перевезень, а також одержати достовірний прогноз їх змін у майбутньому.

Маркетинговий підхід до ціноутворення на вантажні залізничні перевезення виступає синтезом двох класичних альтернативних концепцій ціни – трудової вартості та граничної корисності. Перша теорія базується на тому, що ціна є вираженням вартості товару (послуги), тобто її вираженням є витратний підхід в основі якого лежать витрати підприємства. Друга – ціна це сума грошей, яку покупець готовий заплатити за товар (послугу), тобто ґрунтується на задоволенні потреб споживачів і сприйманої ними цінності послуг. Кожна з цих теорій має свої переваги та недоліки, при цьому не обмежуючи одна одну, а взаємодоповнюючи. У результаті усунення принципових розбіжностей між цими підходами розвинуто концепцію їхнього об'єднання й формулювання маркетингового підходу до ціноутворення. Його метою є одержання оптимального рівня доходу, шляхом досягнення якої виступає врахування витрат підприємства і цінності послуги з точки зору споживача

транспортних послуг. Головною відмінністю запропонованої концепції є те, що процес ціноутворення на вантажні залізничні перевезення ґрунтується на аналізі структури ринку залізничних вантажних перевезень в окремих сегментах за ознакою доходності.

На основі проведених досліджень щодо підходів до формування тарифів на вантажні залізничні перевезення, пропонується концепція маркетингового підходу до формування тарифів на залізничні перевезення вантажів (рис. 1). Встановлення ціни на вантажні залізничні перевезення в межах даної концепції ґрунтується на механізмі формування попиту, пропозиції та збалансуванні інтересів учасників транспортного процесу.

Основним елементом механізму формування попиту є споживач транспортних послуг (вантажовласник), який має потребу у перевезенні i -того роду вантажу, формує потенційний та реальний попит на вантажні перевезення.

Механізм формування пропозиції призначений для визначення обсягу вантажних залізничних перевезень, необхідного для задоволення потреб споживачів транспортних послуг. Для цього перевізник проводить маркетингові дослідження окремих сегментів ринку залізничних перевезень та встановлює незадоволений попит.

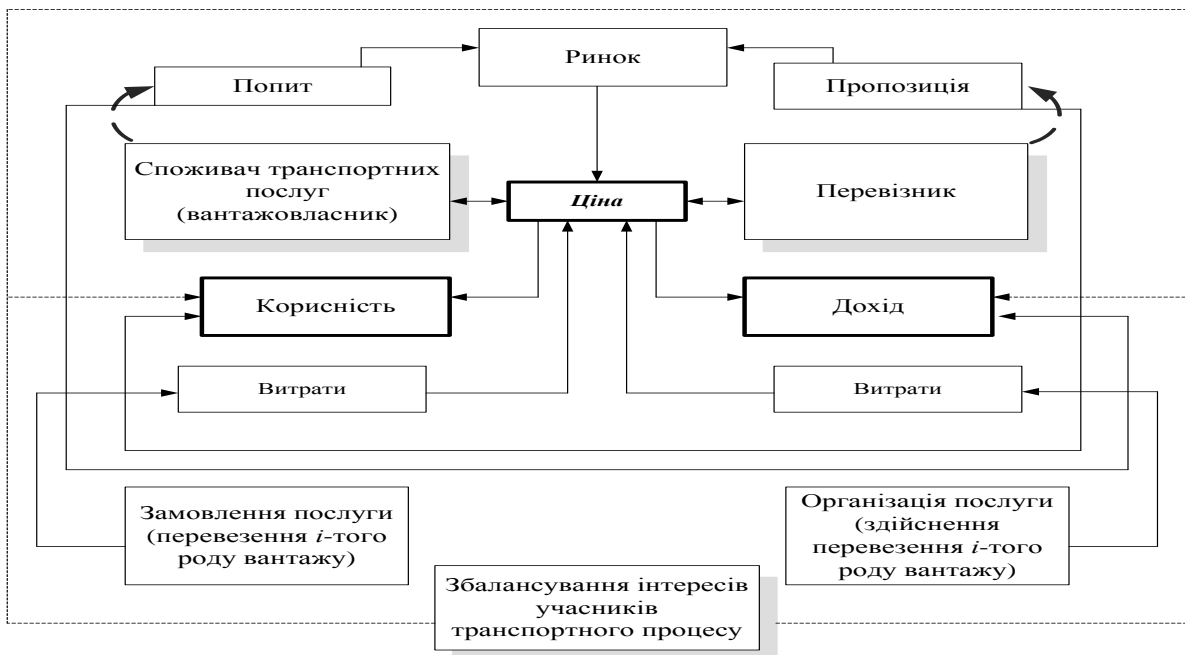


Рис. 1. Маркетинговий підхід до ціноутворення на вантажні залізничні перевезення

Варто зазначити, що маркетингові фактори повинні додатково враховуватись при формуванні тарифної бази, що встановлюється виходячи із собівартості та рентабельності перевезень, лише в

тому випадку, коли дані фактори обмежують обсяг перевезень. Маркетинговий підхід повинен ґрунтуватись на зміні ринкової кон'юнктури на окремі товарні групи.

Механізм збалансування інтересів учасників транспортного ринку призначений для перетворення потенційного або незадоволеного попиту та потенційної пропозиції у реальний попит та пропозицію перевезення *i*-того роду вантажу. Тобто, досягається відповідність між пропозицією перевізника та потребою споживача транспортних послуг при певному рівні тарифу на перевезення *i*-того роду вантажу.

Висновок. Резюмуючи викладене, слід наголосити, про обґрунтованість маркетингового підходу до ціноутворення на вантажні залізничні перевезення, що враховує потреби споживачів, у частині оптимального рівня тарифів (в тому числі надання знижок у разі укладання довгострокових договорів), що забезпечить залучення додаткових обсягів перевезень вантажів, та потреби перевізника, а саме забезпечення покриття витрат на перевезення та збільшення доходів. Перспективою подальших досліджень є визначення зміни обсягів перевезень та доходів залежно від варіації тарифу на перевезення *i*-того роду вантажу з урахуванням еластичності попиту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Богомоллова Н. І. Ціноутворення в умовах доставки вантажів і пасажирів на залізничному транспорті / Н.І. Богомоллова // Електронне фахове

видання «Ефективна економіка». – 2010. – № 1 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=105>

2. Колесникова Н.М. Формування ефективного попиту як важлива функція ціноутворення по вантажних залізничних перевезеннях / Колесникова Н.М., Чорний В.В. // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2010. Вип. 15. – С. 44 – 49.

3. Колесникова Н.М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток: [монографія] / Н.М. Колесникова. – К.: КУЕТТ, 2006. – 564 с.

4. Макаренко М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: [монографія] / М.В. Макаренко. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.

5. Чебанова Н.В. Теоретические подходы к совершенствованию системы ценообразования на основе учета спроса на грузовые перевозки / Н.В. Чебанова, Л.Е. Ревуцкая // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Серия: экономические науки. – 2001. - Вып. 34. – С. 170-177.

6. Чорний В.В. Конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика: [монографія] / В.В. Чорний. – К.: ДЕТУТ, 2012. – 401 с.

*Рецензент д.е.н., професор ДЕТУТ Підлісний П.І.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 338. 47: 656. 2

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З УРАХУВАННЯМ ВИКОРИСТАННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ СИСТЕМ

Тимофєєва Т.О., к.е.н., доцент, (УкрДАЗТ)

Сформовано комплексний підхід до формування механізму забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту. Виявлено вплив рівня інформаційної складової на рівень забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту. Встановлено, що система економічної безпеки залізничного транспорту повинна формуватися з використанням сучасних інформаційних систем. Виявлено загрози, які дають можливість визначити чинники, що негативно впливають на рівень інформаційної складової економічної безпеки залізничного транспорту.

Ключеві слова: механізм забезпечення, економічна безпека залізничного транспорту, інформаційне середовище, принципи управління, методика побудовання.

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА С УЧЕТОМ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ**

Тимофеева Т.Е., к.е.н., доцент, (УкрГАЗТ)

Определен комплексный подход к формированию механизма обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта. Определено влияние уровня информационной составляющей на уровень обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта. Установлено, что система экономической безопасности железнодорожного транспорта должна формироваться с использованием современных информационных систем. Определены угрозы, которые дают возможность определить факторы негативно влияющие на уровень информационной составляющей экономической безопасности железнодорожной отрасли.

Ключеві слова: *механизм обеспечения, экономическая безопасность железнодорожного транспорта, информационная среда, принципы управления, методика построения.*

**ENSURING THE ECONOMIC SAFETY OF RAILWAY TRANSPORT INTO
ACCOUNT THE MODERN INFORMATIVE SYSTEMS**

Timofeeva T.E. Candidate of Economic Sciences, associate professor (USA of RT)

The development of market relations in Ukraine causing general changes in social life, resulting come up a problem of ensuring economic safety of railway transport, which is in such condition, in which are creating conditions for most effective using branch's resources and ensuring stable functioning and progressive development in our and time and in future. Creating such condition from process of adopting necessary in these requisitions and these period of time informed management decision.

A complex approach is formulated to the forming a mechanism of the providing an economic safety of railway transport. Discovered an influence from information part level on level of ensuring economic safety of railway transport. It is set, that the system of economic safety railway transport must be built taking into account the modern informative systems. Discovered danger, which gives an opportunity to detect factors, which have negative influence on information part of ensuring economic safety of railway transport.

Keywords: *mechanism of the providing, economic safety of railway transport, informative environment, management principles, construction method.*

Постановка проблеми. Залізничний транспорт є складовою частиною господарського комплексу країни, який забезпечує необхідні потреби в реалізації економічних і соціальних зв'язків між різними галузями і регіонами країни, а також за її межами. І саме тому рівень розвитку залізничного транспорту повинен відповідати, а у ряді випадків навіть випереджати рівень розвитку основних галузей народного господарства України. У зв'язку зі змінами у суспільному житті країни, внаслідок чого виникає проблема забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту, яка полягає в формуванні такого його стану, при якому створюються умови для найефективнішого використання ресурсів галузі і забезпечення стабільного функціонування і прогресивного розвитку в даний час і в майбутньому. Створення такого стану залежить від процесу ухвалення необхідного в даних умовах і в даний період часу обгрунтованого управлінського рішення.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженню проблем економічної

безпеки підприємств приділили увагу такі вчені-економісти, як Васильцев Т.Г. [1], Довбня С.Б. [2], Кавун С.В. [3], Кириченко О.А. [4], Геєць В.М. [5], Кизим М.О. [5], Клебанова Т.С. [5], Черняк О.І. [5], Судакова О.І. [7], Шкарлет С.М. [8] та інші. В своїх працях автори описують проблематику управління економічною безпекою підприємства, як в цілому, так і по окремим складовим елементам. Значна увага приділяється визначенню сутності економічної безпеки, її елементів, необхідності всестороннього дослідження цього явища, а також розглядаються підходи до її оцінки.

Виділення невирішених проблем. В даний час процес ухвалення будь-якого управлінського рішення відбувається в умовах невизначеності результатів, обмеженої, недостатньо повної і вірної інформації, наявності зацікавленості конкурентів в вилученні інформації з подальшим використанням її в своїх цілях. Тому вплив рівня інформаційної складової на рівень економічної безпеки залізничного транспорту дуже великий.

Метою статті є виявлення впливу рівня інформаційної складової на рівень забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Актуальність проблеми створення системи забезпечення необхідного рівня інформаційної складової економічної безпеки залізничної галузі підтверджує той факт, що з одного боку, використання надійної інформації впливає на правильність управлінських рішень, що приймаються, а це призводить до мінімуму ризик фінансових, виробничих та будь-яких витрат, що в свою чергу підвищує рівень інших складових економічної безпеки залізничного транспорту. З іншого боку, сама по собі інформація, пов'язана з діяльністю залізничного транспорту виступає об'єктом захисту, оскільки володіння певною частиною інформації про діяльність залізничного транспорту для конкурентів створює сприятливі умови для її використання.

Ефективність функціонування будь-якої системи залежить від ступеня її інформованості про стан своїх підсистем, а також про процеси і зміни, які в них відбуваються. Наявність системи, за допомогою якої буде забезпечено отримання інформації з будь-якого питання, що цікавить, забезпечує можливість ефективно планувати експлуатаційну роботу галузі.

Тому сутність інформаційної складової економічної безпеки полягає в такому стані, при якому можливе отримання своєчасної і достовірної інформації інформаційно-аналітичними службами для проведення подальшого аналізу одержаної інформації, захист інформації від несанкціонованого доступу і вживання необхідних заходів для забезпечення економічної безпеки.

Повноправність інформаційної складової серед інших складових залізничного транспорту підтверджують дослідники Мішечкін В.Г., Юрченко О.В., які стверджують, що подальший розвиток залізничного транспорту неможливий без модернізації центральних комплексів інформаційних статистичних центрів дороги за допомогою впровадження ліцензійного програмного забезпечення, а також підключення ізольованих баз даних до багатофункціональних баз [6].

На рівень інформаційної складової економічної безпеки залізничного транспорту впливає ряд чинників як внутрішніх, так і зовнішніх, як позитивних, так і негативних. В даному випадку нас більше цікавлять негативні чинники, тобто загрози. Загрози - це дії, які прямо або побічно направлені на зменшення рівня

стабільності інформаційної складової. Загрози, у свою чергу можна розділити на внутрішні і зовнішні. Під внутрішніми загрозами ми розумітимемо загрози, що включають помилки і неякісні дії співробітників галузі, під зовнішніми – загрози, не пов'язані з діяльністю самої галузі, але що безпосередньо негативно впливають на її діяльність.

До зовнішніх загроз інформаційної складової економічної безпеки відноситься підрив репутації залізничного транспорту за допомогою надання спотвореної інформації про якість надання послуг, фінансові махінації.

Виникнення мережних комунікацій, що мають на сьогоднішній день глобальний характер, несе в собі і безліч небезпек, пов'язаних з існуванням електронних вірусів, які здатні вивести з ладу будь-яку інформаційну систему за дуже невеликий період часу і завдати великого матеріального збитку.

Як показав моніторинг інформаційних компаній США і Росії, в половині цих компаній відсутні системи виявлення вторгнень у внутрішні мережі [8]. Крім цього, ще і не всі компанії використовують антивірусні програми. Своєю бездіяльністю, або старанням заощадити засоби, вони піддають себе безлічі несподіванок, до яких можна віднести і промислове шпигунство, і вихід з ладу всієї мережної комунікації.

Крім того комунікаційна система залізничного транспорту є формальним каналом з якого конкуренти можуть отримати необхідну для них інформацію для подальшого її використання в своїх цілях. До такої інформації можна віднести відомості про всі ресурси залізничного транспорту, а також можливі структурні та інші зміни в його діяльності.

Окрім формального каналу втрати інформації про стан залізничного транспорту в різних аспектах його діяльності є ще й неформальні канали, де головну роль має людський фактор. Втрати інформації може виникнути під час спілкування "носіїв" важливої інформації за межами підприємств.

Ще одним каналом втрати інформації можуть бути об'єкти зовнішнього середовища з якими підприємства залізничного транспорту підтримують різного роду зв'язки. До них можна віднести постачальників ресурсів, споживачів продукції, податкові та екологічні інспекції, банки, страхові компанії, учбові заклади, статистичні органи, органи державної влади та місцевого самоуправління.



Рис. 1 Види загрози інформаційної складової економічної безпеки залізничного транспорту

Для вилучення необхідної інформації використовуються як легальні (використання експертів), напівлегальні (бесіди зі спеціалістами, неправдиві конкурси та найми, запрошення консультантів, переманювання спеціалістів, використання жіночої краси), так і нелегальні методи (викрадення або копіювання документів, підслуховування, проникнення в комп'ютерну мережу, викрадення власності).

Джерела можливого витоку інформації про діяльність залізничного транспорту представлено на рисунку 2.

Внутрішніми загрозами є недостатнє забезпечення інформаційних служб спеціальними технічними засобами для збору, обробки, класифікації і складання бази даних одержаної

інформації, а також незатребуваність, нерозуміння, невміння використовувати інформацію, за допомогою якої можна здійснювати комплексне прогнозування і розробку найоптимальнішої стратегії управління виробництвом.

Виявлені загрози дають можливість визначити чинники, що негативно впливають на рівень інформаційної складової економічної безпеки залізничного транспорту та оцінити їх вплив на економічну безпеку галузі з метою розробки оптимальних методів усунення загроз.

Висновок. Таким чином, в сьгоднішніх умовах залізнична галузь потребує створення потужної системи забезпечення необхідного рівня інформаційної складової економічної безпеки.

Проблеми транспортного комплексу України

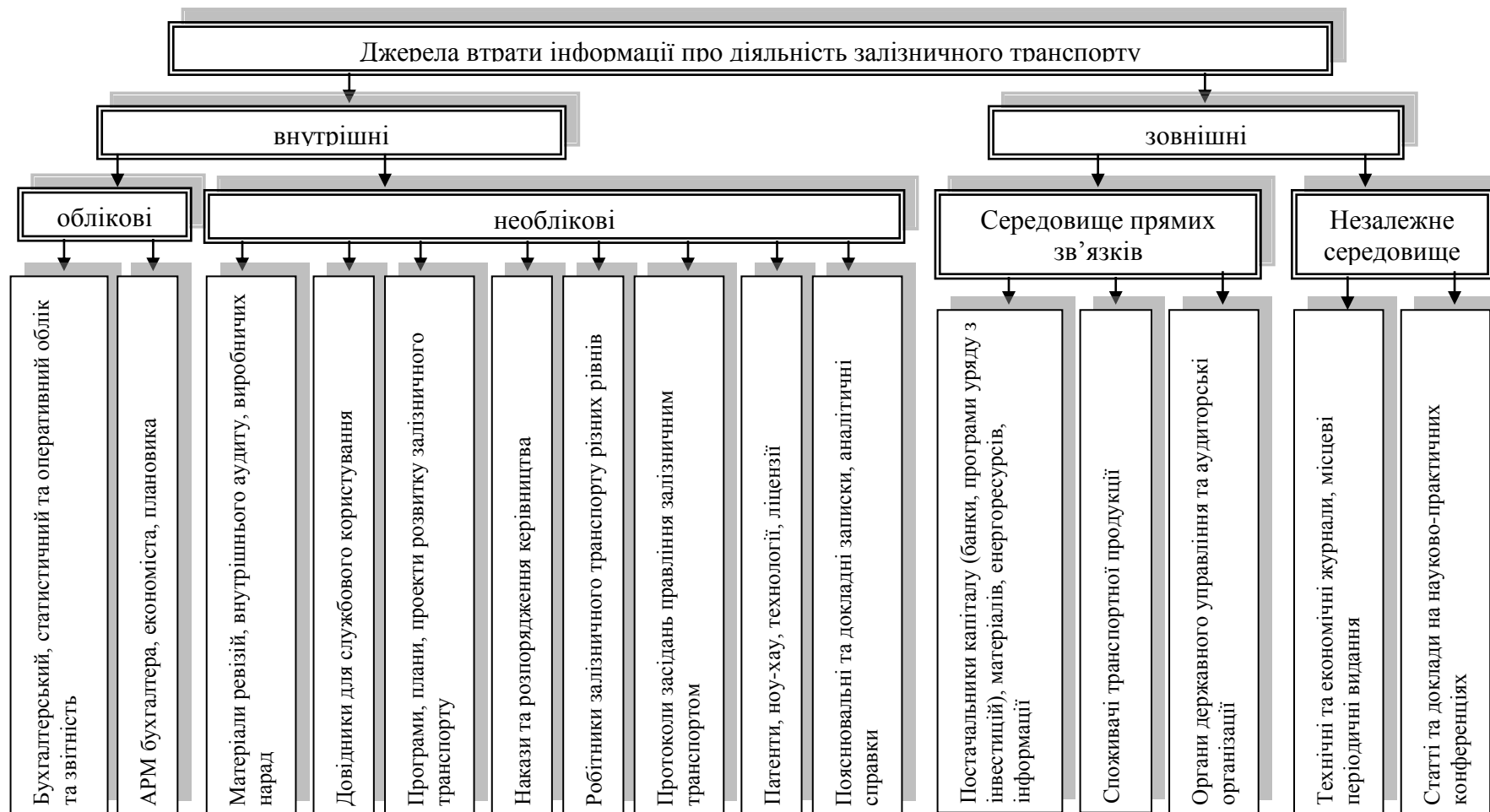


Рис. 2 Джерела втрати інформації про діяльність залізничного транспорту

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Васильцев Т.Г. Экономическая безопасность предпринимательства в Украине: стратегия и механизмы укрепления: моногр. / Т.Г. Васильцев; Национальный институт стратегических исследований. – Львов, 2008. – 385 с.
2. Довбня С.Б. Диагностика уровня экономической безопасности предприятия / С.Б. Довбня, Н.Ю. Гичова // Финансы Украины. - 2013. - 4. - С.91-97.
3. Кавун С.В. Концептуальная модель системы экономической безопасности предприятия / С.В. Кавун // Научный журнал «Экономика развития». – Х.: ХНЕУ. – 2013. – №3 (43). – С. 97–101.
4. Кириченко О.А. Некоторые критерии оценки экономической безопасности предприятия / О.А. Кириченко // Инвестиции: практика и опыт. - 2012. - № 23. - С.22-24.
5. Моделирование экономической безопасности: государство, регион, підприємство: Моногр./ В.М.Гець, М.О.Кизим, Т.С.Клебанова, О.И.Черняк. и др.; Под ред. Гейца В.М.: – Х.: ВД «ИНЖЕК», 2006. – 240 с.
6. Мішечкін В.Г. Підвищення якості інформаційного забезпечення управління транспортом. / В.Г. Мішечкін, О.В.Юрченко та ін. // Залізничний транспорт України. – 2002. - №6. – С.2-3.
7. Судаковая О.И. Формирование системы управления экономической безопасностью предпринимательства / О. И. Судаковая // Экономика: проблемы теории и практики: сб. науч. трудов. – Днепропетровск: ДНУ, 2012. – Т. 8. – С. 165–171.
8. Шкарлет С.М. Формирование экономической безопасности предприятий средствами активизации их инновационного развития: Автореф. / С.М. Шкарлет - К.: Либра, 2008.- 24 с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 331.107.5:656.2

ПЕРЕВАГИ РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЧНОГО БІЗНЕС-ПАРТНЕРСТВА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Токмакова І.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В статті проводиться аналіз мотиваційних чинників впровадження стратегічного бізнес-партнерства, розкрито напрямки реалізації стратегічного партнерства за участю підприємств залізничного транспорту, визначено особливості переваг стратегічного бізнес-партнерства як чинника конкурентоспроможності в сучасних умовах господарювання, запропоновано поняття «емерджентні переваги стратегічного бізнес-партнерства» та обґрунтовано його зміст з урахуванням ключового значення розвитку колективних компетенцій для забезпечення успішної діяльності залізничного транспорту.

Ключові слова: стратегічне бізнес-партнерство, компетенція, емерджентна перевага, синергетичний ефект, залізничний транспорт.

ПРЕИМУЩЕСТВА РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИЧЕСКОГО БИЗНЕС- ПАРТНЕРСТВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Токмакова И.В., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

В статье проводится анализ мотивационных факторов внедрения стратегического бизнес-партнерства, раскрыты направления реализации стратегического партнерства с участием предприятий железнодорожного транспорта, определены особенности преимуществ стратегического партнерства как фактора конкурентоспособности в современных условиях хозяйствования, предложено понятие «эмерджентные преимущества стратегического бизнес-партнерства» и обосновано его содержание с учетом ключевого значения развития коллективных компетенций для обеспечения успешной деятельности железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: стратегическое бизнес-партнерство, компетенция, эмерджентное преимущество, синергетический эффект, железнодорожный транспорт.

THE ADVANTAGES OF REALIZATION OF STRATEGIC BUSINESS-PARTNERSHIP IN RAILWAY TRANSPORT

Tokmakova I.V., Ph.D., Associate Professor, (USA of RT)

The article analyzes the motivational factors of implementation of strategic business partnerships, among which are competitive, resource and time motives, as well as conditions for the functioning of enterprises. Disclosed the direction of the strategic partnership with the participation railway enterprises, including made the conclusion of the significance of their partnership with suppliers to formation of a modern technological base. The features of the advantages of strategic business partnerships as a factor of competitiveness in the modern conditions of managing, namely highlighted as factors of success of modern enterprises core competencies as a set of interrelated skills, abilities and technologies. Introduced the notion "emergent benefits of a strategic business partnership" and justified of its content with the key significance the development of collective competencies to ensure successful operation of railway transport.

Keywords: *strategic business partnership, competence, emergent advantage, synergistic effect, railway transport.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. На сучасному етапі становлення економічних систем різних рівнів розгортаються якісно нові процеси, що зумовлюють пошук принципово відмінних способів забезпечення успішного довгострокового розвитку підприємств і організацій. Не виняток і залізничний транспорт України, жорстка конкуренція та нестабільне зовнішнє середовище вимагають від керівництва галузі постійно шукати нові шляхи для подальшого розвитку, тому на сьогоднішній день велику роль відіграють стратегічні бізнес-партнерства, які надають додаткові ресурси і можливості, дозволяючи учасникам рости і розширюватися швидше й ефективніше.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні аспекти формування стратегічних партнерств широко обговорюються вченими, зокрема в працях науковців С. Карделла, Р. Уоллеса, П. Дюссожа і Б. Гаррета, Е. Кембелла, Л. Саммерса, А.Н. Петрова, Є.А. Карпуніна, А.Л. Гапоненка, А.П. Панкрухіна та інших [1-7] розкриваються сутність стратегічних партнерств, мета їх створення, підходи до формування та способи оцінки ефективності стратегічних партнерств підприємств.

Невирішена частина. Проте, ряд питань у сфері виявлення необхідних переваг стратегічного партнерства, а також відповідних та достатніх передумов забезпечення ефективності їх функціонування залишаються відкритими, що і обумовило *мету статті*.

Вклад основного матеріалу. В умовах поступової втрати економічного потенціалу залізничного транспорту при відсутності власних інвестиційних ресурсів все більше актуалізується питання впровадження механізмів стратегічного партнерства. Серед основних напрямків партнерства розглядаються: галузеве партнерство

із залізничними адміністраціями та компаніями в рамках двох – багатосторонніх договорів (угод); міждержавне партнерство щодо реалізації масштабних інфраструктурних проєктів; фінансово-інвестиційне партнерство з кредитними організаціями та міждержавними кредитними інституціями; державно-приватне партнерство; партнерство підприємств залізничного транспорту з постачальниками та споживачами.

Особливої уваги потребує обґрунтування формування стратегічного бізнес-партнерства підприємств залізничного транспорту з постачальниками, метою якого є формування сучасної технологічної бази підприємств залізничного транспорту.

Можливість реалізації стратегічного бізнес-партнерства необхідно розглядати в трьох аспектах: конкурентному, ресурсному та часовому. Якщо конкурентний аспект передбачає дослідження можливостей досягнення заданих характеристик (техніко-технологічних, фінансових, економічних та ін.) продукту з урахуванням стратегічного потенціалу підприємств-учасників та динаміки розвитку ринку продукту проєкту, ресурсний аспект охоплює сферу забезпечення робіт і заходів проєктів партнерства всіма необхідними видами ресурсів (фінансовими, інформаційними, інтелектуальними, трудовими, виробничими), часовий аспект, відображає оцінку можливості виконання передбачених проєктом робіт і заходів у визначені терміни.

В науковій літературі виділяють наступні переваги стратегічного партнерства [7]: є засобом зменшення невизначеності; дозволяє підприємствам за допомогою партнерських методів налагоджувати стосунки із зацікавленими сторонами, переслідуючи спільні цілі; сприяє отриманню своєчасної та повної інформації про зацікавлені сторони; збільшує довіру та поліпшує репутацію підприємства; дозволяє оптимізувати розподіл функцій між партнерами, задіяти

стратегічні переваги та ключові компетенції кожного партнера.

Слабкими сторонами стратегічного партнерства називають: можливість виникнення конфліктів через різницю в корпоративних культурах учасників партнерства, що послабить співпрацю між фірмами та перешкодить виникненню партнерства; міцні зв'язки з однією із зацікавлених сторін можуть змусити фірму віддалитись чи обмежити зв'язки з іншими для запобігання конфліктів інтересів, порушення вимог етики бізнесу чи втрати конфіденційності інформації; спільне прийняття рішень може вимагати більше часу, затягуватись та завершуватись більшою кількістю компромісів; ризик поглинання малого бізнесу, який використовує тактику партнерства для входження в деякі галузі з високими вхідними бар'єрами, своїм партнером.

Виділені в науковій літературі переваги стратегічного партнерства надзвичайно різноманітні, охоплюють різноманітні складові, що в результаті не дозволяє виявити головну цінність стратегічного бізнес-партнерства, яка б забезпечила отримання синергетичного ефекту.

У зв'язку з вищезазначеним дослідимо зміст переваг стратегічного бізнес-партнерства з позицій теорії конкурентоспроможності, в якій базисом забезпечення стійкої конкурентної позиції суб'єктів підприємницької діяльності є конкурентні переваги.

Слід відмітити, що ще кілька років тому успіх і конкурентні переваги визначалися, в першу чергу, більш низьким рівнем витрат транзакцій або сприятливою комбінацією товар-ринок, однак, на сьогоднішній день посилюється значення такого чинника як володіння унікальними ресурсами, знаннями й компетенціями.

Під компетенцією підприємства (бізнес-компетенцією) розуміють набір взаємозв'язаних навиків, здібностей і технологій, що забезпечує ефективне вирішення певних задач, ситуацій, котрі виникають в процесі функціонування та розвитку підприємства [8].

Для успішної конкуренції необхідно сформулювати всі компетенції підприємства і виділити ключові. Ключова (відмітна, базова, виняткова, базисна, унікальна, бізнес-компетенція) компетенція (також використовується термін "критичний чинник успіху") – це така компетенція, наявність якої дозволяє підприємству вирішувати задачі, які непосильні для більшості інших гравців ринку, котра встановлює новий стандарт діяльності й тим самим забезпечує володарю конкурентну перевагу.

К. Прахалад і Г. Хамел [9] визначили, що ключовій компетенції притаманні три основні властивості: по-перше, вона дає потенційний доступ до широкого спектру ринків; по-друге, додає значну споживну вартість кінцевому

продукту, котра сприймається покупцем; по-третє, потрібні великі витрати і зусилля для того, щоб скопіювати ключову компетенцію конкурента.

До теперішнього часу ідентифіковано вісім найважливіших властивостей ключових компетенцій. Перш за все, ключовій компетенції властива складність. Вона є похідною від сукупності ресурсів і здібностей, її достатньо важко ідентифікувати, вона невидима. Конкретна ключова компетенція може бути використана тільки в рамках тієї бізнес-системи, в якій вона існує, тобто вона властива тільки даній конфігурації ресурсів і здібностей. Компетенція, на відміну від інших активів організації, не втрачає властивості в процесі використання. Навпаки, і ряд авторів визначив це як основну стратегічну перевагу, що виникає при формуванні конкурентної переваги на основі компетенції, вона розвивається, її якість підвищується, ефективність її використання істотно зростає — це самий зносостійкий і довготривалий актив організації. В той же час ключова компетенція неповторна, тобто не може бути безпосередньо скопійована або використана конкурентами, і незамінна — не може бути заміщена іншою компетенцією. Ключова компетенція організації, частіше всього, спочатку розвинута краще, ніж у конкурентів і орієнтована на споживача (за визначенням). І, нарешті, оскільки ключова компетенція включає сукупність інших компетенцій і здібностей, то вона може бути використана для їх взаємного посилення.

Розкриємо зміст переваг стратегічного бізнес-партнерства, зважаючи на те, що воно являє собою цілісну систему, яка в свою чергу представлена безліччю елементів, об'єднаних в ціле за рахунок взаємодії цих елементів один з одним, тобто за рахунок відносин між ними забезпечуються переваги в досягненні поставлених стратегічних цілей. Відповідно в результаті формування стратегічних бізнес-партнерств відбувається інтеграція навиків, здібностей і технологій бізнес-партнерів, котрі за своєю суттю є колективними компетенціями. Через системну складність індивідуальних компетенцій колективна відрізняється новими властивостями, які не притаманні її окремим складовим. Така характеристика називається емерджентністю.

Можна зробити висновок, що під час стратегічної взаємодії підприємств залізничного транспорту з іншими організаціями виникають емерджентні переваги, під якими слід розуміти колективні компетенції як набір нових взаємозв'язаних навиків, здібностей і технологій бізнес-партнерів, котрі є для них взаємовигідними, у тому числі за рахунок отримання синергетичних ефектів.

Рівень емерджентної переваги, а відповідно й ефективності, тим вище, чим вище інтенсивність взаємодії елементів стратегічного партнерства один з одним, а також від рівня

відмінності властивості стратегічного партнерства від властивостей елементів, що входять до неї.

Окреслимо основні джерела виникнення ефекту емерджентності в умовах стратегічного партнерства: комерційна та управлінська сфери стратегічної взаємодії; операційна сфера стратегічної взаємодії; інвестиційно-інноваційна сфера стратегічної взаємодії; соціально-економічна сфера взаємодії.

Емерджентний ефект можливих стратегічних партнерств представлений конкурентними перевагами даних об'єднань в сукупності їх статичних і динамічних характеристик: створення умов для забезпечення ефективного використання факторів виробництва транспортної продукції; можливості збільшення асортиментної пропозиції транспортних послуг; забезпечення пріоритетності вітчизняних перевізників в умовах глобалізації та ін.

Саме ці переваги визначаються характером взаємодії суб'єктів, що формують пропозицію, і споживачів транспортної продукції. Так, вертикальні ланцюги, що виникають в результаті інтеграційних процесів в залізничній галузі, сприяють підвищенню ефективності використання усіх факторів забезпечення перевізного процесу, зокрема на основі гнучкого перерозподілу фінансових ресурсів інтегрованих формувань створюються рівні відтворювальні можливості для його учасників, у тому числі залізничних підприємств.

Запропонований підхід до забезпечення ефективності функціонування стратегічних партнерств дозволяє наповнити більшим системним змістом парадигму теорії організації стратегічного партнерства, як в частині її теоретичних і методологічних компонентів, так і з точки зору практичного застосування.

Висновок. Узагальнюючи результати дослідження сучасних поглядів на проблеми визначення переваг стратегічних партнерств та забезпечення ефективності їх функціонування в сучасних умовах господарювання вважаємо за можливе констатувати, що на сьогодні головною ефектоутворюючою перевагою стратегічного партнерства є емерджентна перевага, що є запорукою отримання емерджентного ефекту від стратегічної взаємодії. Запровадження такого

підходу до забезпечення ефективності функціонування стратегічних партнерств з урахуванням фінансових, ринкових, когнітивних та інших аспектів досягнення залізничним транспортом конкурентних переваг в сучасних умовах господарювання має сприяти подальшому розвиненню теоретико-методологічних засад створення стратегічних партнерств та в перспективі забезпечить досягнення ними конкретних позитивних результатів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1 Карделл С. Стратегическое сотрудничество : креативный бизнес-курс / Стивен Карделл.; пер. с англ. К. Ткаченко. – М.: ФАИР-ПРЕСС, 2005. – 256 с.
- 2 Кембелл Э. Стратегический синергизм / Э. Кембелл, Л. Саммерс.; пер. с англ. – СПб.: Питер, 2004. – 416 с.
- 3 Уоллес Р.Л. Стратегические альянсы в бизнесе. Технологи построения долгосрочных партнерских отношений и создание совместных предприятий / Р.Л. Уоллес, пер. с англ. – М.: Добрая книга, 2005. – 288 с.
- 4 Гаррет Б. Стратегические альянсы. / Б. Гаррет, П. Дюссож, пер. с англ. – М.: ИНФРА-М, 2002. – 332 с.
- 5 Петров А.Н. Стратегический менеджмент / А.Н. Петров. – СПб.: Питер, 2005. – 496 с.
- 6 Карпухина Е.А. Международные стратегические альянсы / Е.А. Карпухина. – М.: Издательство «Дело и Сервис», 2004 – 176 с.
- 7 Гапоненко А. Л. Стратегическое управление: учебник / А.Л. Гапоненко, А.П. Панкрухин. – М.: Омега-Л, 2004. – 472 с.
- 8 Ефремов В.С. Ключевая компетенция организации как объект стратегического анализа [Электронный ресурс] / В.С. Ефремов, И.А. Ханьков // Менеджмент в России и за рубежом. – 2002. – №2. – Режим доступа: <http://www.cfin.ru/press/management/2002-2/02.shtml>
- 9 Прахалад К. Конкурируя за будущее. Создание рынков завтрашнего дня / К. Прахалад, Гари Хамел. – М.: Олимп-Бизнес, 2014. – 288 с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК 656.07

ВИЗНАЧЕННЯ ОСОБЛИВОСТЕЙ ВПРОВАДЖЕННЯ КОНЦЕПЦІЇ “ОЩАДЛИВЕ ВИРОБНИЦТВО” НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Зубенко В.О., к.е.н, доцент,
Григорян М.Л., магістр (УкрДАЗТ)*

Успішне функціонування підприємств залізничного транспорту у сучасних умовах господарювання можливе лише за умови використання ощадливого виробництва. В статті визначені особливості впровадження концепції «ощадливе виробництво» на підприємствах залізничного транспорту та сформована модель її впровадження. Запропонована модель містить наступні кроки: впровадження системи 5S, впровадження ТРМ, впровадження складних методів ощадливого виробництва, ощадлива логістика.

Ключові слова: ощадливе виробництво, скорочення витрат, підприємства залізничного транспорту, ощадлива логістика.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОСОБЕННОСТЕЙ ВНЕДРЕНИЯ КОНЦЕПЦИИ "БЕРЕЖЛИВОЕ ПРОИЗВОДСТВО" НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Зубенко В.А., к.э.н, доцент,
Григорян М.Л., магистр (УкрГАЗТ)*

Успешное функционирование предприятий железнодорожного транспорта в современных условиях хозяйствования возможно лишь при условии использования бережливого производства. В статье определены особенности внедрения концепции «бережливое производство» на предприятиях железнодорожного транспорта и сформирована модель ее внедрения. Предложенная модель содержит следующие шаги: внедрение системы 5S, внедрение ТРМ, внедрение сложных методов бережливого производства, бережливая логистика.

Ключевые слова: бережливое производство, сокращение расходов, предприятия железнодорожного транспорта, бережливая логистика.

DETERMINATION OF FEATURES OF INTRODUCTION OF THE CONCEPT "ECONOMICAL PRODUCTION" AT THE ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT

*Zubenko V. A., candidate of economics
Grygoryan M.L., master (USA of RT)*

Successful operation of the railway transport enterprises in the current economic conditions is possible only with the use of lean production. The article identifies the particular implementation of the concept of "lean production" on the railway transport enterprises and generated model of its implementation. The proposed model contains the following steps: introduction of a system of 5S, TPM implementation, the introduction of sophisticated techniques of lean manufacturing, lean logistics.

Proposed in the article the model allows the use of the concept of lean manufacturing is not just a set of techniques and methods, and as an integrated complex system that allows for simple implementation of all rules, to build not only economical enterprise, but the enterprise with a high level of culture.

Keywords: lean manufacturing, cost reduction, enterprises of railway transport, lean logistics.

Постановка проблеми. На даному етапі успішне функціонування підприємств залізничного транспорту у ринковій системі в Україні можливе лише за умови ефективного використання усіх видів

ресурсів та підвищення оперативності управління організацією.

Останнім часом була розроблена велика кількість теорій і концепцій (шість сигм, теорія обмежень, ощадливе виробництво, тотальна

оптимізація виробництва та ін.), що спрямовані на підвищення керованості підприємства та покращення ефективності його діяльності. Серед усіх розглянутих концепцій найбільш перспективною для українських підприємств залізничного транспорту є концепція ошадливого виробництва, тому що вона враховує стратегічні цілі розвитку залізничного транспорту і дає можливість комбінувати перспективні підходи до підвищення ефективності роботи. Саме тому тема дослідження ошадливого виробництва і є актуальною на даному етапі розвитку підприємств залізничного транспорту.

Аналіз досліджень та публікацій. На сьогодні тема дослідження теоретичних основ розвитку та управління залізничним транспортом України досить популярна, їй присвячена ціла низка праць за авторством: В.Л.Диканя [2], Ю.Ф.Кулаєва, І.М.Аксьонова [3], М. Макаренко, М. Цветова [5], В.І.Пасічника [6] та ін.

Концептуальні аспекти ошадливого виробництва представлені в працях Дж. П. Вумека, Д.Т. Джонса [1], В.Д. Лісцін, О.І. Лисенка, Ю.С. Вовка [4], Н.П. Тихомирової [7] та ін.

Аналіз теоретичних напрацювань із зазначеної проблематики свідчить про високу зацікавленість вітчизняних та закордонних вчених цим питанням. Разом з тим необхідні нові дієві пропозиції в межах економіки підприємств залізничного транспорту, що дозволять добитися високих економічних результатів в проблемі формування теоретичних основ впровадження концепції «ошадливе виробництво» на підприємствах залізничного транспорту.

Мета статті. Визначення особливостей впровадження концепції «ошадливе виробництво» на підприємствах залізничного транспорту.

Основний матеріал. Ідеї ошадливого виробництва висловлював ще Генрі Форд, але бізнес не сприйняв їх, оскільки вони значно випереджали час.

Піонером цього підходу стала компанія «Toyota» (інша назва підходу – виробнича система Toyota), яка завдяки його використанню протягом кількох десятиліть стала лідером світової економіки [1].

На сьогодні концепція, яка традиційно застосовувалася у виробничих організаціях, успішно адаптована також до специфіки сфери послуг, місцевого самоврядування, державного управління.

Ошадливе виробництво (Lean Manufacturing) – це система організації і управління розробкою продукції, виробництвом, взаємовідносинами з постачальниками і споживачами, коли продукція виготовляється в точній відповідності до запитів

споживачів і з меншими втратами у порівнянні з масовим виробництвом великими партіями [1].

Ціль ошадливого виробництва – ліквідувати дії, які віднімають час, поглинають ресурси, але не створюють цінність, а також формування умов, при яких дії, які залишилися, які створюють цінність, вистроюються в безперервний потік.

Мета концепції ошадливого виробництва – позбутися всіх видів втрат і домогтися максимальної ефективності використання ресурсів шляхом поступального й безперервного вдосконалення всіх бізнес-процесів організації, спрямованих на підвищення задоволеності споживачів.

Традиційно цілі скорочення витрат, прискорення роботи і підвищення задоволеності споживачів розглядаються як взаємовиключні. В межах концепції ошадливого виробництва забезпечується можливість досягати їх одночасно та погоджено. В основі цього підходу послідовне виявлення та вилучення з виробничих та інших процесів дій, що не створюють цінності для споживачів. При глибокому аналізі виявляється, що у багатьох організаціях такі дії складають більшу частину процесів. Їх вилучення дозволяє досягти мети: виконувати тільки ті роботи, які потрібні споживачам; виконувати їх тільки тоді, коли вони потрібні; виконувати їх правильно з першого разу [1].

За даними Інституту ошадливого виробництва, впровадження цих підходів дозволяє скоротити в середньому: тривалість виробничого циклу – на 50%, обсяги незавершеного виробництва – на 60%, кількість випадків переробки продукції – на 70%, необхідні площі – на 30%, необхідний для переналадки обладнання час – на 65%. Повністю виключити видатки на забезпечення якості не є можливим, але вони можуть бути приведені до прийнятного рівня [7].

Сьогодні ошадливе виробництво є практикою майже 100% японських компаній, 72% компаній США, 56% Великобританії, 55% Бразилії, 42% підприємств Мексики [7].

Проаналізувавши ситуацію, що склалася в Україні, можна сказати, що в нашій країні вже з'явилися реальні можливості для застосування концепції ошадливого виробництва, хоча вони досить обмежені. Великим кроком вперед є той факт, що керівники компаній розуміють необхідність здійснення обдуманих і систематизованих дій для поліпшення роботи підприємства. Однак поширення концепції Lean обмежується їх фінансовими проблемами і неповним усвідомленням важливості застосування системи. Деякі керівники намагаються впровадити лише окремі елементи системи, сподіваючись отримати значний результат. Деякі з них недостатньо відповідально і скрупульозно стежать

за її впровадженням, через що зазнають фінансові збитки.

Враховуючи агресивне зовнішнє середовище, сучасний незадовільний фінансовий стан та особливості основної діяльності підприємств залізничного транспорту України вважаємо своєчасним та вельми необхідним визначити особливості впровадження концепції «ощадливе виробництво» на підприємствах залізничного транспорту.

При формування теоретичних основ провадження концепції «ощадливе виробництво» для підприємств залізничного транспорту слід

врахувати особливості функціонування підприємств залізничного транспорту, що характеризуються в першу чергу складнопідпорядкованістю господарських зв'язків в межах підприємств залізничного транспорту та наявністю досить великих масштабів їх функціонування.

Саме тому, першим кроком побудови ошадливого виробництва згідно сформованої моделі впровадження ошадливого виробництва на підприємствах залізничного транспорту (рис. 1) повинна стати система 5S, що представляє собою постійний пошук способів організації робочих місць і підтримання на них частоти і порядку.



Рис. 1. Модель впровадження ошадливого виробництва на підприємствах залізничного транспорту

Наступним кроком створення ошадливого виробництва є впровадження системи ТРМ. Мета системи - це вдосконалення діяльності підприємства за рахунок підвищення ефективності обладнання, процесів виробництва, а також поліпшення якості продукції та підвищення виробничої безпеки. Методики 5S і ТРМ повинні працювати «рука об руку», щоб забезпечити безпеку і високу продуктивність на кожному робочому місці, значно зменшити витрати від простоїв обладнання.

Правильність послідовності застосування цих методів добре ілюструє наступний приклад. У ряді випадків підприємства, приступили спочатку до впровадження системи ТРМ, однак все одно були змушені повернутися до того, щоб пройти перші кроки системи 5S не тільки для забезпечення ефективної роботи устаткування, але і для раціональної організації всього продуктивного середовища, створення умов для продуктивного

виконання трудових операцій, візуалізації управління і контролю.

Ефективне функціонування цих систем має стати потужним поштовхом до подальшого впровадження більш складних інструментів, таких як, JIT (точно вчасно), SMED (швидкі переналагодження), захист від помилок і т.ін.

Враховуючи складну підпорядкованість господарських зв'язків в рамках забезпечення процесу перевезень та досить великі масштаби функціонування підприємств залізничного транспорту вважаємо за негайне використання в рамках концепції ошадливе виробництво ошадливої логістики.

Таким чином, концепція ошадливого виробництва це не просто набір прийомів і методів, а цілісна високоорганізована система, що дозволяє при строгому виконанні всіх правил, побудувати не тільки ошадливе підприємство, але підприємство з високим рівнем культури. Саме тому при

впровадженні даної концепції на підприємствах залізничного транспорту України слід забезпечити:

- впровадження основ ощадливого виробництва у всіх структурних підрозділах;
- взаємодію та взаємодопомогу між підприємствами залізничного транспорту в рамках реалізації концепції ощадливого виробництва;
- залучення працівників підприємств залізничного транспорту у процес впровадження ощадливого виробництва;
- проведення робіт по організації і проведення навчання, семінарів, курсів по впровадженню ощадливого виробництва на кожному підрозділі, по кожній службі залізниці;
- проведення конкурсів по ощадливому виробництву та ін.

Висновки. Враховуючи агресивне зовнішнє середовище, сучасний незадовільний фінансовий стан та особливості основної діяльності підприємств залізничного транспорту України вважаємо своєчасним та вельми необхідним впровадження концепції «ощадливе виробництво» на підприємствах залізничного транспорту.

Запропонована модель впровадження ощадливого виробництва на підприємствах залізничного транспорту спроможна стати основою для формування системи тотального забезпечення якості та зменшення витрат в галузі. Робітники, інженери і менеджери, спрямовуючи свої зусилля на усунення причин невідповідностей і зайвих та непродуктивних витрат, будуть здатні спільними зусиллями створити ощадливе виробництво як вищу форму ефективного бізнесу.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Вумек Дж. П. Бережливое производство: Как избавиться от потерь и добиться процветания вашей компании [Текст] / Дж. П. Вумек, Д. Т. Джонс ; пер. с англ. - М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. - 473 с.

2 Дикань В.Л. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем [Текст] / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. - №33. - С.13-19.

3 Кулаєв Ю.Ф. Концептуальные аспекты оптимального управления пассажирскими перевозками [Текст] / Ю.Ф.Кулаєв, И.М.Аксенов // Залізничний транспорт України. - 2000. - №4. - С.2-8.

4 Лисицин В.Д. Роль «ощадливого виробництва» в діяльності підприємства [Текст] / В. Д. Лисицин, О. І. Лисенко, Ю. С. Вовк // Вісник НТУУ «КПІ» – 2009. - №1. – С. 39-61.

5 Макаренко М. Транспортний сектор економіки України: тенденції та проблеми розвитку /М. Макаренко, М. Цвєтов// Економіст. – 2007. – №6. – С. 24-27.

6 Пасічник В.І. Управління економікою експлуатаційної роботи залізниць України: [Текст] навч. посібник / В.І.Пасічник. – К.: Основа, 2005. – 376 с.

7 Тихомирова Н. П. Корпоративний менеджмент в умовах нестабільного ринка [Текст] / Под общ. ред. Н. П. Тихомирова. – М. : Издательство «Экзамен», 2003. - 320 с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.07

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ВИРОБНИЧОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Зубенко В.О., к.е.н., доцент,
Кочухай І. Е., магістр (УкрДАЗТ)*

Діяльність підприємств залізничного транспорту характеризується складнопідпорядкованістю господарських зв'язків як в межах підприємств залізничного транспорту, так і в межах галузі. Одним із ключових шляхів забезпечення ефективності використання виробничого потенціалу підприємств залізничного транспорту слід вважати управління потоковими процесами між елементами виробничого потенціалу, їх перетворення й інтеграцію. Реалізувати його можна за рахунок використання принципів логістики у взаємозв'язках між елементами виробничого потенціалу. Ефективність використання виробничого потенціалу підприємства залежить в першу чергу від якості взаємозв'язків між його елементами.

Ключові слова: виробничий потенціал, залізничний транспорт, підприємство, взаємодія, логістика.

© Зубенко В.О.,
Кочухай І.Е.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 49, 2015

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Зубенко В.А., к.э.н., доцент,
Кочухай И.Э., магистр (УкрГАЗТ)*

Деятельность предприятий железнодорожного транспорта характеризуется сложноподчиненностью хозяйственных связей как в рамках предприятий железнодорожного транспорта, так и в пределах отрасли. Одним из ключевых путей обеспечения эффективности использования производственного потенциала предприятий железнодорожного транспорта следует считать управление потоковыми процессами между элементами производственного потенциала, их преобразование и интеграцию. Реализовать его можно за счет использования принципов логистики во взаимосвязях между элементами производственного потенциала. Эффективность использования производственного потенциала предприятия зависит в первую очередь от качества взаимосвязей между его элементами.

Ключевые слова: *производственный потенциал, железнодорожный транспорт, предприятие, взаимодействие, логистика.*

ENSURING EFFICIENT USE OF THE PRODUCTION POTENTIAL OF
ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT

*Zubenko V. A., candidate of economics,
Kochukhai I., magister (UkrSA of RT)*

The activity of the enterprises of the railway transport is characterized sudnobuduvannja economic relations in the framework of the railway transport enterprises and within the region. Production potential as a functional component of the economic potential of the enterprise is identified with the overall economic potential. Production potential accumulates a significant share of the potential of the enterprise. Moreover, in the absence of productive potential and there is no need for marketing, employment or innovation potentials. One of the key ways to ensure efficient use of the production potential of the enterprises of railway transport should be considered for the control of flow processes between the elements of productive potential, their transformation and integration, you can implement it through the use of logistics bases in the relationship between the elements of the production potential. The efficiency of the production potential of the enterprise depends primarily on the quality of relationships between elements.

Keywords: *production potential, railway transport, enterprise, collaboration, logistics.*

Постановка проблеми. Проходження трансформаційних процесів в економіці України значною мірою відбивається на діяльності усіх господарюючих суб'єктів і, зокрема, на залізничному транспорті. Нестабільність зовнішнього середовища та низька адаптивна здатність підприємств до будь-яких ринкових перетворень створюють небезпечні умови для їх діяльності. Теоретичні та методологічні питання формування конкурентоспроможного потенціалу залізничних підприємств, його структури, організації використання, розробки методів діагностики, вибору напрямку розвитку потенціалу поки ще не отримали свого вирішення. Саме це вважається актуальною проблемою на сьогоднішній день.

Аналіз досліджень та публікацій. Проблемами виробничого потенціалу підприємства займалися такі вчені як: Анчишкін О.І., Ішук С., Федонін О.С., Рєпіна І.М., Олексюк О.І.,

Должанський І.З., Петрович Й.М., Добикіна О.К. та ін. [1-5]

Управління потенціалом підприємств залізничного транспорту досліджували: Бараш Ю.С., Дикань В.Л., Кондратюк М.В та ін. [6-7].

Разом з тим явно необхідні нові дієві пропозиції щодо пошуку шляхів забезпечення ефективності використання виробничого потенціалу підприємств залізничного транспорту, котрі дозволять добитися високих економічних результатів в галузі.

Мета статті. Визначення напрямків забезпечення ефективності використання виробничого потенціалу підприємств залізничного транспорту.

Основний матеріал. Поняття "виробничий потенціал" у науковій літературі одним із перших використав А.І. Анчишкін, включивши в нього

сукупність ресурсів, які в процесі виробництва стають факторами виробництва [5].

Концепція виробничого потенціалу отримала досить широке розповсюдження серед дослідників (табл. 1).

Аналіз вищевикладених точок зору призводить до висновку, що виробничий потенціал

господарюючої системи є сукупність ресурсів, наданих в її розпорядження для виробничо-господарської діяльності. Кількісні і якісні параметри цих ресурсів, а також їх інтеграція визначають виробничу здатність господарської ланки.

Таблиця 1

Визначення поняття «виробничий потенціал»

Автор	Визначення
Анчишкін О. І.	Виробничий потенціал - сукупність ресурсів, які в процесі виробництва набирають форми і факторів виробництва [5]
Іщук С.	Виробничий потенціал - це складна, організована, динамічна система, яка формується з множин елементів, що перебувають у взаємозв'язку та взаємодії і виконують різні функції в процесі виготовлення продукції необхідної кількості та якості в терміни, визначені ринком [4]
Федонін О.С., Репіна І.М., Олексюк О.І.	Виробничий потенціал - це наявні та приховані можливості підприємства щодо залучення та використання факторів виробництва для випуску максимально можливого обсягу продукції (послуг) [5]
Должанський І.З. та ін.	Виробничий потенціал - той обсяг робіт у наведених одиницях виміру витрат праці (нормо-годин), що може бути виконаний протягом деякого періоду часу основними виробничими працівниками на базі наявних виробничих фондів при дво-, тризмінному режимі роботи й оптимальній організації праці й виробництва [3]
Галушко Д.В.	Виробничий потенціал - це сукупність виробничих (матеріальних і трудових) ресурсів фірми, які можуть бути використані для реалізації цілей виробничого підприємництва [1]
Добикіна О.К. та ін.	Виробничий потенціал - це здатність виробничої системи виробляти матеріальні блага, використовуючи ресурси виробництва [2]

Основна проблема у дослідженні виробничого потенціалу підприємства полягає в тому, що всі його елементи функціонують одночасно і в сукупності. Тобто виробничий потенціал є системою, причому складною і динамічною, оскільки саме взаємозв'язки між окремими складовими потенціалу здійснюють безпосередній вплив на його елементи, модифікуючи вихідні властивості і закономірності їх функціонування, сприяючи тим самим переходу потенціалу у новий якісний стан як єдиного цілого, тобто системи вищого порядку.

Як зазначалося вище, потенціал будь-якого рівня виникає як результат взаємодії ресурсів, що його забезпечують і компетенцій, а отже, забезпечення ефективності використання виробничого потенціалу підприємства полягає в поліпшенні стану використання його ресурсів. Наведемо існуючі шляхи нарощування виробничого потенціалу:

1. Шляхи нарощування виробничого потенціалу за рахунок підвищення ефективності використання основних фондів підприємства. Найважливішим показником підвищення рівня ефективності використання основних фондів підприємства є зростання обсягів виробленої ним продукції (виконаних робіт, наданих послуг).

Одним з головних факторів підвищення ефективності основних фондів є їх оновлення та технічне вдосконалення. Впровадження досягнень науково-технічного прогресу дає змогу підвищити рівень механізації та автоматизації виробництва, продуктивності праці робітників, сприяє економії матеріальних витрат, підвищує культуру та безпеку виробництва.

Значні резерви підвищення ефективності використання основних фондів містяться у збільшенні тривалості роботи машин та механізмів. Основними причинами цілозмінних та цілодобових простоїв обладнання є неузгодженість пропускної спроможності окремих цехів і дільниць; незадовільна організація технічно-профілактичного обслуговування та ремонту устаткування, відсутність стабільності у забезпеченні робочих місць матеріалами, електроенергією, комплектуючими виробами, оснащенням тощо.

У цілому, сукупність резервів покращення використання основних фондів підприємства може бути поділена на три великі групи.

- а) технічне вдосконалення засобів праці;
- б) збільшення тривалості роботи машин та обладнання;
- в) покращення організації та управління виробництвом, а саме:

- прискорення досягнення проектної продуктивності введених в експлуатацію основних фондів;
- впровадження наукової організації праці та виробництва;
- покращення забезпечення матеріально-технічними ресурсами;
- вдосконалення управління виробництвом на базі сучасної комп'ютерної техніки;
- розвиток матеріальної зацікавленості працівників, що сприяє підвищенню ефективності виробництва.

2. Шляхи нарощування виробничого потенціалу за рахунок підвищення ефективності використання трудових ресурсів:

- удосконалення спеціалізації і кооперування виробництва та методів організації виробничого процесу;
- удосконалення розподілу і кооперування праці, організації та обслуговування робочих місць;
- удосконалення підбору і розстановки працівників, їх підготовки й підвищення кваліфікації;
- впровадження передових прийомів і методів праці та проведення робіт по інших напрямках удосконалення організації праці;
- удосконалення організаційної структури управління;
- удосконалення виконання функцій та використання методів управління, механізація і автоматизація управлінської праці;
- підвищення рівня задоволення соціальних потреб працівників на виробництві;
- підвищення професійно-кваліфікаційного рівня працівників;
- набір працівників, яким притаманні такі якості як: адаптованість, інноваційність, професійна мобільність, дисциплінованість та мотивованість (здатність реагувати на зовнішні стимули);
- поліпшення соціально-трудова відносин працівників з власниками та адміністрацією;
- поліпшення санітарно-гігієнічних умов праці;
- впровадження раціональних режимів роботи та відпочинку;
- встановлення сприятливого (поліпшення існуючого) мікроклімату в трудових колективах.

Якісна робоча сила значною мірою сприяє підвищенню продуктивності праці, а значить виробничому потенціалу.

3. Шляхи нарощування виробничого потенціалу за рахунок підвищення ефективності використання оборотних фондів. Ефективне використання оборотних фондів є одним із першочергових завдань підприємства в сучасних умовах і забезпечується це прискоренням їх оборотності на всіх стадіях кругообігу.

а) на стадії створення виробничих запасів: раціональне використання виробничих запасів; ліквідація наднормативних запасів матеріалів; удосконалення нормування; поліпшення організації постачання, у тому числі через установа чітких договірних умов і забезпечення їх виконання, оптимальний вибір постачальників, налагодження роботи транспорту; поліпшення організації складського господарства, зокрема впровадження комплексної механізації та автоматизації вантажно-розвантажувальних робіт на складах.

б) на стадії незавершеного виробництва: упровадження прогресивної техніки і технології, зокрема безвідходної та маловідходної; розвиток стандартизації і уніфікації; удосконалення форм організації виробництва; удосконалення системи економічного стимулювання, економного використання сировинних та паливно-енергетичних ресурсів.

в) на стадії обігу: раціональна організація збуту готової продукції, застосування прогресивних форм розрахунків; своєчасне оформлення документації та прискорення їх руху, дотримання договірної та платіжної дисципліни.

Прискорення оборотності оборотних фондів дає змогу зекономити значні суми і збільшити обсяги виробництва та реалізації продукції без додаткових фінансових ресурсів.

Покращення використання вище наведених ресурсів сприятиме підвищенню виробничого потенціалу підприємства.

На основі виконаного дослідження сутності поняття «виробничий потенціал», а також за рахунок аналізу існуючих шляхів забезпечення ефективності його використання можна дійти висновку, що ефективність використання виробничого потенціалу підприємства залежить в першу чергу від якості взаємозв'язків між його елементами. Особливо зазначене актуально для підприємств залізничного транспорту функціонування яких залежить не лише від керівництва самого підприємства (або окремого структурного підрозділу), але й керівників вищої ланки (керівництво залізниці або Укрзалізниці), тобто взаємозв'язок характеризується складнопідпорядкованістю господарських зв'язків як в межах підприємств залізничного транспорту, так і в межах галузі.

Саме тому, одним із ключових шляхів забезпечення ефективності використання виробничого потенціалу підприємства залізничного транспорту слід вважати управління потоковими процесами між елементами виробничого потенціалу, їх перетворення й інтеграція. Реалізувати даний напрямок забезпечення ефективності використання виробничого потенціалу підприємств залізничного транспорту на сучасному етапі господарювання можна за рахунок

використання принципів логістики у взаємозв'язках між елементами виробничого потенціалу.

Логістика за своєю сутністю в процесі управління господарською діяльністю виконує інтеграційні функції. Тому до її основних завдань відносять:

- створення комплексних інтегрованих систем матеріальних, інформаційних та інших потоків;
- стратегічне узгодження, планування і контроль за використанням логістичних потужностей сфер виробництва й обігу;
- постійне вдосконалювання логістичної концепції в рамках обраної стратегії в ринковому середовищі;
- досягнення високої системної гнучкості шляхом швидкого реагування на зміни зовнішніх і внутрішніх умов функціонування.

Серед основних складових забезпечення економічного ефекту, від використання логістики в сфері управління виробничим потенціалом підприємства є:

- зменшення запасів на всьому шляху руху матеріального потоку;
- скорочення часу проходження товарів по логістичному ланцюгу;
- забезпечення ефективності використання основних фондів та обігових засобів;
- зменшення витрат ручної праці і, відповідно, витрат на операції з вантажем та ін.

Висновки. Виробничий потенціал підприємства є складною і динамічною системою. Взаємозв'язки між окремими складовими потенціалу здійснюють безпосередній вплив на його елементи, модифікуючи вихідні властивості і закономірності їх функціонування, сприяючи тим самим переходу потенціалу у новий якісний стан. Тобто від якості взаємозв'язків між елементами

виробничого потенціалу підприємства залізничного транспорту залежить ефективність його використання. Забезпечити дійове управління поточними процесами між елементами виробничого потенціалу можна за рахунок використання принципів логістики.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Галушко Д.В. Управление конкурентным потенциалом предприятия железнодорожного машиностроения на основе реализации принципов наступательной стратегии : дис. канд. эконом. наук : 08.00.05 / Д.В. Галушко. – Брянск, 2007. – 142 с.

2 Добикіна О.К. Потенціал підприємства: формування та оцінка : навч. посіб. / О.К. Добикіна та ін. – К.: Центр навчальної літератури, 2007. – 202 с.

3 Должанський І.З. Управління потенціалом підприємства : навч. посіб. / І.З. Должанський та ін. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 362 с.

4 Ішук С. Концептуальні засади формування та розвитку виробничого потенціалу промислових підприємств / С. Ішук // Регіональна економіка. – 2005. – № 3. – с. 48–56.

5 Федонін О.С. Потенціал підприємства: формування та оцінка : навч. посіб. / О.С. Федонін. – К.: КНЕУ, 2004. – 316 с.

6 Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни: 2-е вид., перероб. і доп. / Ю.С. Бараш. - Дніпропетровськ, 2006. - 259 с.

7 Дикань В.Л. Механізм створення залізнично-транспортно-промислової групи в сучасних умовах розвитку залізничного транспорту України / В.Л. Дикань, М.В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2009. - № 26. - С. 13-18.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.07.001.76

УДОСКОНАЛЕННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Зубенко В.О., к.е.н, доцент,
Чернавіна І.О., магістр (УкрДАЗТ)*

В статті виконано аналіз проблем, пов'язаних з прискоренням інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту. Доведена необхідність інтеграції науки і логістики, а також гострої необхідності наявності добре сформованої інноваційної інфраструктури підприємств залізничного транспорту.

В якості базової складової удосконаленої інноваційної інфраструктури запропонована інформаційно-логістична складова, яка повинна стати базисом інноваційної діяльності, тобто проходити через всі етапи інноваційного процесу з метою їх системної оптимізації, а також фінансових, інформаційних, матеріальних та інших потоків, пов'язаних із здійсненням інноваційної діяльності в галузі, для досягнення поставлених цілей.

Ключові слова: *інновація, інноваційна діяльність, залізничний транспорт, інфраструктура, інноваційна інфраструктура.*

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ИННОВАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

**Зубенко В.А., к.э.н, доцент,
Чернавина И.А., магистр (УкрГАЗТ)**

В статье выполнен анализ проблем, связанных с ускорением инновационного развития железнодорожного транспорта. Доказана необходимость интеграции науки и логистики, а также острой необходимости наличия хорошо сформированной инновационной инфраструктуры предприятий железнодорожного транспорта.

В качестве базовой составляющей усовершенствования инновационной инфраструктуры предложена информационно-логистическая составляющая, которая должна стать базисом инновационной деятельности, то есть проходить через все этапы инновационного процесса с целью их системной оптимизации, а также финансовых, информационных, материальных и прочих потоков, связанных с осуществлением инновационной деятельности в отрасли, для достижения поставленных целей.

Ключевые слова: *инновация, инновационная деятельность, железнодорожный транспорт, инфраструктура, инновационная инфраструктура.*

INNOVATION INFRASTRUCTURE IMPROVEMENT OF RAILWAY TRANSPORT

**Zubenko V. A., candidate of economics,
Chernavina I.A., master (USA of RT)**

The analysis of problems, related to the acceleration of innovative development of railway transport is executed in the article. The necessity of integration of science and logistic is well-proven, and also to the sharp necessity of presence of the well-shaped innovative infrastructure of enterprises of railway transport.

As a base constituent of improvement of innovative infrastructure an informative-logistic constituent which must become the base of innovative activity is offered, that to pass through all stages of innovative process with the purpose of their system optimization, and also financial, informative, financial and other streams, related to realization of innovative activity in industry, for achievement of the put aims.

For providing of efficiency of innovative activity it is suggested to plug an informative-logistic block in making infrastructural providing of innovative activity of enterprises of railway transport.

Keywords: *innovation, innovative activity, railway transport, infrastructure, innovative infrastructure.*

Простановка проблеми. Розвиток залізничного транспорту направлений на забезпечення потреб в перевезеннях вантажів та пасажирів при дотриманні високих стандартів якості в обслуговуванні споживачів.

Це можливо на основі ефективного функціонування і модернізації залізничного транспорту, постійного оновлення техніки, впровадження сучасних технологій обслуговування ремонту рухомого складу, передавальних пристроїв та інфраструктури, вдосконалення процесів організації праці і управління на залізничному транспорті.

Глибока системна криза, яку переживає економіка України, нестабільність управлінських структур, часта зміна кадрів, недостатнє фінансування передбачених законодавством заходів негативно позначилися на змісті, послідовності та результативності реалізації заходів інноваційної політики в галузі.

В сучасних умовах господарювання науково-технічний прогрес спроможний стати стрижнем поступового економічного зростання залізничного транспорту основою якого є інноваційна діяльність, що здатна перетворитися на вирішальний фактор соціально-економічного

розвитку і відіграти провідну роль у вирішенні головних завдань.

Однак, забезпечити ефективність інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту в умовах нестабільного зовнішнього середовища та загострення конкурентної боротьби на внутрішньому та зовнішньому ринках транспортних перевезень, можливо лише за рахунок формування дієвої інноваційної інфраструктури.

Аналіз досліджень та публікацій. На сьогодні тема дослідження інноваційної діяльності досить популярна, їй присвячена ціла низка праць за авторством: Б.Твісса, Б.Санто, Н. Каленська, Д.Чистилін, І. Шовкун та ін. [1-5].

Проблемами економіки залізничного транспорту та визначення умов та шляхів забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств галузі займалися такі вчені, як В.Дикань, Ю.Кулаєв, В.Пасічник, Є.Сич та багато інших [6-9].

Аналіз теоретичних напрацювань із зазначеної проблематики свідчить про високу зацікавленість вітчизняних та закордонних вчених. Разом з тим явно необхідні нові дієві пропозиції, що дозволять добитися високих економічних результатів в проблемі формування дієвої інноваційної інфраструктури підприємств залізничного транспорту.

Мета статті. Удосконалення інноваційної інфраструктури підприємств залізничного транспорту.

Основний матеріал. Для вирішення поставленого завдання, а саме формування дієвої структури інноваційної діяльності, спочатку розглянемо особливості інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту.

Існує ряд чинників, що відзначають особливу роль інноваційної діяльності для ефективної роботи залізничного транспорту.

По-перше, висока фондомісткість залізничного транспорту і значний ступінь морального і фізичного зносу матеріально-технічної бази визначає масштаби інноваційного оновлення основних виробничих фондів галузі.

По-друге, скорочення можливості підтримки технічного рівня основних фондів за рахунок капітального ремонту, оскільки більшість ремонтних підприємств має морально і фізично застарілий парк устаткування і технологічне оснащення, орієнтоване на підтримку ресурсу технічних засобів, тоді як ситуація, що склалась наразі, вимагає наявності сучасних інноваційних технологій по відновленню і продовженню ресурсу техніки.

По-третє, недостатня інвестиційна активність, фінансування якої за рахунок власних джерел галузі практично вичерпано, а масштаби залучення позикових засобів незначні, що посилює

значення інноваційної складової в реалізації інвестиційних заходів.

Наступним фактором є рівень інформатизації на залізничному транспорті, при якому інформаційні технології використовуються не тільки безпосередньо для управління перевізним процесом і функціонування інфраструктури, але й в управлінні маркетингом, економікою і фінансами, а також в соціальній сфері, що вимагає високих темпів технічного і програмного переоснащення інформаційних процесів, що обумовлює необхідність постійного інноваційного супроводу.

І, нарешті, значна матеріаломісткість і енергоємність залізничного виробництва визначають актуальність інноваційних заходів, направлених на ресурсозбереження.

Сучасний етап інноваційного розвитку залізничного транспорту не є досконалим.

До основних чинників, які гальмують інноваційні процеси в залізничній галузі України прийнято відносити:

- відсутність достатніх джерел фінансування;
- високий рівень конкуренції на внутрішньому та міжнародному ринках транспортних перевезень;
- недосконалість законодавчої бази у сфері інновацій;
- міграція висококваліфікованих фахівців до високо розвинутих країн;
- відсутність інформаційної та технологічної бази;
- відсутність необхідного супроводу інноваційної діяльності та ін.

Зазначені проблеми є суттєвими, однак головна причина безрезультатності інноваційної діяльності залізничного транспорту України криється не в інноваційних ідеях (інноваційні ідеї для підприємств галузі розробляє велика кількість ПКБ, НДІ та вищих навчальних закладів) та фінансових ресурсах (хоча їх рівень недостатній, проте фінансування інноваційної діяльності відбувається регулярно). Головною проблемою на сучасному етапі є визначення всіх необхідних елементів системи інфраструктурного забезпечення інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту, спроможного підвищити рівень реалізованості та ефективності інноваційної діяльності.

Інфраструктура (лат. infra - під, structura - структура) являє собою комплекс виробничих і невиробничих галузей, що забезпечують нормальні умови відтворення (зв'язок, транспорт, освіта, охорона здоров'я та ін.).

Інноваційна інфраструктура - це безліч суб'єктів інноваційної діяльності, які виконують функції обслуговування та сприяння інноваційним процесам [3].

За допомогою різних елементів інноваційної інфраструктури вирішуються такі основні завдання сприяння інноваційній діяльності, як:

- 1) інформаційне забезпечення;
- 2) виробничо-технологічна підтримка інноваційної діяльності;
- 3) завдання сертифікації та стандартизації інноваційної продукції;
- 4) сприяння просуванню ефективних розробок та реалізації інноваційних проєктів;
- 5) проведення виставок інноваційних проєктів і продуктів;
- 6) надання консультаційної допомоги;
- 7) підготовка, перепідготовка та підвищення кваліфікації кадрів для інноваційної діяльності та інші.

В економічній літературі до складу інфраструктурного забезпечення відносять [3-5]:

- фінансову інфраструктуру: кредитно-фінансові заклади, венчурні фонди, фонди держпідтримки інноваційної діяльності та ін.;
- консалтингову інфраструктуру: консалтингові та інжинірингові агентства, центри стандартизації, метрології та сертифікації;
- правову інфраструктуру: юридичні консультації, законодавчі органи та ін.;
- маркетингову інфраструктуру: рекламні агентства, маркетингові центри, ярмарки, виставки;
- кадрову інфраструктуру: ВНЗ, коучінг-центри, центри перепідготовки та підвищення кваліфікації;
- виробничо-технічну інфраструктуру: НДІ, бізнес-інкубатори, наукові парки, технопарки, технополіси, інноваційно-технологічні центри, центри трансферу технологій та ін.;
- інформаційну інфраструктуру.

Однак, на наш погляд, цього не достатньо для забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту, обов'язково при створенні інфраструктури інноваційної діяльності необхідно врахувати той факт, що успіх може бути досягнуто лише на базі системної оптимізації комплексу процесів, пов'язаних із забезпеченням ефективності інноваційної діяльності, а також виробництвом та збутом її результатів, тобто на основі сучасних логістичних процесів організації руху матеріальних, інформаційних та фінансових потоків, що створюються в результаті інноваційної діяльності залізничного транспорту.

До числа суб'єктивних факторів, що впливають на інноваційну діяльність вітчизняних підприємств залізничного транспорту і обумовлюють необхідність застосування принципів логістичного управління ними, слід віднести:

- досить високий ступінь монополізації залізничного транспорту;
- яскраво виражену спеціалізацію окремих підприємств залізничного транспорту, що не завжди відповідає вимогам ринку;
- необхідність підвищення інвестиційної привабливості залізничного транспорту;
- необхідність інтегрування виробничих процесів всередині підприємств залізничного транспорту;
- наявність специфіки в основній діяльності залізничного транспорту;
- необхідність організації сервісного обслуговування споживачів продукції залізничного транспорту та ін.

Саме тому, вважаємо за доцільне до складових інфраструктурного забезпечення інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту включити інформаційно-логістичний блок, головна задача якого полягає в системній оптимізації комплексу процесів, пов'язаних із забезпеченням ефективності інноваційної діяльності, а також виробництвом та збутом її результатів.

Інформаційно-логістична складова повинна бути базисом інноваційної діяльності, тобто проходити через всі етапи інноваційного процесу з метою їх системної оптимізації, а також фінансових, інформаційних, матеріальних та інших потоків, пов'язаних із здійсненням інноваційної діяльності в галузі, для досягнення поставлених цілей.

Кожна з визначених складових системи інфраструктурного забезпечення інноваційної діяльності залізничного транспорту (фінанси, експлуатаційно-технологічна складова, консалтингова складова, кадрова складова, маркетингова складова, правова складова та інформаційно-логістична складова) має бути покладена на підприємства галузі та відповідні служби залізниць, спроможних виконувати покладені на них обов'язки та функції в повному обсязі та у встановлений термін.

Висновки. В сучасних умовах економічний розвиток залізничного транспорту неможливо уявити без інноваційного розвитку підприємств галузі.

Сучасний етап їх інноваційного розвитку не є досконалим.

Аналіз проблем, пов'язаних з прискоренням інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту та держави, свідчить про актуальність інтеграції науки, логістики, а також про гостру необхідність наявності добре сформованої інфраструктури підтримки всіх видів зв'язків між підприємствами залізничного транспорту та науковими організаціями, що є провідними в галузі інноваційного розвитку.

В якості базової складової інноваційної інфраструктури запропонована інформаційно-логістична складова, яка повинна стати базисом інноваційної діяльності, тобто проходити через всі етапи інноваційного процесу з метою їх системної оптимізації, а також фінансових, інформаційних, матеріальних та інших потоків, пов'язаних із здійсненням інноваційної діяльності в галузі, для досягнення поставлених цілей.

Для забезпечення ефективності інноваційної діяльності запропоновано включити інформаційно-логістичний блок до складових інфраструктурного забезпечення інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту. Даний блок повинний стати базовим.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Санто Б. Инновация как средство экономического развития / Общ. Ред. и вступл. Б.В. Сазонова. – М.: Прогресс, 1990. - 296 с.
2. Твисс Б. Управление научно-техническими нововведениями. / Б.Твисс – М.: Экономика, 1989. – 217 с.
3. Каленская Н.В. Инфраструктурное обеспечение инновационной деятельности / Н. В.

Каленская // Российское предпринимательство. – 2007. – № 7 Вып. 2(94). – С. 55-58.

4. Чистилин Д. К вопросу стратегии экономического роста Украины / Д. Чистилин // Экономика Украины. - 2003. – № 1. – С. 52 – 59.

5. Шовкун І. А. Інституційні передумови формування інноваційної спрямованості економічного розвитку України / І. А. Шовкун // Наук. пр. Донец. нац. техн. ун-ту. Серія економічна. – Донецьк, 2004. – Вип. 69. – С. 191 – 198.

6. Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: Монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. - 194 с.

7. Кулаєв Ю.Ф. Концептуальні аспекти оптимального управління пасажирськими перевозками / Ю.Ф.Кулаєв, И.М.Аксенов // Залізничний транспорт України. - 2000. - №4. - С.2-8.

8. Пасічник В.І. Управління економікою експлуатаційної роботи залізниць України: навч. пос. / В.І.Пасічник. – К.: Основа, 2005. – 376 с.

9. Сич Є.М. Теоретичні основи розвитку інноваційно-інвестиційних систем / Є.М.Сич, В.П.Льчук // Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України. - 2003.- Т.8. - С. 64-68.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.*

УДК658.7

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ СКЛАДСКИХ КОМПЛЕКСОВ В ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Каличева Н.Е., к.э.н, доцент,
Рустамова Л.Г., магистр (УкрДАЗТ)*

В статье рассмотрено место и роль складских комплексов в современных логистических системах. Предложены пути оптимальной организации работы складских комплексов, а именно пикинга, для оптимизации затрат логистической системы. Определено, что организовывать работу склада должен профессионал, так как такой руководитель сможет оперативно устранить недочеты и «подтянуть» слабые места в функционировании складских комплексов.

Ключевые слова: организация складского хозяйства, складская логистика, логистические системы, пикинг, персонал.

ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ РОБОТИ СКЛАДСЬКИХ КОМПЛЕКСІВ В ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМАХ СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Каличева Н.Є., к.е.н., доцент,
Рустамова Л.Г., магистр (УкрДАЗТ)*

У статті розглянуто місце і роль складських комплексів в сучасних логістичних системах. Запропоновано шляхи оптимальної організації роботи складських комплексів, а саме пікінг, для

оптимізації витрат логістичної системи. Визначено, що організувати роботу складу повинен професіонал, так як такий керівник зможе оперативнo усунути недоліки і «підтягнути» слабкі місця у функціонуванні складських комплексів.

Ключові слова: організація складського господарства, складська логістика, вдосконалення логістичних систем, пікінг.

FEATURES OF THE ORGANIZATION OF THE WAREHOUSES IN LOGISTICS SYSTEMS PRESENT CONDITIONS

*Kalicheva N.E., candidate of economic sciences, associate professor,
Rustamova L.G., master (USA of RT)*

The article considers the place and role of warehouses in modern logistics systems. The ways of the optimal organization of the warehouse complexes, namely picking in order to optimize costs logistics system. Determined that the warehouse should organize a professional, as a leader will be able to quickly eliminate defects and "tighten" the weaknesses in the operation of storage facilities. Business enterprise is impossible to imagine without storage function, namely, without storage, which provides a place in any logistics system. Modern warehouse complex with advanced technology, allows us to solve many problems associated with the turnover of inventory. Properly organized warehouse to optimize the cost logistics systems and processes associated with the operation of warehouses, ultimately is a significant component of the cost. Warehouse is not only a function of storage, but also servicing customers of storage services: approximation of stocks to consumption, the formation of the market range, the assembly of mixed cargo shipments and so on. Thus, the warehouse - the inherent link in the logistics system, which allows you to emphasize the strategic benefits: economic and service. Thus, the main task is to optimize warehouse logistics business processes of acceptance, processing, storage and shipment of goods in warehouses. Warehouse logistics determines the rules of the organization of storage facilities, procedures, work with the product and the corresponding processes for managing resources (human, technical, informational).

Keywords: Organization warehousing, warehouse logistics, improving logistics systems picking.

Постановка проблеми і її зв'язь з науковими і практичними завданнями. Хозяйственную деятельность предприятия невозможно представить без функции хранения, а именно, без склада, который есть в любой логистической системе. Современный складской комплекс, обладающий совершенными технологиями, позволяет решать многие проблемы, связанные с оборотом товарно-материальных ценностей. Правильно организованный склад позволяет оптимизировать затраты логистической системы, а процессы, связанные с функционированием складов, в конечном счете является значительной составляющей расходов. Склад выполняет не только функцию хранения, но и сервисного обслуживания потребителей складских услуг: приближение запасов к местам потребления, формирование рыночного ассортимента, комплектация смешанных грузовых отправок и так далее. Таким образом, склад - неотъемлемое звено в логистической системе, которое позволяет выделить стратегические выгоды: экономические и сервисные.

Складирование обусловлено наличием и потребностью в материалах в процессе производства и потребления. На складах выполняются транспортные, погрузочные, разгрузочные, сортировочные, комплектующие и

промежуточные перегрузочные операции, а также некоторые технологические операции. Основные задачи, решаемые в области складирования, - выбор места расположения склада, организация складских операций и определения площади склада.

Анализ последних исследований и публикаций и выделение нерешенных частей проблемы. Сущность и значение логистики, а также вопросы совершенствования логистических систем посвящено много работ, среди них следует выделить работы: Моисеева Н.К. Каличевой Н. Е., Масловой В. О. Шевченко А. В. [1-4].

В работах этих ученых были раскрыты основные направления применения логистических подходов, направленных на применение принципов рациональной организации производственного процесса на предприятии. Но недостаточно раскрыты особенности функционирования складских комплексов в современных условиях работы логистических систем.

Цель статьи. Рассмотрение функционирования складских комплексов в современных условиях с учетом простых и популярных решений в сфере оптимизации процесса – пикинга.

Изложение основного материала исследования. Рассматривая современные и

эффективные решения работы внутрискладской логистики, в случаях роста объёмов хранения товара особенно в период высокой загрузки, можно определить, что зачастую наиболее узким местом на складе становится зона комплектации заказов. Так же, несмотря на наличие у многих компаний собственных складов, очень часто возникают проблемы в организации правильного хранения материальных средств. Например, отсутствуют собственные возможности эффективного осуществления складских логистических операций.

Вместе с тем самостоятельное ведение складских операций, как правило, увеличивает затраты организации на хранение материальных средств. Кроме того, даже при использовании своих складов компании часто сталкиваются с отсутствием в достаточном количестве профессионального персонала, трудностями оптимального выбора необходимой складской техники, проблемами обеспечения четкой и экономически целесообразной системы складских бизнес-процессов и не максимально эффективного пикинга на складе.

Picking (собираение, отбор, сборка) заказов клиентов проводится в зоне комплектации. Подготовка и оформление документации осуществляется через информационную систему. Адресная система хранения позволяет указывать в отборочном листе место отбираемого товара, что значительно сокращает время отборки и помогает отслеживать отпуск товара со склада.

При комплектации товара по накладной при помощи информационной системы облегчается выполнение функции объединения грузов в экономичную партию отгрузки, позволяющую максимально использовать транспортное средство. При этом выбирается оптимальный маршрут доставки заказов. Отгрузка ведется на погрузочной рампе (требование к проведению эффективной отгрузки аналогичны требованиям к разгрузке).

Одним из простых и популярных решений в сфере оптимизации процесса пикинга является применение гравитационных полочных стеллажей. Данная система является, пожалуй, наиболее простым и экономичным вариантом. Расположенные под углом к горизонту гравитационные поля с роликовыми каналами позволяют оператору быстро осуществлять подбор даже при сравнительно большом количестве артикулов. Алгоритм отбора товара из пикинга можно разделить на статический и динамический.

К недостаткам пикинга относят излишнюю потребность в ячейках отбора. Требование того, что пикинга нужно столько же сколько и активных кодов товара является не исполнимым для многих, даже очень крупных, складов. Отсюда и рождаются «навороты» в виде

нескольких товаров в одной ячейке и отбор с верхних уровней стеллажей. Такие способы как раз и позволяют лавинообразно делать всевозможные ошибки во время подбора заказов: недостачи, излишки, пересорты и даже порчу продукции. Отбор же с верхних ярусов стеллажей приводит к резкому увеличению времени сбора заказа и к излишнему износу высотной техники.

Следует отметить, что если товар имеет какие-либо учитываемые характеристики, которые необходимо хранить в системе и отслеживать (будь то сроки, партии и т.п.), то потребность в количестве ячеек статического пикинга возрастает как минимум вдвое с введением каждого параметра. Это опять же необоснованные затраты, и вариант решения в виде хранения нескольких товаров или партий в одной ячейке отбора — утопический.

Складская логистика – весьма обширная область, которая затрагивает работу всех подразделений компании или предприятия: начиная с отдела закупок и планирования и заканчивая транспортным отделом. По сути, это управление размещением, хранением, пополнением и отпуском товаров и материальных ресурсов.

Для того чтобы грамотно и профессионально организовать логистику склада, необходимо начать с построения четкой логистики закупок:

- что покупать?
- в каком объеме?
- у каких контрагентов?
- каким транспортом перевозить?
- где хранить?

То есть логистика закупок выстраивает следующую цепочку: «склад – логистика – транспорт».

От того, насколько правильно будет выстроена работа этих главных звеньев, в общем и целом зависит успех всего предприятия.

Так же, следует отметить, что управление складской логистикой должно быть в руках опытного профессионала. Эксперименты с логистикой управления складом могут дорого обойтись компании, если не привести к ее банкротству или большим долгам.

Например, задачи по увеличению объёмов отгружаемых клиентам заказов требуют привлечения дополнительного высококвалифицированного персонала особенно в зоне подбора товаров. Так как стандартный принцип подбора товаров с нижних уровней паллетных стеллажей или с многоуровневых систем полочного хранения, способен решить задачу растущих объёмов заказов только в некоторой степени, то начиная с определенного момента набор всё большего числа операторов в зону подбора приводит к неуклонному увеличению

ошибок и росту постоянной части статей затрат, связанной как с расходами на персонал, так и с растущим числом возвратов от клиентов.

Основные принципы логистики компании должны внедряться опытным директором. Только такой руководитель сможет оперативно устранить недочеты и «подтянуть» слабые места, которые характерны существующей логистике склада, в частности оценить:

- рациональность планировки системы складирования и в целом эффективности использования склада;
- согласованность функций снабжения, переработки и распределения;
- внутрискладскую транспортировку, в том числе целесообразность выбора подъемно-транспортных механизмов и машин;
- транспортные, складские услуги и логистика.

Если смотреть широко, то к функциям логистики относится целый комплекс операций и действий, направленный на минимизацию издержек по упаковке, транспортировке, складским услугам и хранению товаров. В логистике действительно нет мелочей. Склад будет работать как часы только в том случае, если внедрять в его работу самые современные технологии, инновационную технику и оборудование, а также систему мотивации персонала.

Вывод. Таким образом, основной задачей складской логистики является оптимизация бизнес-процессов приемки, обработки, хранения и отгрузки товаров на складах. Складская логистика

определяет правила организации складского хозяйства, процедуры работы с товаром и соответствующие им процессы управления ресурсами (человеческими, техническими, информационными).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Моисеева Н.К. Экономические основы логистики [Текст]: учебник /Н.К. Моисеева. - М.: ИНФРА-М, 2008 - 528 с
2. Шевченко А. В. Організація роботи логістичних центрів на підприємствах Укрзалізниці [Текст] учебник / А. В. Шевченко // Вісник економіки транспорту і промисловості . - 2013. - Вип. 42. - С. 346-349.
3. Каличева Н. Є. Логістичні підходи, як основа раціональної організації виробничого процесу на підприємстві [Текст] / Н. Є. Каличева, В. О. Маслова // Вісник економіки транспорту і промисловості . - 2014. - Вип. 47. - С. 83-86.
4. Сумець А.Н. Транспортная логистика [Текст]: / А.Н.Сумець. - К.: Хай-Тек Пресс, 2011 - 220 с.
5. Горяинов А.Н. Практика грузовых перевозок и логистики [Текст] / А.Н. Горяинов. - Х.: Изд-во Шейнина А.В., 2008 - 323 с
6. Посылкина О.В. Производственная логистика [Текст]./ О.В. Посылкина, Р.В.Сагайдак, А.В.Дороховский. - Х: Изд-во НФаУ "Золотые страницы", 2007 - 232 с.
7. Дыбская В.В. Логистика складирования для практиков [Текст] /В.В.Дыбская. - М.: Альфа-Пресс, 2005 - 208 с.

*Рецензент д.э.н., профессор УкрГАЗТ Компаниец В.В.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЗТ Уткина Ю.Н.*

УДК 65.012.8:351.863

ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМНИЦТВА ЯК ОБ'ЄКТИВНА ПЕРЕДУМОВА РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

*Козак Л.С., к.е.н., професор,
Федорук О.В., к.е.н., ст.викладач (НТУ)*

В статті досліджено сутність та складові економічної безпеки підприємництва, проаналізовано принципи системи економічної безпеки підприємництва у контексті зміцнення безпеки держави, виявлено індикатори економічної безпеки підприємництва, обґрунтовано завдання економічної безпеки підприємництва в системі складових безпеки національної економіки, визначено напрями державної регуляторної політики, досліджено основні чинники зміцнення економічної безпеки підприємства.

Ключові слова: економічна безпека підприємництва, державна регуляторна політика, мале та середнє підприємство, мікрокредитування, механізм мікрофінансування, детінізація

економіки, інфраструктура підтримки підприємництва, принципи системи економічної безпеки підприємництва.

ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА КАК ОБЪЕКТИВНАЯ ПРЕДПОСЫЛКА РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

*Козак Л.С., к.э.н. профессор,
Федорук О.В., к.э.н., ст. преподаватель (НТУ)*

В статье исследованы сущность и составляющие экономической безопасности предпринимательства, проанализированы принципы системы экономической безопасности предпринимательства в контексте укрепления безопасности государства, выявлены индикаторы экономической безопасности предпринимательства, обоснованы задачи экономической безопасности предпринимательства в системе составляющих безопасности национальной экономики, определены направления государственной регуляторной политики, исследованы основные факторы укрепления экономической безопасности предпринимательства.

Ключевые слова: экономическая безопасность предпринимательства, государственная регуляторная политика, малое и среднее предпринимательство, микрокредитование, механизм микрофинансирования, детенизация экономики, инфраструктура поддержки предпринимательства, принципы системы экономической безопасности предпринимательства.

FORMATION OF THE SYSTEM OF ECONOMIC SECURITY OF ENTREPRENEURSHIP AS OBJECTIVE PREREQUISITE FOR THE DEVELOPMENT OF NATIONAL ECONOMY

*Kozak L.S., Ph.D., professor,
Fedoruk O. V., Ph.D., senior lecturer (National Transport University)*

The article explores essence and components of economic security of entrepreneurship, analyzes the principles of economic security of entrepreneurship in the context of strengthening of security of the state, identifies indicators of economic security of entrepreneurship, substantiates tasks of economic security of entrepreneurship in system of components of security of national economy, determines directions of state regulatory policy, explores main factors of strengthening of economic security of entrepreneurship.

Economic security of entrepreneurship is objective prerequisite for the development of national economy, important task of the state policy of strengthening of economic security of the state, because the allows to significantly minimize the impact, in particular, of such threats to national security in the economic sphere as the slowdown of domestic production, reduction of innovative and investment activity, scientific, technical and technological capacity, violation of cooperative ties in the economy, the growth of financial and credit risks, achievement of critical level of physical and moral depreciation of fixed productive assets of enterprises, insufficient rates of reproduction processes and structural deformations of the economy, excessive dependence of the national economy from external markets conjuncture, irrational structure of export.

Keywords: economic security of entrepreneurship, state regulatory policy, small and medium entrepreneurship, microcredit, microfinance, deshadowing of economy, entrepreneurship support infrastructure, principles of economic security of entrepreneurship.

Постановка проблеми. Належний рівень розвитку та безпеки підприємництва є невід'ємним елементом ринкової системи господарювання, відповідає важливій цілі структурної перебудови національної економіки – виробництво конкурентоспроможної продукції, що забезпечить високу якість життя населення, є однією з найважливіших умов економічної та соціальної безпеки держави. У свою чергу, від ефективності заходів системи державного регулювання підприємницької діяльності залежить формування

умов, необхідних для активізації підприємництва в країні.

Сьогодні проблема економічної безпеки підприємництва набуває особливої актуальності, зокрема, внаслідок недосконалого конкурентного середовища, проявів монополізму, корупції у відносинах «бізнес – держава», високого рівня криміналізації і тінізації у секторі малого та середнього підприємництва. Крім того, формування системи економічної безпеки підприємництва залежить від рівня

конкурентоспроможності, фінансової стійкості, платоспроможності, ефективності функціонування суб'єктів підприємницької діяльності, а також від рівня розвитку підприємництва в державі, обсягів виробництва і реалізації продукції, конкурентоспроможності регіонів та національної економіки у цілому.

В умовах недостатнього рівня забезпечення економічної безпеки підприємництва суб'єкти підприємницької діяльності не мотивовані здійснювати легальне господарювання, довгострокові капіталовкладення в інноваційну сферу, низькорентабельні та капіталомісткі види економічної діяльності, енергозберігаючі й екологозабезпечуючі сектори, формувати ресурсну базу економічного розвитку, виступати соціальними партнерами держави. Наслідком цього є утворення структурних, галузевих і регіональних диспропорцій, а також зниження рівня економічної безпеки держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблеми економічної безпеки підприємництва досліджуються у працях таких вітчизняних і зарубіжних науковців, як: О. Білорус [1], З. Варналій [2], Т. Васильців [3], А. Гальчинський [4], В. Геєць [5], Л. Гончаренко [6], Е. Долан [7], П. Друкер [8], Т. Клебанова [9], Д. Лук'яненко [10], К. Макконнелл [11], В. Мунтіян [12], Ф. Найт [13], В. Предборський [14], П. Самуельсон [15], А. Сухоруков [16], Л. Федулова [17], Ф. Хайек [18], В. Шлемко [19] та ін. Проте, вагомий доробок вчених-економістів не заперечує необхідності розробки теоретико-прикладних засад та удосконалення механізму зміцнення економічної безпеки підприємництва. Особливої важливості ці питання набувають в умовах інтеграції національної економіки в глобальні й мегарегіональні економічні системи.

Постановка завдання. Метою дослідження є вивчення сутності та складових економічної безпеки підприємництва, аналіз принципів системи економічної безпеки підприємництва у контексті зміцнення безпеки держави, виявлення індикаторів економічної безпеки підприємництва, обґрунтування завдань економічної безпеки підприємництва в системі складових безпеки національної економіки, визначення напрямів державної регуляторної політики, дослідження основних чинників зміцнення економічної безпеки підприємництва.

Виклад основного матеріалу дослідження. В сучасних умовах основним завданням державної політики розвитку підприємництва має стати забезпечення його економічної безпеки. Економічну безпеку підприємництва можна визначити як стан захищеності корпоративних ресурсів і підприємницьких можливостей, за якого

досягається припинення негативного впливу внутрішніх та зовнішніх загроз розвитку суб'єкта підприємництва, створюються необхідні умови для забезпечення його стабільного функціонування [20, с. 105]. Найпоширенішими загрозами економічної безпеки підприємництва в Україні, зокрема, є корупційні дії окремих посадових осіб і суб'єктів господарювання, спрямовані на перешкоджання ефективній роботі підприємства, усунення його з ринку; недобросовісна конкуренція; незабезпеченість ефективного захисту прав та ринкових свобод підприємців у легальному нормативно-правовому полі.

Економічну безпеку підприємництва слід розглядати як такий стан системи регулювання, а також рівень розвитку підприємництва в державі, за якого дотримуються гарантії захищеності життєво важливих інтересів окремо взятих суб'єктів підприємницької діяльності та підприємництва загалом від внутрішніх і зовнішніх загроз. Рівень економічної безпеки підприємництва включає такі три компоненти [2, с. 304]:

1) наявний рівень економічної незалежності підприємств (щодо ресурсного забезпечення виробничо-господарської та фінансової діяльності, формування необхідної матеріально-технічної бази тощо);

2) рівень економічної ефективності функціонування підприємств;

3) здатність до подальшого розвитку (збільшення обсягів і поліпшення ефективності фінансово-господарської діяльності, формування раціональної територіально-галузевої структури; підвищення рівня конкурентоспроможності тощо).

З прийняттям у 2012 р. Закону України «Про розвиток та державну підтримку малого та середнього підприємництва в Україні» внесено зміни до Господарського кодексу України в частині визначення понять суб'єктів великого, малого й середнього підприємництва, які приведено у відповідність до класифікації ЄС [21]. У 2012 р. питома вага суб'єктів малого та середнього підприємництва складала 99,96 % від загальної кількості суб'єктів господарювання, що в цілому відповідає європейським стандартам. За даними Держстату України станом на 1 січня 2013 р. в Україні налічувалося 1 600 127 суб'єктів господарювання, з яких 698 суб'єктів великого підприємництва, 20 550 суб'єктів середнього підприємництва та 1 578 879 суб'єктів малого підприємництва. Суб'єкти малого і середнього підприємництва за 2012 рік реалізували 60,5 % від загального обсягу реалізованої продукції (товарів, послуг) в Україні, з них 39,7 % реалізовано середніми підприємствами, 15,1 % – малими підприємствами та 5,7 % – фізичними особами – підприємцями [22]. У розподілі за видами

економічної діяльності пріоритетними сферами діяльності суб'єктів малого і середнього підприємництва залишаються торгівля та сфера послуг, питома вага яких від загального обсягу реалізованої продукції (товарів, послуг) сумарно більше 60 %. Значно меншими є показники промисловості (20,3 %), сільського господарства (5,5 %), будівництва (5,4 %).

На сьогодні в Україні фінансова підтримка підприємництва на рівні держави здійснюється через програму «Мікрокредитування суб'єктів малого підприємництва», на виконання якої у Державному бюджеті України на 2013 рік було виділено 10,3 млн грн [23]. В рамках цієї програми суб'єкти малого підприємництва мали змогу отримати кредит (середня вартість кредиту 250 тис. грн) для відкриття власної справи або для виробництва, переробки і збуту виробленої продукції, придбання техніки, обладнання, новітніх технологій, будівництва й реконструкції виробничих приміщень. Мікрокредити надавались через Український фонд підтримки підприємництва шляхом проведення конкурсу бізнес-планів. У 2013 р. Українським фондом підтримки підприємства видано 37 мікрокредитів на суму 9,0 млн грн, з них 20 мікрокредитів – фізичним особам – підприємцям на загальну суму 4,9 млн грн, 17 – юридичним особам на загальну суму 4,1 млн грн. Основними напрямками, на які видаються мікрокредити є виробництво продовольчих товарів, сільськогосподарської та промислової продукції, переробка і збут виробленої продукції, придбання техніки, обладнання, новітніх технологій, будівництво й реконструкція виробничих приміщень.

На регіональному рівні підтримка розвитку малого та середнього підприємництва здійснюється через реалізацію регіональних і місцевих програм розвитку малого та середнього підприємництва [24]. Основними напрямками регіональних і місцевих програм розвитку малого та середнього підприємництва є підвищення ефективності реалізації державної регуляторної політики; оптимізація дозвільної системи у сфері господарської діяльності; забезпечення механізмів фінансової підтримки малого та середнього підприємництва; подальший розвиток системи інформаційного забезпечення суб'єктів підприємництва; створення сприятливих умов для розвитку інноваційно-інвестиційної та зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів малого і середнього підприємництва; надання освітніх послуг для суб'єктів підприємництва й населення, забезпечення підготовки, підвищення кваліфікації кадрів для малого та середнього підприємництва; розширення й підтримка діяльності мережі інфраструктури підтримки підприємництва.

Враховуючи структуру сектора малого підприємництва в Україні, переважну більшість якого становлять фізичні особи – підприємці, важливим механізмом фінансової підтримки підприємців є мікрофінансування. Механізм мікрофінансування в усьому світі вважається одним з найбільш перспективних та ефективних напрямів кредитування, особливо для підтримки підприємців-початківців. Формування системи мікрофінансових інститутів дає можливість збільшити доступність базових банківських послуг для громадян, кооперативів та приватних підприємців. Розвиток мікрофінансових інститутів здатний стати каталізатором розвитку малого та середнього бізнесу, у тому числі інноваційного. Інституціональне забезпечення функціонування механізмів мікрофінансування в Україні є недосконалим, ринок мікрокредитування розвивається дуже повільно. Так, у 2012 р. всіма небанківськими кредитно-фінансовими установами в цілому (включаючи міжнародні організації), було видано кредитів на суму 15 091,4 млн грн, що в середньому становить близько 1 000 дол. США на одного суб'єкта підприємницької діяльності.

Формування розгалуженої інфраструктури підтримки малого та середнього підприємництва є принципово важливим фактором для розвитку суб'єктів господарювання в Україні, ефективна діяльність якої сприяє підвищенню інвестиційної привабливості регіонів, залученню вітчизняних та закордонних інвестицій, застосуванню передових технологій. Станом на 1 січня 2014 р. в регіонах України діють 480 бізнес-центрів, 79 бізнес-інкубаторів, 50 технопарків, 538 лізингових центрів, 4 148 небанківських фінансово-кредитних установ, 226 фондів підтримки підприємництва (з яких 23 створено за участю Українського фонду підтримки підприємства), 3 034 інвестиційних та інноваційних фондів і компаній, 4 238 інформаційно-консультативних установ. При наявності динаміки зростання загальної кількості об'єктів інфраструктури на 2,8 %, порівняно з 2012 роком, залишається диспропорція у формуванні інфраструктури підтримки малого та середнього підприємництва в регіонах України. Так, 35,9 % від загальної кількості об'єктів інфраструктури сконцентровано в місті Києві, 10,1 % – Донецькій, 7,2 % – Харківській областях. В інших регіонах України питома вага таких об'єктів значно менша, а саме: 4,2 % – в Полтавській, 3,4 % – Луганській, 2,9 % – Житомирській областях.

Станом на 1 січня 2014 р. в Україні налічувалось 2 149 громадських об'єднань суб'єктів підприємства. Функціонування таких елементів інфраструктури підтримки підприємства сприяє забезпеченню захисту прав та інтересів суб'єктів малого і середнього підприємства, спрямуванню підприємницької

ініціативи на вирішення першочергових проблем регіонів, а також налагодженню ефективної взаємодії органів виконавчої влади з інститутами громадянського суспільства. Сприяння розвитку інфраструктури підтримки підприємництва, зокрема надання суб'єктам господарювання фінансової, матеріально-технічної, інформаційної, науково-технологічної, консультативної, маркетингової, кадрової та освітньої підтримки, є одним із основних завдань, що потребує вирішення на державному рівні, яке включено до проекту Закону України «Про Загальнодержавну програму розвитку малого і середнього підприємництва на 2014–2024 роки».

Державна регуляторна політика спрямована на вдосконалення правового регулювання господарських відносин, а також адміністративних відносин між регуляторними органами або іншими органами державної влади та суб'єктами господарювання. Недопущення прийняття економічно недоцільних і неефективних регуляторних актів, зменшення втручання держави у діяльність суб'єктів господарювання та усунення перешкод для розвитку господарської діяльності є основними принципами державної регуляторної політики. Реалізація економічного потенціалу малих та середніх підприємств потребує здійснення виваженої державної політики в сфері подальшої дерегуляції бізнес-середовища; розширення можливостей доступу підприємств до фінансових ресурсів; розвитку інфраструктури підтримки підприємництва; удосконалення системи інформаційної підтримки; розширення можливостей участі суб'єктів підприємництва у реалізації проектів державно-приватного партнерства; підвищення ролі місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування у підтримці розвитку бізнесу. Подолання факторів, стримуючих розвиток підприємництва, можливе шляхом реалізації нової державної стратегії розвитку бізнесу в Україні, зокрема в рамках Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014–2024 роки, яка направлена на створення сприятливих умов діяльності малого і середнього підприємництва, підтримку та його розвиток на основі впровадження інноваційних технологій, інструментів кооперування суб'єктів малого, середнього й великого бізнесу.

Соціально-економічний розвиток держави значною мірою залежить від ефективності заходів системи державного регулювання економіки, спрямованих на створення безпечного підприємницького середовища. Як наслідок, економічному розвитку держави сприятимуть активізація підприємницької діяльності та збільшення кількості суб'єктів підприємництва,

зростання обсягів виробництва і реалізації продукції, збільшення кількості робочих місць, підвищення рівня інвестиційної привабливості держави та її регіонів, забезпечення високого рівня конкурентоспроможності підприємств, зокрема, на зовнішніх ринках збуту [6]. Формування сприятливих умов для ведення підприємницької діяльності в країні дає можливість підвищити ділову активність, сприяє створенню позитивного іміджу ведення легальної підприємницької діяльності, а також забезпеченню рівного доступу суб'єктів господарювання до ресурсного потенціалу, стимулює зростання ефективності фінансово-господарської діяльності підприємств.

Слід зазначити, що економічна безпека підприємництва значною мірою визначається ефективністю функціонування окремо взятих суб'єктів господарювання, досягнення якої ускладнюється в умовах неузгодженості реформаційних процесів, політичної та соціально-економічної нестабільності, потреби пошуку підприємствами адекватних рішень складних проблем і шляхів зниження загроз своєму функціонуванню. Економічна безпека підприємства – це забезпечення найбільш ефективного використання ресурсів суб'єкта господарювання для запобігання загрозам і створення умов для стабільного функціонування основних його елементів; результат впровадження комплексу заходів, орієнтованих на усунення фінансово-економічних загроз функціонування та розвитку підприємства і забезпечення його фінансової стійкості й незалежності, високої конкурентоспроможності технологічного потенціалу, оптимальності та ефективності організаційної структури, правового захисту діяльності, захисту інформаційного середовища, комерційної таємниці, безпеки персоналу, капіталу, майна та економічних інтересів.

В сучасних умовах роль економічної безпеки підприємництва є ваговою для забезпечення всіх основних складових безпеки національної економіки. Сукупність завдань економічної безпеки підприємництва представлено на рис. 1 [2, с. 310–313]. Так, зміцнення важливої складової економічної безпеки країни – фінансової безпеки – значно залежить від покращення показників ефективності функціонування підприємств, забезпечення ними реального економічного зростання; зміцнення фінансового потенціалу окремих суб'єктів господарювання та, як наслідок, економіки загалом; формування резервних і страхових фондів розвитку підприємств, використання ними інструментів страхування. Важливі принципи системи економічної безпеки підприємництва у контексті зміцнення безпеки держави представлено на рис. 2.

Складові національної економічної безпеки	Завдання економічної безпеки підприємництва
Фінансова безпека	<ul style="list-style-type: none"> – забезпечення економічного зростання, зміцнення фінансового потенціалу підприємств й економіки загалом; – сприяння розвитку фінансово-кредитної системи шляхом формування резервних та страхових фондів підприємствами, а також використання інструментів страхування й самострахування
Соціальна безпека	<ul style="list-style-type: none"> – забезпечення високого рівня зайнятості населення, зокрема самозайнятого у підприємницькій діяльності; – формування ресурсної бази розвитку для наступних поколінь; – забезпечення належного рівня життя та доходів населення; – надання соціальних гарантій працівникам
Інноваційно-технологічна безпека	<ul style="list-style-type: none"> – активний розвиток і впровадження інновацій (особливо в сфері малого підприємництва); – формування інноваційних територіально-галузевих кластерів та виробничо-територіальної кооперації; – забезпечення техногенної безпеки, оновлення матеріально-технічної бази економіки
Продовольча безпека	<ul style="list-style-type: none"> – виробництво суспільно необхідних продовольчих товарів; – забезпечення безпеки та якості продовольчих товарів; – сприяння розвитку споживчого ринку
Зовнішньоекономічна безпека	<ul style="list-style-type: none"> – здійснення зовнішньоекономічних операцій, забезпечення позитивного експортно-імпортного балансу; – забезпечення конкурентоспроможності вітчизняної економіки на зовнішніх ринках
Демографічна безпека	<ul style="list-style-type: none"> – сприяння розвитку трудового потенціалу економіки, забезпечення гендерної рівності; – формування підприємствами фондів соціальної підтримки населення
Енергетична безпека	<ul style="list-style-type: none"> – впровадження сучасних ресурсозберігаючих технологій та зниження рівня ресурсомісткості й енергоємності економіки; – реалізація державної політики енергозбереження, розвиток власного енергетичного потенціалу; – забезпечення диверсифікації джерел енергопостачання
Екологічна безпека	<ul style="list-style-type: none"> – сприяння охороні навколишнього середовища; – реалізація на практиці економічних інструментів відтворення та раціонального використання природних ресурсів; – забезпечення утилізації небезпечних відходів виробництва й створення новітніх технологій їх переробки

Рис. 1. Завдання економічної безпеки підприємництва в системі складових безпеки національної економіки

Серед чинників, які сприятимуть зміцненню економічної безпеки підприємства, вагомими є, зокрема, такі: підвищення рівня доступності для підприємств фінансово-кредитних ресурсів; зниження рівня енергоємності та ресурсомісткості вітчизняного виробництва, підвищення рівня конкурентоспроможності

суб'єктів господарювання; популяризація продукції підприємств на зовнішніх ринках збуту; розвиток інвестиційної активності суб'єктів підприємницької діяльності; розвиток системи якості управління підприємствами; удосконалення системи захисту права власності; підвищення платоспроможності населення, загальноекономічна стабілізація.



Рис. 2. Принципи системи економічної безпеки підприємництва в контексті зміцнення безпеки національної економіки

Внутрішню логіку поняття «економічна безпека підприємництва» формують такі складові, як економічна незалежність, ефективність функціонування та здатність до розвитку. У межах складової «економічна незалежність» доцільно виокремити такі індикатори економічної безпеки підприємництва (цифри, наведені у дужках, означають порогові значення цих показників): фондо- та матеріалоозброєність підприємств (більше середніх значень цих показників у економіці регіону та в країні, зокрема у галузевому розрізі); коефіцієнт зносу матеріально-технічної бази підприємств (< 50 %); відношення дебіторської заборгованості до кредиторської (≥ 1); рівень злочинності відносно суб'єктів підприємницької діяльності (< 5 злочинів на 100 підприємств).

До індикаторів економічної безпеки підприємництва у межах складової «здатність до розвитку» зараховують: частку прибуткових підприємств (> 50 %); частку діючих підприємств (> 75 %); операційні витрати на 1 грн реалізованої продукції (< 1); продуктивність праці, фондівіддачу, коефіцієнт оборотності оборотних активів (більше середніх значень цих показників у економіці регіону та України, зокрема у галузевому розрізі); рівень матеріальних та енергозатрат (менше середніх значень цих показників у економіці регіону та України, зокрема у галузевому розрізі).

До індикаторів економічної безпеки підприємництва у межах складової «ефективність функціонування» можна віднести: темпи приросту обсягів реалізації, які припадають на одне підприємство (> 100 %), зокрема у промисловості, сільському господарстві та капітальному будівництві; темпи приросту кількості новостворених підприємств відносно скорочення кількості діючих (≥ 1); частка обробної промисловості та галузей зі значною доданою вартістю (> 70 %); сума інвестицій в основний капітал відносно валового національного продукту (> 25 %); витрати на інноваційний розвиток відносно валового національного продукту, частка нових видів продукції (послуг) (> 5 %); перевищення експорту над імпортом (≥ 1).

Варто зауважити, що існує безпосередній взаємозв'язок між зниженням рівня тінізації економіки та зміцненням економічної безпеки підприємництва [25]. У свою чергу підприємства, які займаються господарською діяльністю легально, зацікавлені у довготривалому функціонуванні на ринку та реалізації продукції високої якості й легального походження. Це сприяє забезпеченню продовольчої безпеки як складової національної економічної безпеки. Також від рівня економічної безпеки підприємництва залежить розвиток споживчого ринку у цілому, забезпечення належної якості та безпеки продовольчих товарів і споживчих послуг.

При досягненні високого рівня безпеки

підприємницької діяльності з'являються можливості забезпечення демографічної складової безпеки національної економіки, оскільки в умовах, сприятливих для ведення легітимної підприємницької діяльності, суб'єкти господарювання зацікавлені у зміцненні здоров'я, забезпеченні поліпшення трудового потенціалу, духовного та фізичного розвитку працівників. За таких умов суб'єкти господарської діяльності, дбаючи про розвиток персоналу, формують соціальні фонди, сприяють зникненню гендерної нерівності.

Крім того, суб'єкти підприємницької діяльності, які прагнуть забезпечити належний рівень власної економічної безпеки, зацікавлені у впровадженні сучасних ресурсозберігаючих технологій та зниженні рівня ресурсомісткості й енергоємності виробництва, що відповідає важливій цілі забезпечення конкурентоспроможності національної економіки – реалізації державної політики енергозбереження та розвитку власного енергопотенціалу, а також диверсифікації джерел енергопостачання, пошуку і використання альтернативних джерел енергії й ресурсів.

Висновки з даного дослідження. Таким чином, економічна безпека підприємства є об'єктивною передумовою розвитку національної економіки, важливим завданням державної політики зміцнення економічної безпеки держави, оскільки дозволяє істотно мінімізувати вплив, зокрема, таких загроз національній безпеці в економічній сфері, як: уповільнення темпів внутрішнього виробництва, зниження інноваційно-інвестиційної активності, науково-технічного та технологічного потенціалу, порушення коопераційних зв'язків в економіці, зростання фінансових та кредитних ризиків, досягнення критичного рівня фізичного і морального зносу основних виробничих фондів підприємств, недостатні темпи відтворювальних процесів та структурні деформації в економіці, надмірна залежність національної економіки від кон'юнктури зовнішніх ринків, нераціональна структура експорту.

Сьогодні в Україні не спостерігається успішна та прозора взаємодія суб'єктів підприємницької діяльності, органів державного управління, місцевого самоврядування, громадських організацій і мас-медіа для формування механізму досягнення економічної безпеки підприємства. Забезпечення високого рівня економічної безпеки підприємства в контексті детінізації економіки України полягає у застосуванні принципово нових механізмів залучення бізнесу до формування та забезпечення економічної політики, зокрема, не через корупційні політичні схеми, а насамперед шляхом

розширення легального доступу бізнесу до вирішення актуальних проблем економіки України.

Досягнення високого рівня економічної безпеки підприємства неможливе без забезпечення відповідного кадрового потенціалу національних підприємств та проведення дієвих заходів з детінізації ринку зайнятості в Україні. Важливим елементом посилення економічної безпеки підприємства є також державна політика доходів та заробітної плати, орієнтована на підвищення оплати праці з метою попередження відпливу робочої сили за кордон. Скороченню тіншової зайнятості сприятимуть системні заходи державної політики, орієнтовані на зниження податкового навантаження на фонд заробітної плати та посилення нагляду за нелегальним наймом. Належний рівень економічної безпеки підприємства сприяє економічному зростанню, підвищенню конкурентоспроможності економіки, покращенню експортного потенціалу, формуванню раціональної галузевої структури, підвищенню рівня життя і доходів населення, зростанню інвестиційної привабливості національної економіки.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Білорус О.Г. Економічна система глобалізму / О.Г. Білорус. – К.: КНЕУ, 2003. – 357 с.
2. Економічна безпека: навч. посіб. / [З.С. Варналій, П.В. Мельник, Л.Л. Тарангул та ін.]; за ред. д-ра екон. наук, проф. З.С. Варналія. – К.: Знання, 2009. – 647 с.
3. Васильців Т.Г. Пріоритети та засоби зміцнення економічної безпеки малого і середнього підприємства: монографія / Васильців Т.Г., Волошин В.І., Гуменюк А.М. – Л.: ЛКА, 2009. – 248 с.
4. Україна і світове господарство: взаємодія на межі тисячоліть: навч. посібник для студ. вищих навч. закладів / [А.С. Філіпенко, В.С. Будкін, А.С. Гальчинський та ін.]. – К.: Либідь, 2002. – 470 с.
5. Геєць В.М. Суспільство, держава, економіка: феноменологія взаємодії та розвитку: монографія / В.М. Геєць. – К.: [б. в.], 2009. – 863 с.
6. Экономическая и национальная безопасность: учебник для студ. вузов, обучающихся по спец. «Национальная экономика» и др. экон. спец. / ред. Л.П. Гончаренко. – М.: Экономика, 2008. – 543 с.
7. Долан Э.Д. Макроэкономика / Э.Д. Долан, Д.Е. Линдсей; пер. В. Лукашевич; ред. Б.С. Лисович. – СПб.: Литера плюс, 1996. – 408 с.
8. Друкер П. Управление в обществе будущего / П. Друкер; пер. с англ. и ред.

- Е.В. Трибушной. – М.; СПб.; К.: Вильямс, 2007. – 306 с.
9. Моделювання економічної безпеки: держава, регіон, підприємство / [Гець В.М., Кизим М.О., Клебанова Т.С., Черняк Т.С.]. – Х.: ИНЖЭК, 2006. – 240 с.
10. Лук'яненко Д.Г. Глобальна економічна інтеграція: монографія / Д.Г. Лук'яненко. – К.: Національний підручник, 2008. – 219 с.
11. Макконнелл К.Р. Экономикс: принципы, проблемы и политика: пер. с англ. / К.Р. Макконнелл, С.Л. Брю. – 16-е изд. – М.: Инфра-М, 2007. – 939 с.
12. Мунтян В.І. Економічна безпека України / В.І. Мунтян. – К.: КВІЦ, 1999. – 462 с.
13. Найт Ф.Х. Риск, неопределенность и прибыль / Ф.Х. Найт; пер. с англ. М.Я. Каждан; науч. ред. пер. В.Г. Гребенников. – М.: Дело, 2003. – 359 с. – (Серия «Современная институционально-экономическая теория»).
14. Предборский В.А. Економічна безпека держави / В.А. Предборський. – К.: Кондор, 2005. – 392 с.
15. Самуэльсон П.Э. Экономика / П.Э. Самуэльсон; пер. с англ. О.Л. Пелявского. – М.; СПб.; К.: Вильямс, 2012. – 1358 с.
16. Сухоруков А.І. Національна економічна безпека: навч. посібник / Сухоруков А.І., Мошенський С.З., Петрук О.М.; за ред. А.І. Сухорукова. – Житомир: Рута, 2010. – 384 с.
17. Бізнес-менеджмент: навч. посібник для студ. вищих навч. закл. / [Л.І. Федулова, В.Г. Федоренко, В.Ф. Гриньов та ін.]; заг. ред. Л.І. Федулова. – К.: МАУП, 2007. – 632 с.
18. Хайск Ф.А. Право, законодавство та свобода. Нове викладення широких принципів справедливості та політичної економії: в 3 т. / Ф.А. Хайск; пер. з англ. Н. Комарова. – К.: Сфера, 1999. – Т. 2: Міраж соціальної справедливості. – [Б. м.]: [б.в.], 1999. – 200 с.
19. Шлемко В.Т. Економічна безпека України: сутність і напрямки забезпечення / В.Т. Шлемко, І.Ф. Бінько. – К.: [б.в.], 1997. – 143 с. – (Національна безпека; вип. 2).
20. Власюк О.С. Економічна безпека України в умовах ринкових трансформацій та антикризового регулювання / О.С. Власюк. – К.: ДННУ «Акад. фін. упр.», 2011. – 474 с.
21. Офіційний сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/>.
22. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
23. Офіційний сайт Міністерства фінансів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minfin.gov.ua/>.
24. Ліпкан В.А. Національна безпека України: навчальний посібник / В.А. Ліпкан. – К.: КНТ, 2009. – 576 с.
25. Економічна безпека: навч. посіб. / [Франчук В.І., Герасименко Л.В., Гончарова В.О. та ін.]; за ред. В.І. Франчука. – Л.: ЛьвДУВС, 2010. – 243 с.

*Рецензент д.е.н., професор НАСОА Попова В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 338.47 :656.07

ВПЛИВ ТРАНСФЕРТНОГО ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИКОЮ В МІЖНАРОДНИХ ХОЛДИНГАХ

*Колосок В. М., д.е.н., професор,
Мордвицька Ю. С., аспірант, асистент (ДВНЗ «ПДТУ»)*

У статті обґрунтовано необхідність розвитку новітніх методів та інструментів управління логістикою на підприємствах, що входять до складу міжнародних вертикально-інтегрованих холдингів; досліджено ефективність використання трансфертного ціноутворення, з одного боку, як інструменту розподілення та маневрування фінансовими ресурсами холдингу; з іншого – як методу управління ланцюжками постачань в корпоративній логістичній мережі; описано та структуровано систему ресурсного постачання на кожній стадії виробничого процесу; удосконалено та адаптовано модель ланцюжку формування доданої вартості М.Портера для сучасних реалій господарювання гірничо-металургійних холдингів.

Ключові слова: трансфертне ціноутворення; ланцюжок постачань; логістика; міжнародні вертикально-інтегровані холдинги; металургійне підприємство

ВЛИЯНИЕ ТРАНСФЕРТНОГО ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ ЛОГИСТИКОЙ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ХОЛДИНГАХ

*Колосок В. М., д.э.н., профессор,
Мордвицкая Ю.С., аспирант, ассистент (ГВУЗ «ПГТУ»)*

В статье обоснована необходимость развития новейших методов и инструментов управления логистикой на предприятиях, входящих в состав международных вертикально-интегрированных холдингов; исследована эффективность использования трансфертного ценообразования, с одной стороны, как инструмента распределения и маневрирования финансовыми ресурсами холдинга; с другой - как метода управления цепочками поставок в корпоративной логистической сети; описано и структурировано систему ресурсного снабжения на каждой стадии производственного процесса; усовершенствована и адаптирована модель цепи формирования добавленной стоимости М. Портера для современных реалий хозяйственной деятельности горно-металлургических холдингов.

Ключевые слова: трансфертное ценообразование; цепь поставок; логистика; международные вертикально-интегрированные холдинги; металлургическое предприятие

THE INFLUENCE OF TRANSFER PRICING ON THE EFFECIENCY OF LOGISTICS MANAGEMENT AT THE INTERNATIONAL HOLDINGS

*Kolosok Valeriya, Dr.Sc.Ec., prof.,
Mordvytska Yulia , the postgraduate, assistant (Priazovsky State Technical University)*

The important mean of innovative logistics management methods and tools developing in companies, that are structural units of the international vertically integrated structures, was substantiated in the article; it was investigated the efficiency of transfer pricing, on the one hand, as a tool distribution and maneuvering of financial resources of the holding; on the other one- as a method of supply chain management within the corporate logistics network; it was described and structured the system of resource supply at each stage of the production process and traced the model of formation of the value added chain by M.Porter at the mining and metallurgical holdings.

Keywords: transfer pricing; supply chain management; logistics; international vertically integrated holding companies; metallurgical enterprise.

Постановка проблеми. В сучасних ринкових реаліях застосування міжнародними корпораціями механізму трансфертного ціноутворення набуває все більшого стратегічного значення та розширює можливості його застосування в різних сферах управління. Окрім вузького розуміння сфери використання даного механізму як схеми ухилення від справедливого оподаткування прибутку, система трансфертного ціноутворення в вертикально-інтегрованих холдингах і групах дозволяє досягти вагомих конкурентних переваг та ефективно розподілити фінансові ресурси між пов'язаними структурними бізнес-одинацями. Приймаючи до уваги сучасні тенденції фокусування уваги топ-менеджерів відомих ТНК до розвитку новітніх методів управління корпоративними логістичними процесами, у процесі пошуку резервів підвищення ефективності роботи усіх ланок виробничого процесу, доцільно розглянути ефективність застосування трансфертного ціноутворення в галузі управління корпоративними ланцюгами постачань.

Аналіз останніх досліджень та

публікацій. Проблеми функціонування трансфертного ціноутворення в міжнародних корпораціях детально висвітлені у звітах Організації економічного співробітництва та розвитку ЄС (ОЕСР) [1], Департаменту з економічних і соціальних питань ООН [6]; компаній - лідерів з аудиту і консалтингу великої четвірки «Ernst & Young», «PwC» «Deloitte», «KPMG» [2]; дослідженню корпорацій з точки зору функціоналу логістики в галузі управління ланцюгами постачань в вертикально інтегрованим корпораціям присвячені роботи вітчизняних вчених-економістів Н.А.Гвілія [7], А.Н. Захарова [8]; у галузі розробки методик формування ланцюгів доданої вартості у корпораціях потрібно виділити роботи відомого вченого-економіста М. Портера [4-5].

Метою статті є обґрунтування ефективності застосування трансфертного ціноутворення як інструменту розподілення та маневрування фінансовими ресурсами в управлінні ланцюгами постачань корпоративної логістичної мережі.

Основні результати дослідження.

Фокусування на стратегічному корпоративному управлінні у галузі логістики набуває дедалі значимої пріоритетності. Політична та економічна нестабільність, що має місце в Україні та у світовому просторі в наш час, диктує необхідність динамічного розвитку управління логістичними процесами, яке повинно мати у своєму розпорядженні науково обгрунтований економічний інструментарій, що забезпечує ефективну реалізацію єдиної стратегії міжнародних холдингів та корпорацій. Перш за все, необхідно виокремити основні цілі та завдання, пов'язані із побудовою досить гнучкої системи взаємовідносин:

✓ між виробничими підприємствами, логістичними та збутовими компаніями, що входять до єдиної організаційної структури корпорації; є елементами її логістичної мережі; задіяні у організації корпоративної логістичної діяльності (матеріально-технічне постачання, збутова, інформаційна діяльність та ін.);

✓ між корпорацією та зовнішнім середовищем.

Корпорація повинна мати високодиверсифіковану та розвинуту систему логістики за для забезпечення збалансованості та взаємопов'язаності логістичних (матеріальних, фінансових та інформаційних) потоків між структурними пов'язаними бізнес-одинацями, що беруть участь у єдиному виробничому процесі. Одним з таких методів управління є встановлення внутрішніх (трансфертних) цін на об'єкти трансферу між підприємствами - учасниками корпоративних ланцюгів постачань. Для промислових підприємств домінуючими видами-об'єктами трансферу, зазвичай є сировина, матеріали, ТМЦ, допоміжні матеріальні ресурси, основні засоби та обладнання, фінансові ресурси, грошові кошти, сервісні послуги та ін. [3;10]

Перш за все, необхідно досить детально розібратись в організації процесу передачі (трансферу) вищезазначених об'єктів між спорідненими підприємствами, пов'язаними спільними виробничими процесами, і компаніями, що забезпечують дані підприємства послугами з транспортування та реалізації продукції. Спробуємо розглянути структуру логістичної мережі корпорації на прикладі національного гірничо-металургійного холдингу «Метінвест», що входить до складу міжнародної багато диверсифікованої групи «System Capital Management» (далі- «SCM»).

За даними українських інформаційно-аналітичних інтернет-ресурсів, група «SCM»

одною з перших серед українських бізнес-груп почала займатися розвитком логістики. Транспортний сектор корпорації представлений у бізнесі морських перевезень та управління портовими активами – холдингом «Портінвест»; послуг з перевезень вантажів залізничним транспортом - холдингом «Лемтранс» та «Трансінвест» (будівництво та ремонт залізничних колій у системі транспортної інфраструктури Групи). Також слід виокремити компанію із надання транспортно-експедиторських послуг та управління ТОВ «Метінвест Шіпінг», що входить до організаційної структури гірничо-металургійного холдингу «Метінвест». Перевезення автотранспортом здійснюються переважно управліннями з автотранспорту та механізації виробничих підприємств холдингів, підконтрольних Групі і автопарками збутових компаній та метало центрів. Функціонально-організаційну структуру учасників логістичної мережі, що обслуговує підприємства холдингу «Метінвест», у схематичному вигляді наведено на рис. 1

Слід зазначити, що металургійна галузь в Україні є базовою і експортно орієнтованою. Спостерігається досить тісний взаємозв'язок та вплив комерційних інтересів міжнародних корпоративних структур на результати діяльності гірничо-металургійного комплексу України в цілому. Те, що на даний час практично всі крупні промислові підприємства ГМ України увійшли до складу організаційної структури корпоративних вертикально-інтегрованих структур (груп і холдингів), вимагає функціонування високорозвиненої системи управління логістикою за для гнучкого координування всіма бізнес-процесами. Так, Метінвест холдинг, який є структурним підрозділом багатогалузевої групи СКМ, володіє крупними українськими активами у сфері гірничо-металургійного бізнесу: виробничими підприємствами; збутовими; логістичними та управляючими компаніями (табл.1).

Згідно зі структурою активів, представленою у табл.1, сектор виробництва холдингу «Метінвест» представлений двома дивізіонами: гірничорудним та металургійним. Підприємства гірничорудного дивізіону забезпечують: видобуток залізної руди та виробництво залізорудного концентрату (гірничо-заготівельні комбінати м. Кривий Ріг); видобуток вугілля та виробництво вугільного концентрату (шахти Донецької обл. (Україна) та вугледобувна компанія «United Coal Company» м. [Blountville, Tennessee](#), США).

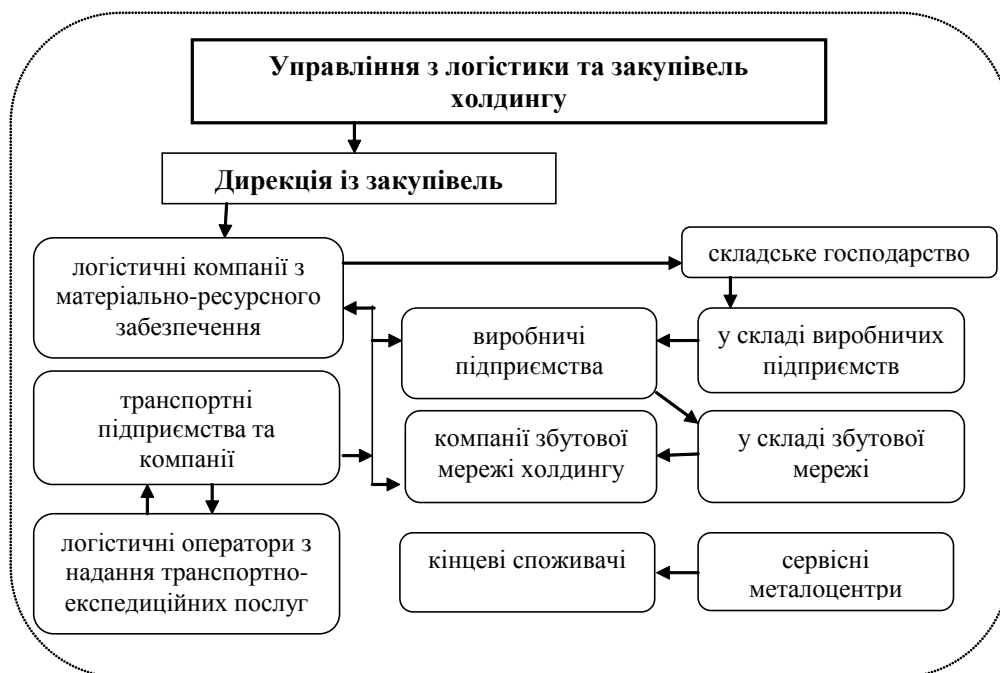


Рис. 1 Структура учасників логістичної мережі, що обслуговує підприємства гірничо-металургійного холдингу (на прикладі холдингу «Метінвест»)

Таблиця 1
Секторально розподілена організаційна структура активів холдингу «Метінвест» станом на січень 2015 р. (за функціями та географічним розташуванням)

Активи	Тип діяльності	Країна розташування підрозділів активів
1	2	3
Гірничорудний дивізіон	видобуток залізної руди, обробка, виробництво концентратів	Україна
	видобуток вугілля, обробка і виробництво концентратів	Україна, США
	виробництво і переробка вапняку, флюсів	Україна
Металургійний дивізіон	виробництво сталі та напівфабрикатів	Україна
	виробництво плоского прокату, сортових та фасонних профілів, заготовель, труб та інших виробів з металу	Україна, Болгарія, Італія, Великобританія
	виробництво агломерату, коксової та коксохімічної продукції	Україна
Логістичні компанії	надання транспортно-експедиційних послуг, митне оформлення вантажів, управління залізничними, морськими та автоперевезеннями, закупка ресурсів	Україна
Збутова мережа	продаж на експорт до країн далекого зарубіжжя	гол. офіс-Швейцарія
	продаж на експорт до країн СНД	гол. офіс -Росія
	велико- та дрібнооптові поставки на внутрішній ринок	Україна
Керуючі компанії	стратегічне управління активами, фінансування профільних інвестицій	Україна
	володіння корпоративними правами активів, операції зі злиття та поглинання	Нідерланди

Залізна руда та концентрати виробляються українськими гірничо-заготівельними комбінатами в межах потреб та повністю споживаються спорідненими металургійними підприємствами з повним циклом виробництва (ПАТ «Азовсталь», «ММКІ», група «ЄМЗ»). Перевезення залізної руди, українського вугілля та концентратів здійснюється переважно корпоративним залізничним транспортом холдингу «Лемтранс» на орендованих коліях держпідприємства «Укрзалізниця». З причини недостачі українського вугілля та нинішніх труднощів його транспортування у місцях бойових дій, регулярні поставки вугілля забезпечує американська «United Coal Company» з порту «Балтимор» в Україну до порту «Південний», де товар перенавантажують на більш малотоннажні кораблі, здатні заходити в Маріупольський порт. Перевезення здійснюються морським транспортом транспортних компаній та портів спорідненого холдингу «Портінвест». Координує процес управління в сфері ресурсного постачання компанія ВАТ «Метінвест-Ресурс».

Виробничі підприємства металургійного дивізіону «Метінвесту» представлені українськими металургійними комбінатами з повним циклом виробництва (Україна) та прокатними заводами (Болгарія, Великобританія та Італія). Напівфабрикати (переважно сляби та відливки, інші товарні заготівлі), вироблені українськими комбінатами, що не споживаються власними підприємствами на наступних стадіях виробництва в межах всього виробничого циклу, з метою диверсифікації продуктової лінійки та можливості отримання додаткової маржі на дорожчому європейському ринку, передаються на споріднені прокатні металургійні підприємства вищезазначених країн. Перевезення відповідно здійснюються залізничним та морським транспортом. Готовий прокат та металеві вироби відвантажують на склади сервісних метало центрів та торговельні площі збутової мережі холдингу.

На сьогоднішній момент спостерігаються значні складнощі у транспортуванні допоміжних сировинних ресурсів - феросплавів, коксохімічних та інших продуктів переробки на металургійні підприємства. Інформаційні дані офіційного сайту холдингу «Метінвест» [12] свідчать про те, що зараз топ-менеджмент розглядає та випробовує варіанти морської логістики. Зокрема, доставка коксу, аглоруди, залізрудного концентрату до м. Бердянськ та далі - Маріупольського порту. Узагальнюючу схему ланцюгу постачання сировинних, допоміжних ресурсів та напівфабрикатів на металургійні підприємства холдингу наведено на рис. 2

Спираючись на консолідовані відомості та отримані результати, можемо остаточно підкреслити, що розвиток та удосконалення новітніх методів управління ланцюжками постачань в логістичних системах виробничих холдингів – одна з першочергових задач сучасної економіки, яка потребує рішучих дій та заходів.

Згідно аналітичних звітів міжнародної консалтингової компанії «PwC», макроекономічні цикли зростання, спаду і відновлення набули неконтрольований характер, разом зі стихійними лихами, що впливають як на можливість здійснення операційної діяльності, так і на виручку, поставили під сумнів надійність наскрізних постачань і планування попиту[2] Можна запевнитись у значному впливі реалізації компанією ефективних стратегій з управління ланцюжками постачань на ключові показники ефективності її діяльності та необхідності побудови диверсифікованих моделей управління в даній галузі у зв'язку з необхідністю пристосування до потреб різних клієнтських сегментів. Було виділено три найголовніші фактори успіху за для досягнення конкурентної переваги за допомогою ефективного управління ланцюгами постачань : висококласні умови поставки, ціна і гнучкість. Серед пріоритетних методів диференціації ланцюжку постачань як конкурентної переваги, аналітики виділяють **метод трансфертного ціноутворення**, проте обмежуючись баченням в застосуванні даного методу лише в рамках стратегії податкової оптимізації.

Проте, динамічні зміни у світовій економіці розширюють сферу використання системи трансфертного ціноутворення в міжнародних холдингах та корпораціях. Традиційне розуміння трансфертного ціноутворення передбачає розгляд даного механізму лише як чергової схеми ухилення від справедливого оподаткування прибутку для власників великих приватних капіталів та інших стейкхолдерів, і як результат, виведення основної суми прибутку, згенерованого в управляючій компанії корпорації, в офшори. Але розвиток бізнес-процесів на міжнародному рівні диктує необхідність сприймання трансфертного ціноутворення як даності ринку, ефективного інструменту оптимізації розподілення фінансових ресурсів між спорідненими компаніями холдингу, уникнення подвійного оподаткування та управління ланцюгами постачань на кожному етапі ланцюжку створення прибутку в рамках єдиного циклу виробництва продукції та розподілу праці.

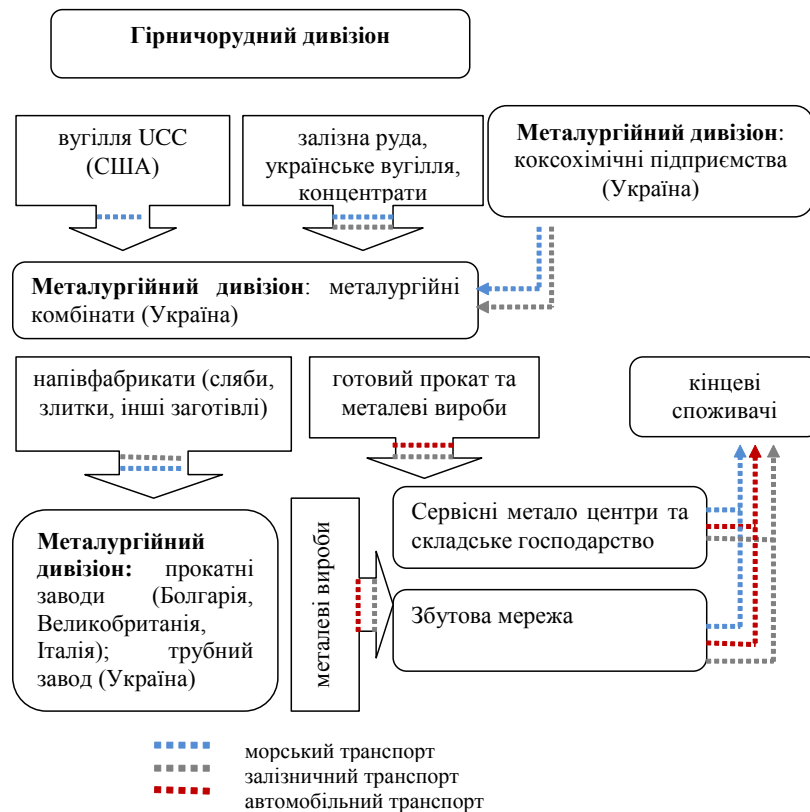


Рис. 2 Узагальнююча схема ланцюжків постачання сировинних, допоміжних ресурсів; напівфабрикатів та готового прокату гірничо-металургійного холдингу (на прикладі холдингу «Метінвест»)

Використання трансфертного ціноутворення дозволяє оптимізувати процес ціноутворення на готову продукцію та послуги на кожній ланці виробничого процесу – підприємствах-центрах витрат, готова продукція яких (наприклад, гірничорудних) є сировиною для інших (наприклад, металургійних). Згідно цього, виникає можливість встановлення адекватної ринкової ціни на готову продукцію збутовими корпоративними структурами з врахуванням вартості логістичних послуг, що надаються тими ж пов'язаними компаніями. Як результат, з одного боку, зростає акумульована сума прибутку у відповідних центрах доходів та прибутку, з іншого – значно підвищується рівень конкурентоспроможності вертикально-інтегрованого холдингу в цілому у порівнянні з більш обмеженими можливостями юридично самостійних незалежних компаній-конкурентів.

Для того, щоб відстежити процес формування прибутку у кожному центрі відповідальності, і його трансферу (передачі) між ними, цілеспрямовано відстежити ланцюжок формування доданої вартості в холдингу. Спробуємо побудувати його схематично у вигляді діаграми на прикладі гірничо-металургійного

холдингу МЕТІНВЕСТ (рис. 3).

Рис. 3 демонструє, що трансфертне ціноутворення виступає своєрідним механізмом управління ланцюжком доданої вартості у холдингу. Виробничі підприємства гірничорудного дивізіону постачають свою продукцію металургійним підприємствам, яка є сировиною для останніх за заниженими (трансфертними цінами). У свою чергу, підприємства металургійного дивізіону передають готовий металопрокат пов'язаним збутовим компаніям знову ж таки за трансфертними цінами, і вже збутові компанії реалізують готову продукцію за цінами, які відповідають ринковому рівню. У підсумку, вони отримують основну частину доходів від реалізації продукції, які генерують прибуток, яким має право розпоряджуватись і розподіляти головна компанія.

Тобто, маневрування формуванням доданої вартості в холдингу за допомогою дії механізму трансфертного ціноутворення на кожній бізнес-одиниці дозволяє підвищити ефективність роботи кожної ланки ланцюгів постачання, і як результат – згенерувати значну суму корпоративного прибутку та досягти високого конкурентоспроможного становища на міжнародному ринку.

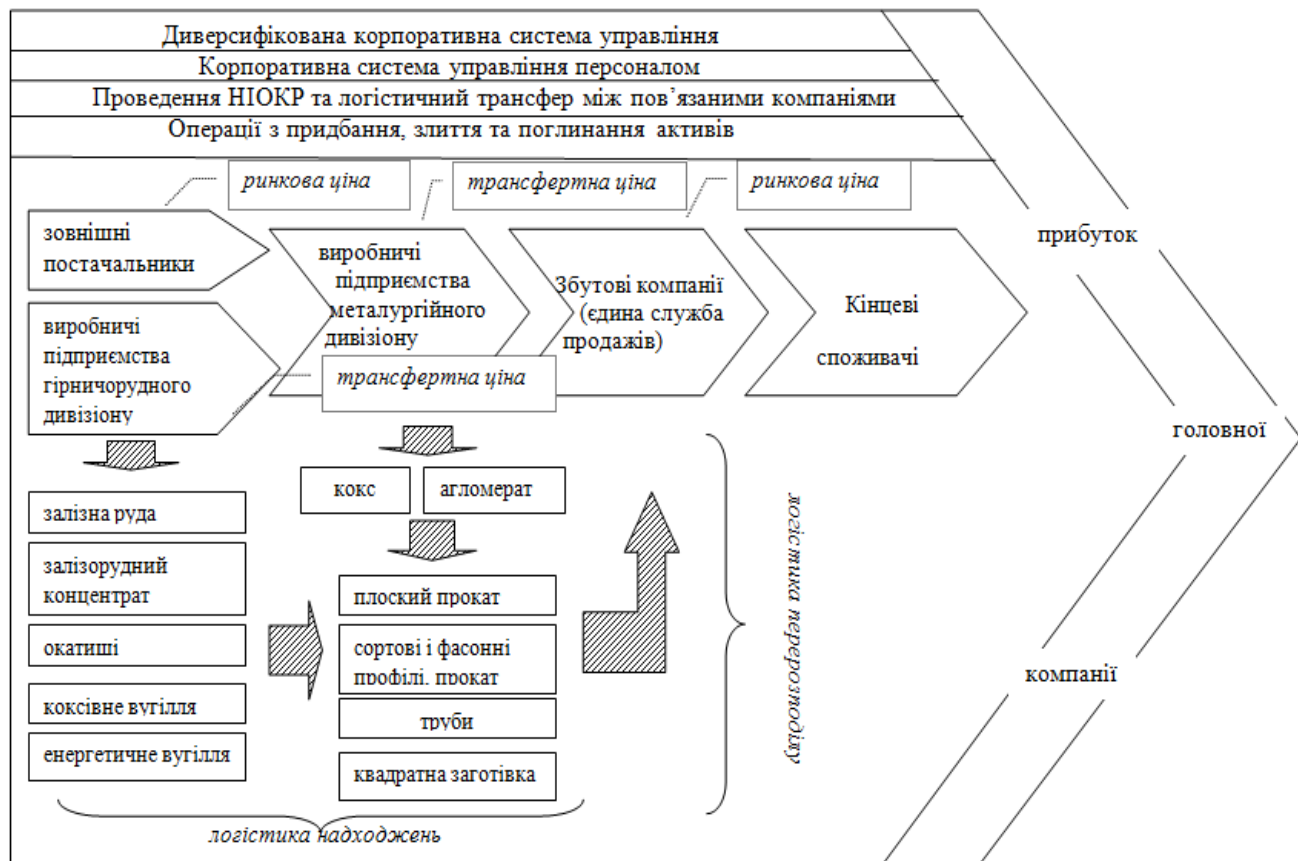


Рис. 3. Ланцюжок формування доданої вартості на прикладі гірничо-металургійного холдингу (на основі моделі М.Портера)

Висновки. Отримані результати дослідження свідчать про наступне. Система використання трансфертних цін у корпоративних групах і холдингах є ефективним інструментом управління:

- ✓ розподілом і перерозподілом фінансових ресурсів;
- ✓ ланцюжком формування доданої вартості в кожному центрі фінансової відповідальності за для генерації сукупного прибутку в головній компанії;
- ✓ вартості логістики у процесі формування ланцюжком доданої вартості;
- ✓ ефективним методом управління ланцюжками постачань корпоративної логістичної мережі.

Знову ж таки підкреслюємо, що система трансфертного ціноутворення у ТНК створює передумови до підвищення її конкурентоспроможності, створюючи низьку вартість водночас зі зростанням сукупного прибутку. Використання трансфертного ціноутворення в даних умовах може виступати не тільки механізмом перерозподілу фінансових ресурсів за для зростання прибутковості холдингових структур і схемою ухилення від

справедливої суми сплати податку на прибуток до держбюджету, а й ефективним інструментом логістичного управління ланцюжками постачань міжнародних холдингів.

Звісно, не можна забувати про негативні сторони застосування трансфертного режиму. Першочергова реформа у цьому напрямку - створення діючих інструментів захисту держбюджету від можливостей ТНК використовувати даний механізм як схему ухилення від справедливого оподаткування. Початкові кроки вже здійснюються – прийняття закону про трансфертне ціноутворення у 2013 році та внесення додаткових змін з метою посилення контролю над корпоративними транзакціями в кінці 2014. Наступні кроки вимагають удосконалення досить сирій методологічної бази наукових засад функціонування даного механізму. Те, на що слід орієнтуватись в даному питанні – досвід країн ЄС.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Addressing Base Erosion and Profit Shifting (Russian version) [Електронний ресурс] //

- OECD Publishing.- Режим доступу: www.oecd.org/tax/treaties/1914467.pdf
2. Global Supply Chain Survey - 2013. [Електронний ресурс]// PricewaterhouseCoopers - Режим доступу: www.pwc.ru/GlobalSupplyChainSurvey2013
3. Kolosok V., Ugrovata Yu. The economic growth of enterprises in international holdings: application of transfer pricing in Ukrainian companies // Contemporary Research on Organization Management and Administration.- 2014, No. 2(1).- p. 74-99
4. Porter, Michael E. and Klaus Schwab, eds. Global Competitiveness Report 2008/2009. Geneva: World Economic Forum, 2008. p. 23-35
5. Porter, Michael E. Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance. [2nd ed.] New York: Free Press, 1998 p. 15-29
6. Practical Manual on Transfer Pricing for Developing Countries Department of Economic & Social Affairs [Електронний ресурс]// United Nations Publishing.- Режим доступу: [www.un.org/esa/ffd/documents/UN_Manual_Transfer Pricing.pdf](http://www.un.org/esa/ffd/documents/UN_Manual_Transfer_Pricing.pdf)
7. Гвилия Н.А. Функционал логистики в вертикально-интегрированных корпорациях / Н.А. Гвилия // Вестник Астраханского государственного технического университета . – 2014.–№3 – С.104-108
8. Захаров А.Н. Конкурентоспособность предприятия: сущность, методы оценки и механизмы увеличения / А.Н. Захаров // Бизнес и банки. – 2004.– № 1–2. с. 26-31
9. Колосок В.М. Аналіз впливу трансфертного ціноутворення підприємств гірничо-металургійного холдингу на надходження до державного бюджету України / В.М.Колосок, Ю.С. Угровата // Схід. – 2013.–№4(124) – С.19-25.
10. Колосок В.М. Специфічні аспекти трансфертного ціноутворення: методичні засади аналізу контрольованих операцій підприємств холдингу [Електронний ресурс] / В.М. Колосок, Ю.С. Угровата // Ефективна економіка. — 2014.— № 9.-Режим доступу до журналу: <http://www.economy.nayka.com.ua>
11. Офіційний сайт ПАТ «ММК ім. Ілліча». [Електронний ресурс].- Режим доступу: www.ilyichsteel.metinvestholding.com.ua.
12. Офіційний сайт холдингу МЕТІНВЕСТ. [Електронний ресурс].- Режим доступу: www.metinvestholding.com.ua

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.

УДК 656.07

ПІДХОДИ ДО ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Костюк Ж.С., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті розглянуто фактори впливу на рівень економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, у тому числі тих, що виникають у зв'язку з реформуванням галузі. Виділені можливі заходи з підвищення її рівня за функціональними складовими. Задля досягнення більшої ефективності автором пропонується процес підвищення рівня економічної безпеки розглядати в сукупності з процесом управління реформуванням, а саме удосконалення системи управління реформуванням галузі у напрямку орієнтації системи на цілі підвищення рівня економічної безпеки.

Ключові слова: *підвищення, економічна безпека, залізничний транспорт*

ПОДХОДЫ К ПОВЫШЕНИЮ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Костюк Ж.С., аспірант (УкрГАЗТ)

В статье рассмотрены факторы, влияющие на уровень экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта, в том числе, возникающие в связи с реформированием

отрасли. Выделенные возможные меры по повышению ее уровня по функциональным составляющим. Для достижения большей эффективности автором предлагается процесс повышения уровня экономической безопасности рассматривать в совокупности с процессом управления реформированием, а именно совершенствование системы управления реформированием отрасли в направлении ориентации системы на цели повышения уровня экономической безопасности.

Ключевые слова: повышение, экономическая безопасность, железнодорожный транспорт

THE APPROCHES TO ENHANCING OF ECONOMIC SECURITY OF ENTERPRISE OF RAILWAY TRANSPORT

Kostyuk Z.S., graduate student (USART)

Is revealed that in the current economic conditions one of the major problems of the company is to ensure the economic security and therefore becomes important need to improve the quality of security companies in any industry entities, including the railway transport. Therefore, the company needs to create a quality control mechanism of economic security that will ensure that all activities of the company are effective. The article examines the factors affecting the level of economic security of railway transport, including arising in connection with the reform of the industry. Dedicated possible measures to enhancing its level of functional components. To achieve greater efficiency author proposes the process of raising the level of economic security be read in conjunction with the process of the management of reforming, namely improving the management of reforming of the industry in the direction of orientation of the system on higher levels of economic security.

Keywords: enhancing, economic security, railway transport,

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими та практичними завданнями.

Сучасне підприємство знаходиться в умовах безперервної зміни зовнішнього середовища його існування. Ця нестабільність вимагає від нього постійної адаптації, зокрема пошуку нових і вдосконалення вже відомих засобів забезпечення економічної безпеки та її підвищення задля досягнення економічних і соціальних цілей діяльності підприємства. Сьогодні актуальність цієї проблеми для підприємств залізничного транспорту постає з новою силою, по-перше, через розпочатий процес реформування галузі, по - друге, через кризову ситуацію в країні як в економічній, політичній та і інших сферах життя. Навіть ці фактори вимагають перегляду попередніх концепцій економічної безпеки підприємства і всебічного їх удосконалення.

Аналіз останніх досліджень. Питаннями забезпечення економічної безпеки підприємства приділяли увагу багато науковців, серед яких Васильців Т. Г. [1], Судакова О. І., Гречко Д. В., Шкурупій А. В. [2], Козаченко Г. В., Пономарев В. П., Ляшенко О.М. [3], Білошкурська Н. В. [4] та інші. Але у зв'язку зі специфікою діяльності підприємства та змінами, що відбуваються в тій чи іншій галузі пошук більш дієвих способів по підвищенню економічної безпеки підприємства залишається актуальним питанням.

Мета статті. Метою статті є аналіз факторів впливу на рівень економічної безпеки підприємств залізничного транспорту та пошук підходів до його підвищення.

Виклад основного матеріалу. Здійснення заходів щодо підвищення економічної безпеки підприємства залізничного транспорту необхідне для захищеності його діяльності від негативних впливів зовнішнього середовища і підтримки стану найефективнішого використання усіх видів ресурсів з метою запобігання загрозам та забезпечення стійкості та стабільного функціонування підприємства у поточний час і на перспективу.

У процесі реформування поряд із загрозливими обставинами зовнішнього характеру на першому плані опинились і внутрішні загрози. Це стало причиною виникнення питання пошуку шляхів удосконалення системи управління реформуванням галузі у напрямку орієнтації системи на цілі підвищення рівня економічної безпеки. У зв'язку з тим, що велика кількість ризиків виникає у процесі реформування галузі, а також беручі до уваги той факт, що перш ніж цей процес дасть реальні результати, підприємство знаходиться в невизначеному становищі, і це значно впливає як на результати його діяльності так і на рівень економічної безпеки, пропонується процес підвищення рівня економічної безпеки розглядати в сукупності з процесом управління реформуванням.

Для цього автором розроблено алгоритм управління процесом реформування залізничної галузі України в аспекті забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту (рис 1).



Рис.1. Алгоритм забезпечення управління процесом реформування в аспекті забезпечення високого рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту

Отже, визначимо фактори впливу на економічну безпеку. В загальному вигляді фактори, що впливають на економічну безпеку підприємства залізничного транспорту, можна розділити на внутрішні і зовнішні.

Внутрішні фактори – це фактори впливу на економічну безпеку підприємства залізничного транспорту, які виникають всередині підприємства, тобто у внутрішньому середовищі діяльності підприємства. До внутрішніх факторів належать: фінансові, трудові і технологічні фактори.

Зовнішні фактори – це фактори впливу на економічну безпеку підприємства залізничного транспорту, які виникають у середовищі, що оточує підприємство, тобто у зовнішньому середовищі діяльності підприємства. Вони поділяються на фактори прямого і непрямого впливу.

Фактори прямого впливу здійснюють безпосередній вплив на економічну безпеку підприємства, до них належать: професійні спілки, постачальники, споживачі, конкуренти, посередники, органи державного управління, кримінальні структури.

Фактори непрямого впливу здійснюють опосередкований вплив на економічну безпеку підприємства залізничного транспорту. Це такі фактори, як: науково-технічний прогрес, економічне зростання, політична ситуація, міжнародні відносини [5].

В нашому випадку, внутрішні фактори впливу визначаються станом економічної безпеки за її складовими, тобто можна виділити: матеріально-технічні (стан рухомого складу, старіння основних фондів тощо); кадрові фактори (плинність кадрів, забезпеченість кадрами тощо); організаційно-технологічні(безпека руху, якість послуг, тарифи тощо), ; інформаційні (рівень інформаційного забезпечення, якість та кількість комп’ютерної техніки тощо), експлуатаційні (вантажооборот, пасажирооборот тощо); інфраструктурні (ремонт основних фондів за структурними підрозділами тощо); соціально-екологічні (випадки травматизму, витрати по екології тощо) ; фінансові складову (інвестиційна привабливість, обсяг зобов’язань тощо); силові фактори (охорона та ін.).

Щодо зовнішніх факторів, то вони дуже схожі із факторами у загальному вигляді, так до факторів прямого впливу на економічну безпеку

залізничного транспорту можна віднести: постачальники, споживачі, конкуренти, інвестори, органи державного управління, професійні спілки, кримінальні структури (щодо випадків несанкціонованого втручання в діяльність підприємства). Фактори непрямого впливу: політична та економічна ситуація в країні, процеси євроінтеграції, науково-технічні фактори (рівень технології, якість та кількість технологічного забезпечення тощо.)

Слід відмітити, що на сучасному етапі розвитку залізничного транспорту не надійне забезпечення економічної безпеки на транспорті обумовлено низкою факторів:

— загальним погіршенням економічних показників роботи залізничного транспорту;

— активізацією національних і транснаціональних форм організованої злочинності, що спеціалізуються на незаконних зовнішньоекономічних операціях, контрабанді, нелегальній міграції, незаконному обігу наркотиків, зброї, боєприпасів, вибухових речовин та використовують транспортні артерії в своїх злочинних цілях;

— безперервним поширенням інших форм неправомірного втручання у функціонування транспортного комплексу (блокування транспортних шляхів, транспортних засобів, розкрадання й хуліганство на транспорті й т. ін.), що призводить до аварій і дестабілізації його роботи;

— зростанням на українському транспорті кількості аварій та інших надзвичайних ситуацій, обумовлених не лише порушенням правил експлуатації технічних систем, але й фізичним станом цих систем - високим ступенем зношеності та їх технічною недосконалістю.

Особливої уваги в аспекті забезпечення економічної безпеки залізничний транспорт потребує на етапі реформування, метою якого є формування раціональної для економіки держави і населення системи функціонування, організації та розвитку залізничного транспорту шляхом створення нормативно-правових основ щодо впровадження у галузі інвестиційно-інноваційної моделі розвитку, здатної забезпечити ефективне функціонування підприємств в умовах ринкової економіки та надавати комплексні транспортно-експедиційні послуги на рівні європейських стандартів.

Фактори, що виникають в процесі реалізації програми реформування залізничного транспорту та негативно впливають на стан економічної безпеки пов'язані з:

- нестабільністю політичної ситуації;

- регіональними конфліктами;

- змінами нормативно-правової бази;

- змінами попиту на продукцію;

- соціальні ризики;

- порушенням технологічної дисципліни;

- низьким рівнем професіоналізму чи кваліфікації персоналу;

- незапланованими зупинками роботи;

- аваріями (у тому числі надзвичайні пригоди, обумовлені і техногенними, і природними факторами, а також необережність);

- злочинами (правопорушеннями) на транспортних об'єктах, або інші випадки незаконного втручання у функціонування підприємства;

- порушенням договірних обов'язків;

- перевищенням запланованим строків;

- сумнівами щодо здатності менеджерів створити належну систему корпоративного управління та бажання інвесторів вкладати кошти в акціонерне товариство 100 % акцій якого належить державі;

- можливістю створення фіктивного розміру капіталу, в результаті додаткових емісій акцій, що призведе до втрати цілісності галузі;

- потенційними можливостями для зловживань з боку керівництва;

- підприємства корпоративної форми власності сплачують більші податки на одиницю отриманого прибутку, ніж інші організаційні форми підприємства [6].

Звичайно, вплинути на зовнішні фактори і тим самим підвищити рівень безпеки неможливо, але вчасно ідентифікувати ризик, щоб запобігти появі загрози, та нейтралізувати його, або, принаймні зменшити його негативний вплив, можливо в рамках діяльності підприємства. Інструментами для такого шляху впливу на рівень безпеки є моніторинг та діагностика.

Розглянемо більш детально можливі варіанти підходів до підвищення внутрішнього стану економічної безпеки підприємства. Для цього, з огляду на отриманий результат (задовільний рівень економічної безпеки), доцільно здійснити комплекс заходів за кожною складовою економічної безпеки. Перелік можливих заходів наведено у таблиці 1.

Слід зазначити, що розподіл заходів з підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту має досить умовний характер, адже всі складові дуже пов'язані між собою, і при проведенні певних змін в рамках однієї із них автоматично призведе до змін в інших в тій чи іншій мірі.

Заходи з підвищення рівня економічної безпеки на підприємствах залізничного транспорту

№	Складова економічної безпеки	Заходи з підвищення рівня
1	2	3
1	транспортно-виробнича:	
1.1.	ресурсна	
	матеріально-технічна	<ul style="list-style-type: none"> - комплексна галузева програма оновлення залізничного рухомого складу - запровадження сучасних видів техніки, оновлення, модернізація та заміна застарілого рухомого складу та устаткування;
	кадрова	<ul style="list-style-type: none"> - удосконалення системи мотивації персоналу; - справедливість в оплаті праці; - «адаптація» персоналу до умов праці, введення нових співробітників як в роботу, так і в колектив; - розумна політика «звільнення - не можна допускати, щоб звільнений персонал зайняв позицію «ворога». [7].
1.2.	організаційно-технологічна	
	1.2.1 організаційно-управлінська:	
	управління перевезеннями	<ul style="list-style-type: none"> - удосконалення організації управління транспортної системи; - удосконалення організації і технології перевезень, а також здатності господарського механізму стимулювати краще використання ресурсів, які є у залізничного транспорту України; - забезпечення єдності техніки, технологій, управління та економіки.
	управління персоналом	<ul style="list-style-type: none"> - впровадження оновленої та більш ефективної системи контролю кадрової безпеки як комплекс засобів, установлений для персоналу регламент, обмеження, режими, технологічні процеси, оцінювальні, контрольні та інші операції. Цей комплекс безпосередньо спрямований на ліквідацію можливостей заподіяти збитки; - достатнє інформаційне забезпечення: чіткої інформаційної політики; коректного ведення справ; чіткого окреслення компетенції й посадових обов'язків; профілактичних бесід із персоналом (особливу увагу слід приділити тій категорії, яку можна вважати «інтриготворцями»).
	1.2.2 інформаційно – комунікаційна	<ul style="list-style-type: none"> - управління доступом до інформаційної системи; - ефективний захист інформації на підприємстві; - впровадження чи вдосконалення системи антивірусного захисту шляхів входу в мережу Інтернет, файлових серверів, робочих місць користувачів, централізованого управління, періодичного оновлення антивірусних баз даних; - управління контролем доступу та ідентифікацією в інформаційній системі; - забезпечення безпеки передачі інформації завдяки шифруванню даних; - забезпечення цілісності інформації та програмного середовища шляхом застосування відповідних засобів для фіксації та контролю стану програмного комплексу, управління зберіганням даних для резервного копіювання та архівування; - захист систем управління базами даних; - захисні заходи з протидії атакам хакерів і поширенню спаму; - моніторинг подій інформаційної безпеки, яка дозволяє своєчасно виявляти загрози інформаційній системі та оперативно реагувати на них [8,9].
	1.2.3 маркетингово-збутова	<ul style="list-style-type: none"> - підвищення якості транспортних послуг, їх розширення; - впровадження системи маркетингу в роботу підприємств галузі; - диференціація встановленого рівня цін за рівнем якості та комплексності транспортних і сервісних послуг, їх соціально-економічним значенням.

1	2	3
2	експлуатаційна	<ul style="list-style-type: none"> - впровадження в діяльність такого фактору підвищення ефективності виробництва як інтенсифікація транспорту: оптимально напружене (за потужністю і часом) і раціональне використання транспортних ресурсів на всіх стадіях транспортування для своєчасного і якісного задоволення потреб країни в перевезеннях; - зниження вартості перевезень масових вантажів; - впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів,
3	інфраструктурна	<ul style="list-style-type: none"> - підвищення ефективності використання інфраструктури; - забезпечення рівноправного доступу до послуг інфраструктури; - забезпечення комплексу організаційних і технічних заходів, спрямованих на забезпечення безаварійної роботи та утримання в постійній справності залізничних споруд, колій, рухомого складу, обладнання, механізмів і пристроїв; - збереження безпечного стану інфраструктури залізничного транспорту відповідно до Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту.
4	соціально-екологічна	<ul style="list-style-type: none"> - розробка і реалізація програм соціального захисту, покращення умов праці та матеріального рівня працівників, підвищення їх кваліфікації та перепідготовки; - проведення комплексу природоохоронних заходів, спрямованих на підвищення екологічних характеристик рухомого складу та інфраструктури транспорту.
5	фінансова	<ul style="list-style-type: none"> - аналіз, постійний моніторинг та прогнозування умов, загроз, небезпек та індикаторів фінансової безпеки; - впровадження роздільного обліку за видами економічної діяльності, що дозволить не тільки визначати доходи за різними видами діяльності, а й забезпечить узгодження таких доходів з відповідними видами витрат. - створення адекватної системи ціноутворення як в монопольному, так і в потенційно конкурентному секторі; - побудова тарифів, що будуть враховувати не тільки відшкодування сукупних витрат на транспортування пасажирів і вантажів, а й необхідну системну реконструкцію галузі, її сталий інноваційно-інвестиційний розвиток; - приведення у відповідність обсягів фінансування нормативним вимогам процесів відтворення основних засобів; - ліквідація перехресного субсидіювання збиткових видів діяльності за рахунок прибуткових; - реалізація заходів щодо залучення та централізації фінансових ресурсів
6	інтерфейсна	<ul style="list-style-type: none"> - підвищення якості транспортного обслуговування клієнтури; - адаптування до змін потреб клієнтури, який у мінімальні терміни повинен оперативного реагувати та адаптуватися до вимог вантажовласників, що є потенційними споживачами послуг з перевезення вантажів; - прискорення темпів інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем.
7	силова	<ul style="list-style-type: none"> - охорона співробітників; - охорона майна (будівель, споруд, устаткування, транспорту); - охорона перевезень; - страхування майна та ризиків; - гарантування безпеки інвестування; - захист від промислового та непромислового шпигунства.

Висновки. Виявлено, що у сучасних умовах господарювання однією з найважливіших проблем розвитку підприємства є забезпечення економічної безпеки, а отже важливого значення набуває необхідність вдосконалення якості безпеки підприємств будь-якої галузі господарювання, в тому числі і на залізничному транспорті. Тому на підприємствах необхідно створювати якісний

механізм управління економічною безпекою, який гарантуватиме, що вся діяльність підприємства є ефективною.

Таким чином, головне завдання підприємства – розробка та реалізація удосконаленої системи забезпечення та підвищення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. Так, з метою досягнення більшої ефективності впровадження заходів з підвищення рівня економічної безпеки автором пропонується цей процес розглядати в сукупності з процесом управління реформуванням, а саме удосконалення системи управління реформуванням галузі у напрямку орієнтації системи на цілі підвищення рівня економічної безпеки.

Перспективами подальшого дослідження є деталізація та більш глибокий аналіз підходів до підвищення рівня економічної безпеки в рамках її конкретних функціональних складових.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Васильців Т. Г. Економічна безпека підприємництва України: стратегія та механізми зміцнення : монографія / Т. Г. Васильців. – Л. : Арал, 2008. – 384 с.
2. Судакова О. І. Стратегія забезпечення належної економічної безпеки підприємства [Електронний ресурс] / О. І. Судакова, Д. В. Гречко, А. В. Шкурупій. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/4_SVMN_2007/Economics/18818.doc.htm
3. Козаченко Г. В. Экономическая безопасность предприятия: сущность и механизм обеспечения: монография / А. В. Козаченко, В. П. Пономарев, А. Н. Ляшенко. – К.: Либра, 2003. – 280 с.
4. Білошкурська Н. В. Шляхи забезпечення економічної безпеки підприємства / Н. В. Білошкурська // *MateriałyVMiędzynarodowej naukowo-praktycznej konferencji «Dynamika naukowych badań – 2009»*. 07-15 lipca 2009 roku. Volume 3. *Ekonomicznosci*. – Przemysł: Nauka i studia, 2009. – С.61-63.
5. Дулеба Н. В. Визначальні фактори впливу на економічну безпеку автотранспортних підприємств / Н. В. Дулеба // *Информационные технологии в экономике, управлении и образовании*. Сб. науч. тр. – СПб.: ФИНЭК, 2010. – С. 132-139.
6. Міщенко С. П. Загрози економічної безпеки залізничного транспорту в умовах реформування галузі [Електронний ресурс] / С. П. Міщенко // *Матеріали ІХ міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» (ЕКУЗТ 2014) 17 листопада – 14 грудня 2014 р.*. – Режим доступу: <http://www.ekuzt.gov.ua/node/110>
7. Маренич А. І. Виявлення та запобігання загроз кадровій безпеці / А. І. Маренич // *Financialspace*, 2011. - № 3 (3). - С 127 -132.
8. Матиев Д. Средства защиты информации: проблема выбора и соответствия [Електронний ресурс] / Джабраил Матиев. – Режим доступу: <http://bankir.ru/publikacii/s/sredstva-zaschiti-informacii-problema-vibora-i-sootvetstviya-5386161>.
9. Печенюк А. Особливості організації інформаційної безпеки сучасного підприємства [Електронний ресурс] / А. Печенюк // Режим доступу: http://sophus.at.ua/publ/2014_04_17_18_kampodilsk/sekciya_4_2014_04_17_18/osoblivosti_organizacii_informacijnoji_bezpeki_suchasnogo_pidpriemstva/54-1-0-931

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 005.334.2:005.934

КОРПОРАТИВНІ КОНФЛІКТИ В СИСТЕМІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА

*Котов А. М., к.е.н., доцент,
Мозгова Л. О., к.е.н. (ХНЕУ ім. С. Кузнеця)*

Визначено місце корпоративних конфліктів в системі економічної безпеки підприємства. Проаналізовано підходи до визначення понять «економічна безпека», «конфлікт», «інтерес», «корпоративний конфлікт». Представлено основні види загроз економічній безпеці, що несе в собі корпоративне управління. Встановлено, що будь-який елемент ззовні і всередині підприємства (акціонерного товариства) з точки зору забезпечення безпеки може виступати одночасно в чотирьох ролях: суб'єкта забезпечення безпеки; об'єкта забезпечення безпеки; джерела загрози; об'єкта загрози.

Розглянуто типи корпоративних конфліктів залежно від учасників, проаналізовано передумови їх виникнення, представлено основні засоби їх мінімізації.

Ключові слова: *загроза, інтерес, конфлікт, економічна безпека, корпоративний конфлікт, передумови, мінімізація.*

КОРПОРАТИВНЫЕ КОНФЛИКТЫ В СИСТЕМЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

**Котов А. Н., к.э.н., доцент,
Мозговая Л.А., к.э.н. (ХНЕУим. С. Кузнеця)**

Определено место корпоративных конфликтов в системе экономической безопасности предприятия. Проанализированы подходы к определению понятий «экономическая безопасность», «конфликт», «интерес», корпоративный конфликт». Представлены основные виды угроз экономической безопасности, которые несет в себе корпоративное управление. Установлено, что любой элемент вне и внутри предприятия (акционерного общества) с точки зрения обеспечения безопасности может выступать одновременно в четырех ролях: субъекта обеспечения безопасности; объекта обеспечения безопасности; источника угрозы; объекта угрозы. Рассмотрены типы корпоративных конфликтов в зависимости от участников, проанализированы предпосылки их возникновения, представлены основные способы их минимизации.

Ключевые слова: *угроза, интерес, конфликт, экономическая безопасность, корпоративный конфликт, предпосылки, минимизация.*

CORPORATE CONFLICTS IN THE SYSTEM OF ECONOMIC SECURITY

**Kotov A., PhD, Associate Professor,
Mozgova L., PhD (Simon Kuznets Kharkiv National University of Economics)**

The place of corporate conflicts in the system of economic security. The approaches to the definition of "economic security", "conflict", "interest" corporate conflict. "The basic types of threats to economic security, which carries the corporate governance. Established that any element inside and outside the company (corporation) in terms of security can act simultaneously in four roles: the subject of security; facility security (protected element); sources of threat; object threat. Consider the types of corporate conflicts depending on the participants analyzed the conditions of their emergence, plant and equipment are presented minimize them. Determined that prevent corporate conflicts is reduced to improve internal and external mechanisms of corporate governance.

Keywords: *threat, interest, conflict, economic security, corporate conflict, minimization.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. У сучасних умовах діяльність акціонерних товариств характеризується динамічністю і різноманіттям чинників, що впливають на неї. Ці фактори можуть сприяти як їх розвитку, так й навпаки, представляти небезпеки або загрози. Для того щоб зменшити вплив цих небезпек і загроз, необхідно створення механізмів, одним з яких є сучасні системи економічної безпеки. Корпоративне підприємство стоїть на перехресті інтересів різних соціальних, економічних і адміністративних суб'єктів. Саме тому проблема попередження корпоративних конфліктів в системі економічної безпеки підприємства є актуальною, оскільки від цього залежить результативність діяльності акціонерних товариств (АТ). Забезпечення власної безпеки актуально для всіх суб'єктів господарювання, незалежно від виду діяльності,

форм власності та інших факторів. Різниця може спостерігатися лише в тому, які прийоми і методи використовує те чи інше підприємство.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Термін «безпека» почали вживати ще в XII столітті. Він означав спокійний стан духу людини, який вважав себе захищеним від будь-якої небезпеки. Поняття «національна безпека» ввів в політичний лексикон в 1904 р. президент США Теодор Рузвельт [1]. Економічна безпека стала вперше предметом серйозних наукових досліджень в 30-ті роки в Сполучених Штатах Америки. Це було пов'язано з найсильнішою світовою економічною кризою і необхідністю вироблення заходів швидкого реагування на нові великомасштабні загрози. Найбільш поширеним є визначення економічної безпеки підприємства як стану ефективного використання його ресурсів (капіталу, персоналу, інформації і технологій,

техніки та устаткування, прав) та існуючої ринкової можливості, що дозволяє запобігати внутрішні і зовнішні негативні впливи (загрози) і забезпечити його тривале виживання і стійкий розвиток на ринку відповідно до обраної місії. Таким чином, у розрізі економічної безпеки підприємства розглядають такі ключові поняття, як «стан корпоративних ресурсів», «стан ефективного використання ресурсів» «комплекс заходів», «захищеність діяльності підприємства», «загроза» [2,3,4].

Поняття «загроза» зустрічається в переважній більшості визначень поняття «економічна безпека». В даний час в літературі існує багато понять: «загроза економічній безпеці», «загроза безпеці підприємництва», «загроза безпеці підприємства» зі схожим змістом. Однією з таких загроз можуть бути корпоративні конфлікти.

Конфлікти є невід'ємною частиною соціально-економічного життя, що обумовлює пильну увагу вчених до дослідження природи і сутності конфліктів. Конфлікт завжди пов'язаний з суб'єктивним усвідомленням людьми суперечності своїх інтересів як членів тих або інших груп. Західними фахівцями конфлікти визнаються найважливішими чинниками соціального та економічного розвитку. Англійський учений М. Спенсер вважав конфлікт «неминучим явищем в історії людського суспільства і стимулом соціального розвитку» [5]. Німецький соціолог Р. Дарендорф в основу конфліктів поклав політичні чинники: боротьбу за владу, престиж, авторитет. Конфлікт, на його думку, – це наслідок соціальної нерівності. Основу соціальних конфліктів, згідно з марксизмом, складає боротьба за власність [6]. Американський соціолог Л. Козер визначає конфлікт як ідеологічне явище, яке відображає устремління й почуття соціальних груп чи індивідів у боротьбі за об'єктивні цілі: владу, зміну статусу, перерозподіл доходів, переоцінку цінностей тощо [7, с. 93–95].

Корпоративне підприємство стоїть на перехресті інтересів різних соціальних, економічних і адміністративних суб'єктів. У Великому економічному словнику поняття «інтерес» визначається як «предмет зацікавленості, бажання і спонукальних мотивів дій економічних суб'єктів» [8, с. 312]. Наукове усвідомлення категорії інтересу вченими-економістами характеризується визнанням того, що інтереси – це безпосередні відносини між соціальними суб'єктами з приводу відтворення продукту для задоволення економічних потреб [9, с. 45]. Вчені відзначають, що економічний інтерес не психологічне явище, стан індивідуальної і суспільної свідомості, а форма необхідності реалізації матеріальних, об'єктивних потреб [10, с. 545–546].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Як суб'єктів інтересів економісти розглядають: людину, колективи і суспільство. Їх інтереси визначаються економічним становищем суб'єктів у суспільному виробництві. Крім цього, інтерес розглядається ними з метою виявлення закономірностей стимулювання та мотивації суб'єктів господарської діяльності, так як інтереси відображають матеріальні умови суспільного буття людей і формуються під безпосереднім впливом потреб. Наявність різноспрямованих інтересів спричиняє виникнення конфліктів. Якщо розглядати інтереси учасників корпоративних відносин, то мова йде про корпоративні конфлікти. У цьому секторі додаткового осмислення та вирішення потребують проблеми виникнення корпоративних конфліктів та розробки способів їх попередження та подолання в системі економічної безпеки корпорації.

Формування цілей статті (постановка завдання). Основним завданням статті є дослідження базових причин виникнення корпоративних конфліктів та визначення ключових напрямків їх попередження та подолання.

Вклад основного матеріалу дослідження. Акціонерні відносини є найважливішим рівнем в ієрархії відносин в акціонерному товаристві і, відповідно, для економічної безпеки. У відносинах цього рівня в порівнянні з іншими відносинами усередині акціонерного товариства мають більшу вагу особистісні та правові аспекти. Ці відносини можна умовно розділити на наступні: відносини між власниками; відносини власники – вище керівництво; відносини власники – акціонерне товариство; відносини треті сторони (сторонні фізичні особи, юридичні особи, уповноважені органи державної влади) – власники; відносини треті сторони – акціонерне товариство. Відразу відзначимо, що всі ці відносини несуть певні протиріччя і можуть породжувати відповідні загрози.

Виходячи з принципу чотирьох ролей (будь-який елемент ззовні і всередині акціонерного товариства з точки зору забезпечення безпеки може виступати одночасно в чотирьох ролях: суб'єкта (засіб, механізм, спосіб) забезпечення безпеки; об'єкта забезпечення безпеки (захищається елемент); джерела загрози; об'єкта загрози.

Економіко-правова основа функціонування акціонерного товариства може бути використана як для забезпечення його економічної безпеки, так і для створення та реалізації загроз його економічної безпеки. Причому це стосується самого високого рівня економічної безпеки – рівня власників.

На економічну безпеку підприємства можуть впливати такі аспекти корпоративного управління, як:

загрози проти власності (опортуністична поведінка менеджменту, ризики порушення прав акціонерів (частіше міноритарних), боротьба за корпоративний контроль, порушення права на отримання дивідендів);

інформаційні загрози (незаконне використання інсайдерської інформації, корпоративний шпіонаж, використання інформації з метою отримання додаткових вигод (менеджерами, акціонерами, членами наглядової ради);

загрози відносин «власність – управління» (сумісництво посад в органах управління акціонерного товариства, непрямий контроль, окопування) тощо.

В табл. 1 представлено основні типи корпоративних конфліктів із визначенням передумов їх виникнення та способами мінімізації.

Висновки даного дослідження. Забезпечення економічної безпеки господарюючого суб'єкта є складним економічним, організаційним, інформаційно-аналітичним та методичним завданням щодо створення сприятливих умов економічної діяльності господарюючого суб'єкта.

Таблиця 1

Характеристика основних типів корпоративних конфліктів

Тип КК	Передумови	Мінімізація
корпорація-учасники	виплата дивідендів (оптимізація доходів акціонерів); розвиток виробництва	регламентація процедури прийняття рішення про виплату дивідендів, визначення умов невиконання або часткової виплати дивідендів, визначення мінімальної частки прибутку, рекомендованої до виплати
учасники-учасники	проблема прийняття узгодженого рішення; проблема диктатури більшості проблема опортунізму учасників: відлунювання, встановлення корпоративного контролю	оскарження рішень у суді, викуп акцій, кумулятивне голосування при виборі членів наглядової ради (механізм захисту інтересів меншості); вказівка закону на те, що акція, оплачена не в повному обсязі, не дає права голосу на загальних зборах акціонерів; статутом АТ можуть визначитися кількість, номінальна вартість, тип акцій, що розміщується додатково
органи управління	сумісництво функцій контролю та виконання загальні збори акціонерів та наглядова рада: конкуренція компетенцій, непрямий контроль та прихований конфлікт	виключення членів виконавчого органу із складу наглядової ради; призначення членів виконавчого органу закріпити за загальними зборами акціонерів; розкриття інформації бенефіціарних власників та підвищення прозорості угод
керуючі та акціонери	розділення функції власності та управління; окопування	Система винагород, побудована на участі у прибутках; незалежність наглядової ради

Звернувшись до категорії економічної діяльності, можна говорити про найважливіші умови існування господарюючого суб'єкта та забезпечення його економічної безпеки: наявність достатньої кількості необхідних ресурсів для ведення економічної діяльності; раціонально організована система управління господарюючим суб'єктом; відповідність цілей функціонування організації цілям суспільства; наявність системи ефективного захисту економічної діяльності організації від зовнішніх і внутрішніх загроз; наявність законодавчих та нормативно-правових актів і документів, що регламентують право господарюючого суб'єкта на ведення економічної діяльності тощо. Однією з таких умов є й

ефективність системи корпоративного управління, ключовою проблемою якої є проблема корпоративних конфліктів, попередження яких зводиться до вдосконалення внутрішніх і зовнішніх механізмів корпоративного управління на основі запропонованих авторами напрямків.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бельков О. А. Понятийно-категориальний апарат концепції національної безпеки / О. А. Бельков // *Безопасность*. – 1994. – № 3. – С. 91 – 94.
2. Гапоненко В. Ф. Экономическая безопасность предприятий. Подходы и принципы /

- В. Ф. Гапоненко, А. Л. Беспалько, А. С. Власков - М.: Издательство «Ось-89», 2007. – 208 с.
3. Донцов Г.Ю. Экономическая безопасность: Учебное пособие. / Г.Ю. Донцов – Томск: кафедра ТУ, ТУСУР, 2012. – 112 с.
4. Кашин А. В. Экономическая безопасность предприятия: управленческие решения : автореф. дисс.на соиск. уч. ст. к.э.н. : спец. 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (экономическая безопасность)» / А. В. Кашин. – Москва, 2008. – 27 с.
5. Спенсер Л. М. Компенции на работе / Л. М. Спенсер, С. М. Спенсер; пер. с англ. А. Яковенко. – М: НІРРО, 2005. – 384 с.
6. Дарендорф Р. Элементы теории социального конфликта / Р. Дарендорф // Социс. – 1994. – № 5. – С. 142 – 147.
7. Козер Л. Функции социального конфликта / Л. Козер. – М., 2000. – 208 с.
8. Большой экономический словарь / Под ред. А.Н. Азрилияна. – М., 1999. – С. 312.
9. Интересы в системе экономических отношений социализма / Отв. редакторы: Ю. И. Палкин, Ю. Н. Пахомов. – Киев. – 1974. – 145 с.
10. Кужелев М. А. Корпоративные конфликты: сущность, виды и механизм защиты интересов собственников / М. А. Кужелев // Економіка і організація управління. – 2010. – Выпуск № 1 (7). – С. 32 – 40.

*Рецензент д.е.н., професор ХНЕУ ім. С.Кузнеця Попов О.С.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК 338.242

ПОДАТКОВА БЕЗПЕКА ЯК СКЛADOVA ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ КРИЗИ

Павліченко В.М., к.ю.н., ст. викладач (ХІФ УДУФМТ)

В статті досліджено одну з складових економічної безпеки підприємства – податкову безпеку. Проаналізовані існуючі визначення цього поняття і обрано найбільш адекватне: це «фінансово-економічний стан платника податків, що забезпечує мінімізацією податкових ризиків, при якому з боку господарюючого суб'єкта повністю й вчасно сплачуються нараховані податки, а з боку виконавчих і законодавчих органів забезпечується передбачений законом захист платника податків». Також визначено місце і роль податкової безпеки в структурі економічної безпеки підприємства.

Ключові слова: економічна безпека підприємства, фінансова безпека підприємства, податкова безпека підприємства.

НАЛОГОВАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА

Павличенко В.Н., к.ю.н., ст. преподаватель (ХИФ УГУФМТ)

В статье исследована одна из составляющих экономической безопасности предприятия - налоговая безопасность. Проанализированные существующие определения этого понятия и выбрано наиболее адекватное: это "финансово-экономическое состояние налогоплательщика, обеспечивающее минимизацию налоговых рисков, при котором со стороны хозяйствующего субъекта полностью и вовремя уплачиваются начисленные налоги, а со стороны исполнительных и законодательных органов обеспечивается предусмотренная законом защита налогоплательщика". Также определено место и роль налоговой безопасности в структуре экономической безопасности предприятия.

Ключевые слова: экономическая безопасность предприятия, финансовая безопасность предприятия, налоговая безопасность предприятия.

TAX SECURITY AS CONSTITUENT OF ECONOMIC SECURITY OF UKRAINIAN ENTERPRISES IN THE CONDITIONS OF CRISIS

Pavlichenko V.N., PhD (legal sciences), senior teacher

(Kharkiv Institute of Finance Ukrainian State University of Finance and International Trade)

In the article one of constituents of economic security of enterprise - tax security is investigated. The existing determinations of this concept are analysed and the most adequate is chosen: this "financial-economic state of taxpayer, providing minimization of tax risks, at that from the side of managing subject fully and the charged extra taxes are paid in time, and from the side of executive and legislative branches statutory defence of taxpayer" is provided.

The location and role of tax security are also determined in the structure of economic security of enterprise. As is generally known, in the structure of economic security of enterprise includes next constituents: financial security, intellectual and skilled security, technical-technological security, political- law security, ecological security, power security and informative security. Tax security is very important part of financial security of enterprise.

Keywords: *economic security of enterprise, financial security of enterprise, tax security of enterprise.*

Постановка проблеми. В сучасних умовах глибокої фінансово-економічної та політичної кризи в Україні особливого значення набуває проблема забезпечення економічної безпеки як на рівні держави, так і на рівні галузей та окремих підприємств. Посилення загроз з боку зовнішнього середовища, стрімко зростаюча інфляція, подорожчання усіх видів ресурсів призводять до неплатоспроможності підприємств і, отже, до неспроможності сплачувати податки за встановленими ставками та термінами. Це актуалізує необхідність досліджень у галузі забезпечення податкової безпеки підприємств, яку провідні учені вважають складовою економічної безпеки підприємства (ЕБП).

Проблема податкової безпеки бізнесу існувала завжди, однак в умовах кризи особливо важливими є два аспекти:

– при формуванні стратегії податкового планування підприємці не повинні забувати про моральні принципи, зокрема, про суспільний обов'язок сплачувати податки, без яких держава не може існувати;

– способи законного зменшення податків завжди були і будуть існувати уже тому, що існує значна кількість законом встановлених різних видів податкових режимів і пільг. Окрім того, в сучасній динамічній економіці передбачити усі податкові наслідки ймовірних дій платників податків складно, що дає певні підстави для існування податкових ризиків.

Як слушно відмічають фахівці Національного інституту стратегічних досліджень при Президентові України [1], податкова система є одним із найбільш важливих чинників сприятливості бізнес-клімату в державі. Хоча на рішення інвесторів щодо розвитку бізнесу у будь-якій країні впливає цілий комплекс інституціональних факторів, зокрема наявність ефективного державного управління, чесної

судової системи, системи гарантій права власності, доступність різних джерел фінансових ресурсів, ступінь розвитку фондового ринку тощо, саме податкова система є найбільш чутливим елементом, який може як девальвувати позитивний вплив перелічених факторів, так і, навпаки, навіть за умов наявності інституційних проблем, схилити інвестора до прийняття позитивного рішення щодо розвитку бізнесу в країні.

31 грудня 2014 р. Президент України підписав Закон № 71-VIII «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законів України (щодо податкової реформи)» [2], він набув чинності 1 січня 2015 року. Серед основних змін, внесених цим Законом, наступні. По-перше, скорочено кількість податків та зборів. Так, до загальнодержавних податків належать: податок на прибуток підприємств; податок на доходи фізичних осіб; податок на додану вартість; акцизний податок; екологічний податок; рентна плата; мито. До місцевих податків належать податок на майно та єдиний податок, а до місцевих зборів - збір за місця для паркування транспортних засобів та туристичний збір. По-друге, розділ III «Податок на прибуток підприємств» викладено в новій редакції. Зокрема, уточнено, що об'єктом оподаткування є прибуток із джерелом походження з України та за її межами, який визначається шляхом коригування (збільшення або зменшення) фінансового результату до оподаткування (прибутку або збитку), визначеного у фінансовій звітності підприємства відповідно НП(С)БО або МСФЗ, на різниці, які виникають відповідно до положень цього розділу. Основна ставка податку на прибуток не змінилася і становить 18%.

Незважаючи на ці зміни, проблема забезпечення податкової безпеки держави та підприємництва залишається. Тому актуальним є дослідження податкової безпеки як складової

економічної безпеки українських підприємств, формування механізму її забезпечення, інтегрованого у механізм забезпечення ЕБП.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблемам забезпечення економічної безпеки підприємства присвячена велика кількість наукових праць як вітчизняних, так і закордонних учених: О.В. Ареф'євої, В.А. Богомолова, В.Ф. Гапоненко, В.М. Геєця, С.О. Груніна, В.С. Гусева, В.Л. Диканя, В.І. Дуженкова, В.А. Дьоміна, Д.І. Єфимова, М.О. Кизима, Т.С. Клебанової, Г. В. Козаченко, Б.І. Кузіна, І.Л. Назаренко (Плетникової), Є.А. Олейникова, В. П. Пономарьова та інших.

Питанням податкової безпеки держави та підприємства присвячена менша кількість праць. Так, розглянуто теоретико-методичні основи та механізми податкового регулювання економічного розвитку, уточнено принципи та методи податкового планування на рівні підприємства в монографії українських учених [3]; сутність і ризики податкової безпеки підприємства досліджував О.В. Грачов [4]; сутність та умови забезпечення податкової безпеки - Ю.Б. Іванов та Ю.В. Бережна [5]; індикаторам стану податкової безпеки України та основним видам податкових ризиків присвячена стаття Цимбалюк І.О. [6]; податковим стратегіям присвячені статті О.Є. Власової [7] та О.О. Глуценка [8]; М.І. Виклюк та В.В. Гресик побудували дуалістичну модель основних характеристик податкової безпеки із застосуванням нового TRID-підходу (threats-risks-interests-defence, що означає: загрози, ризики,

інтереси, захист) [9]; в своїй кандидатській дисертації [10] Кеменяш І.Г. досліджувала податкову безпеку підприємницьких структур, а також методи оцінки її ефективності, визначила напрями та пропозиції щодо підвищення ефективності функціонування системи податкової безпеки підприємницьких структур в Україні.

В зазначених працях пропонуються зокрема заходи зменшення впливу податкових чинників, які не завжди узгоджені, а також не завжди інтегровані в систему забезпечення економічної безпеки підприємства. Також існує розбіжність думок щодо їх змісту, тлумачення, не кажучи вже про взаємозв'язок між собою, з економічною безпекою підприємства в цілому. Немає єдиного визначення податкової безпеки підприємства.

Виділення недосліджених аспектів проблеми. Але недостатньо розробленими залишаються питання визначення сутності та розроблення системи заходів із забезпечення податкової безпеки українських підприємств як складової їхньої економічної безпеки в умовах фінансово-економічної кризи.

Тому **метою статті** є визначення сутності і місця податкової безпеки підприємства в системі його економічної безпеки.

Основний матеріал статті. Термін «податкова безпека» вживається в літературі порівняно недавно, і тому досі не існує єдиного його визначення. Виділяють декілька рівнів забезпечення податкової безпеки (див. рис. 1).

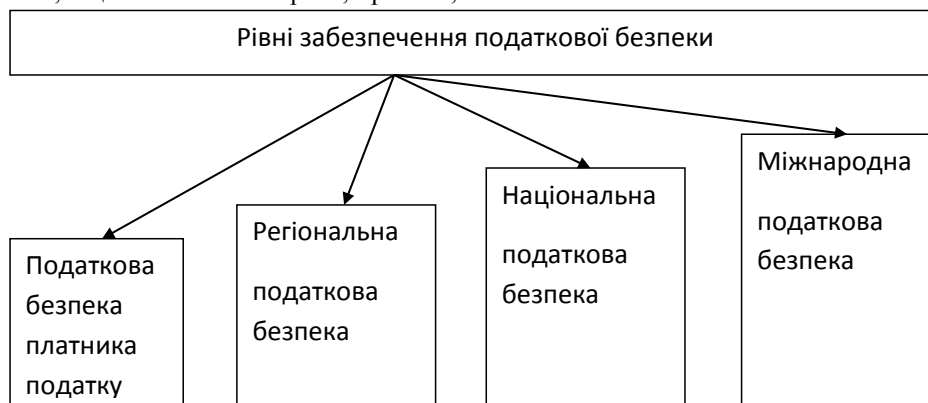


Рис. 1 – Рівні забезпечення податкової безпеки [5]

Податки впливають на функціонування усіх без винятку суб'єктів господарювання, виступаючи таким чином активним інструментом регулювання економіки. Як слушно вважає Чиж А.Ю. [11], податкову безпеку потрібно розглядати як самостійний об'єкт дослідження через призму достатності податкових надходжень до бюджетів усіх рівнів та впливу податкового навантаження на результати діяльності окремих суб'єктів господарювання. Саме збалансоване забезпечення

достатніх надходжень при помірному податковому тиску визначає ефективність економіки в цілому.

Податкова безпека платника податку - це в основному податкова безпека підприємства, дослідженню якій і присвячено дану статтю. Аналіз основних визначень терміну «податкова безпека підприємства» виконаний в таблиці 1.

Оскільки податкова безпека – це елемент фінансової безпеки підприємства, яка є складовою ЕБП, має сенс виходити з визначення ЕБП. Як ми

визначили у попередніх дослідженнях, найбільш адекватним є визначення економічної безпеки підприємства українських учених В.Л. Диканя та І.Л. Назаренко: це **стан захищеності діяльності підприємства** від всіх видів загроз, як зовнішніх, так і внутрішніх, при якому забезпечується стабільне функціонування і прогресивний розвиток підприємства, що досягається шляхом максимально ефективного використання наявних ресурсів і швидкої адаптації до умов середовища, що змінюються [14, с. 76].

Отже, ЕБП – це стан захищеності, а не сукупність дій по забезпеченню безпеки, не

система методів, не система мінімізації ризиків чи захисту від них у діяльності підприємства. Тому вважаємо найбільш адекватним визначення О.В. Грачова: податкова безпека підприємства – це фінансово-економічний стан платника податків, що забезпечує мінімізацією податкових ризиків, при якому з боку господарюючого суб'єкта повністю й вчасно сплачуються нараховані податки, а з боку виконавчих і законодавчих органів забезпечується передбачені законом захист платника податків.

Податкова безпека займає важливе місце у структурі ЕБП (див. рис. 2).

Таблиця 1

Аналіз визначень терміну «податкова безпека підприємства»

Автор, джерело	Визначення	Сутність
А.Ю. Чиж [11]	сукупність методів стратегічного і оперативного податкового менеджменту , податкового обліку, планування, аналізу і контролю, спрямованих на досягнення стратегічних цілей і забезпечення економічної безпеки підприємства.	Методичний інструментарій
Д. Тихонов [12]	податкова безпека платника податку - система мінімізації ризиків платника податку, що виникають у результаті дій щодо сплати й оптимізації податків	Система мінімізації ризиків у податковій сфері
О.В. Грачов [4, с. 86]	фінансово-економічний стан платника податків, що забезпечує мінімізацією податкових ризиків, при якому з боку господарюючого суб'єкта повністю й вчасно сплачуються нараховані податки, а з боку виконавчих і законодавчих органів забезпечується передбачені законом захист платника податків.	Фінансово-економічний стан
Ю.М. Полонська [13, с. 282]	комплексний захист від факторів зовнішнього та внутрішнього середовища системи податкового планування на підприємстві.	Дія – комплексний захист
І.Г. Кеменяш [10, с. 8 - 9]	це окремий вид економічної безпеки суб'єктів підприємництва, який за своїм змістом є системою захисту підприємницьких структур від можливих ризиків, загроз і втрат, що пов'язані як з державним адмініструванням податків, так і з виконанням суб'єктами підприємництва надмірних податкових зобов'язань, які призводять до падіння і повного згорання ділової активності підприємницьких структур.	Система захисту від ризиків

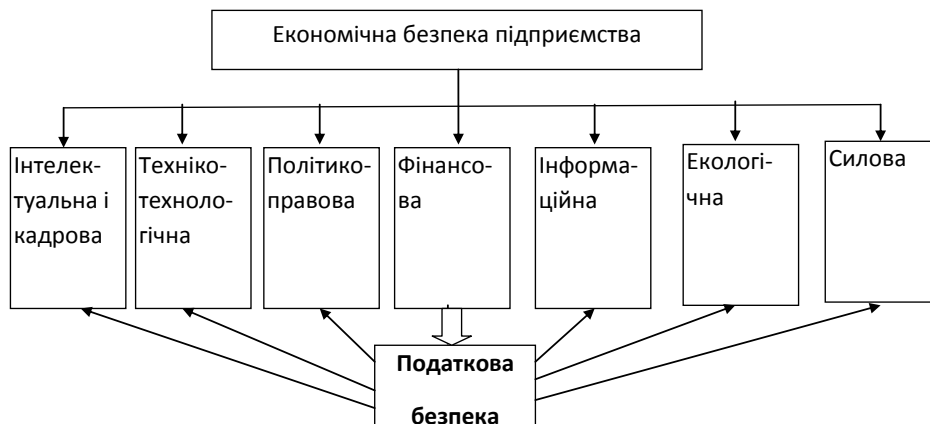


Рис. 2 – Місце податкової безпеки підприємства у структурі ЕБП

Через оптимізацію податкових платежів вона впливає на всі інші складові економічної безпеки підприємства.

Висновки і перспективи подальших досліджень. В статті визначено сутність категорії «податкова безпека підприємства», її місце і роль у структурі економічної безпеки підприємства. Податкова безпека підприємства – це фінансово-економічний стан платника податків, що забезпечує мінімізацією податкових ризиків, при якому з боку господарюючого суб'єкта повністю й вчасно сплачуються нараховані податки, а з боку виконавчих і законодавчих органів забезпечується передбачений законом захист платника податків.

Податкова безпека є складовою ЕБП, тому що є елементом однієї з семи його складових, а саме – фінансової безпеки.

Напрямами подальших досліджень може бути розроблення заходів з забезпечення податкової безпеки підприємства з урахуванням сучасного кризового стану економіки України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Молдован О.О. Щодо першочергових заходів покращення податкового клімату в Україні: аналітична записка [Електронний ресурс] / О.О. Молдован – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1492/>.
2. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи: Закон України № 71-VIII від 28 грудня 2014 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/71-19/page13>
3. **Іванов Ю. Б.** Проблеми податкового регулювання і планування податкових платежів : наук. вид. / Ю. Б. Іванов, О. М. Тищенко, К. В. Давискіба, В. В. Карпова, Л. М. Карпов, І. А. Серова. - Х. : ХНЕУ, 2006. - 240 с.
4. Грачов О.В. Податкова безпека як невід'ємна складова економічної безпеки підприємства [Текст] / О.В. Грачов // Вісник економіки транспорту і промисловості. – №29.– 2010. – С. 86 - 88.
5. Іванов Ю.Б. Податкова безпека: сутність та умови забезпечення [Текст] / Ю.Б. Іванов, Ю.В. Бережна // Економіка розвитку. – 2010. – № 2(54). – С. 9-11.
6. Цимбалюк І.О. Податкова безпека в системі фінансової безпеки держави [Текст]: колективна монографія / за заг ред. О.В. Кендюхова // Стратегічне управління національним економічним розвитком: монографія: в 2 т. - Донецьк: ДВНЗ «ДонНТ», 2013. - Т.2. - 392 с. - С. 13-23.
7. Власова О.Є. Податкова безпека в системі заходів забезпечення економічної безпеки суб'єктів господарювання [Текст] / О.Є. Власова // Комунальне господарство міст. - №108. – 2013. – С.401 – 407.
8. Глущенко О.О. Податкова стратегія підприємства як ефективний захід забезпечення його економічної безпеки [Електронний ресурс] / Глущенко О.О. - Режим доступу: http://www.archive.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/knp/215/knp215_41-44.pdf.
9. Виклюк М.І. Податкова безпека: дуалістичність економічної природи трактування змісту основних характеристик [Текст] / М.І. Виклюк, В.В. Гресик //Інноваційна економіка. – 2013. - №5(43). – С. 242 – 246.
10. Кеменяш І.Г. Управління податковою безпекою суб'єктів підприємництва в Україні. 08.00.08-гроші, фінанси і кредит [Текст]: автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук / І. Г. Кеменяш. - Львів: ЛДФА, 2011. - 20 с.
11. Чиж А.Ю. Податкова безпека як функціональна складова економічної безпеки підприємства [Електронний ресурс] / А.Ю. Чиж. – Режим доступу: http://thesis.at.ua/publ/15_11_15_12_2013_r_menedzhment_rozvitok_teorija_ta_praktika/chizh_a_ju_podatkova_bezpeka_jak_funkcionalna_skladova_ekonomichnij_bezpeki_pidpriemstva/9-1-0-247/
- 12.Тихонов Д. Н. Основы налоговой безопасности [Текст] / Д. Н. Тихонов. - М.: Аналитика-Пресс, 2002. - 224 с.
13. Полонська Ю.М. Організаційне забезпечення системи підтримки прийняття управлінських рішень у податковому плануванні за критерієм податкової безпеки [Текст] / Ю.М. Полонська // Комунальне господарство міст. - 2011. - № 100. - С. 277 - 284.
14. Дикань В.Л. Комплексна методика визначення рівня економічної безпеки, оцінки ризиків та ймовірності банкрутства підприємства [Текст]: монографія / В.Л. Дикань, І.Л. Назаренко. – Харків:УкрДАЗТ, 2010. – 142 с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Компанієць В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Назаренко І.Л.*

УДК 330.341.1

**ТЕОРЕТИЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ СУТНОСТІ ПОНЯТТЯ «КОНТРОЛІНГ» В
КОНТЕКСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ КОНТРОЛІНГУ НА
ПІДПРИЄМСТВАХ**

*Попова О.М., ст. викладач (ХІФ УДУФМТ),
Макеєва О.Г., магістр (НТУ «ХПІ»)*

У статті проведено аналіз існуючих підходів до визначення поняття «контролінг», на основі якого виявлено його ключові складові елементи. Запропоновано визначення контролінгу в контексті впровадження системи контролінгу на підприємствах. Виокремлено історичні етапи розвитку контролінгу. Обґрунтовано необхідність впровадження системи контролінгу на підприємствах в умовах невизначеності зовнішнього середовища.

Ключові слова: контролінг, система, контроль, управління, інформаційно-аналітична підтримка, технологія, концепція, еволюція.

**ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ СУЩНОСТИ ПОНЯТИЯ
«КОНТРОЛЛИНГ» В КОНТЕКСТЕ ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМЫ
КОНТРОЛЛИНГА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ**

*Попова О.Н., ст. преподаватель (ХИФ УГУФМТ),
Макеева Е.Г., магистр (НТУ «ХПИ»)*

В статье проведен анализ существующих подходов к определению понятия «контроллинг», на основе которого выявлены его ключевые составляющие элементы. Предложено определение контроллинга в контексте внедрения системы контроллинга на предприятиях. Выделены исторические этапы развития контроллинга. Обоснована необходимость внедрения системы контроллинга на предприятиях в условиях неопределённости внешней среды.

Ключевые слова: контроллинг, система, контроль, управление, информационно-аналитическая поддержка, технология, концепция, эволюция.

**THE THEORETICAL INVESTIGATION OF ESSENCE THE CONCEPT OF
"CONTROLLING" IN THE CONTEXT OF IMPLEMENTATION THE
CONTROLLING SYSTEM IN ENTERPRISES**

*Popova O. teacher (Kharkiv Institute of finances Ukrainian
State University of finances and international trade)
Makeeva H.G., student (NTU «KPI»)*

The analysis of the existing definitions of "controlling" conception is given in this article. On the grounds of the analysis the key components of this concept were identify. These main components are: the technology of system management, the system of management support and the management concepts. The basic concepts of controlling include the control, the management accounting, and the information support system. The definition of controlling is worked out in the context of the implementation the controlling system in the enterprises.

The article also describes the history of the controlling use in our country. The historical stages of development of controlling, during which the priorities and its orientation changed, were also observed.

The necessity of introducing a system of controlling at the enterprises in the conditions of uncertainty and risk environment is substantiated. Confirmation of the economic foundation for the introduction of the controlling system in enterprises is given. It was shown that controlling ensures the effective functioning of all enterprise services and contributes the establishment and maintenance of a high level of its competitiveness. Achieving of social and commercial objectives of the enterprise is impossible without effective coordination of all the services that can only be realized through the introduction of controlling systems.

Keywords: controlling, system, control, management, information and analytical support, technology, concept, evolution.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.

Розвиток і поглиблення ринкових відносин зумовлюють необхідність застосування нових методів планування, обліку, контролю та аналізу господарської діяльності. Практика показує, що одним з найкращих методів ринкових перетворень діяльності підприємства є впровадження системи контролінгу, яка ґрунтується на конкретних умовах ринку, враховуючи його стихійний характер, швидкі зміни в ціноутворенні і яка, в свою чергу, забезпечує прийняття оперативних і стратегічних управлінських рішень. Контролінг – це управлінська концепція, яка охоплює всі сфери діяльності підприємства: фінанси і облік, менеджмент і маркетинг, інтегруючи і координуючи діяльність різних служб для досягнення оперативних і стратегічних цілей. При цьому мова йде вже не стільки про ринкову спрямованість системи управління підприємством (як в маркетингу), скільки про її здатності виконувати поставлені завдання в умовах високої динаміки змін зовнішнього і внутрішнього середовища організації.

Впровадження системи контролінгу не є для української економіки абсолютно новим напрямом, що підтверджує велика кількість наукових статей і монографій, автори яких надають контролінгу надзвичайно важливе значення [10, 11, 17, 20, 21, 22, 23, 24]. Проте, незважаючи на значну кількість наукових праць, недостатньо опрацьованими як у науковому, так і практичному аспектах залишаються питання сутності поняття «контролінг», що і зумовлює актуальність обраної теми. Для правильного розуміння та успішного впровадження і використання системи контролінгу на підприємстві, необхідно мати повне, досконале визначення поняття «контролінг».

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Контролінг займає особливе місце серед концепцій управління витратами як на Заході, так і в останні роки в Україні. Теоретична концепція контролінгу сформувалася в Німеччині і отримала розвиток в працях таких німецьких економістів, як І. Вебер [1], А. Дайле [2], Х. Кюппер [3], Е. Майер [4], Р. Манн [4], Т. Райхман [5], Х. Фольмут [6], Д. Хан [7], П. Хорват [8], Д. Шнайдер [9].

В Україні та країнах СНД використання контролінгу ще не отримало досить широкого поширення в практиці вітчизняного підприємництва. У наукових колах цим поняттям оперують з початку 90-х років, але лише в останні п'ять років з'явилися перші серйозні дослідження на цю тему, найбільш цікавими і значущими з яких є роботи таких вчених, як Г.Ф. Азаренкова [10], М.М. Аксентюка [11], Н.Г. Данілочкіної [12],

А.М. Кармінського [13], Л.Л. Малишевої [14], О.Г. Потоцької [15], С.Г. Фалька [16], В.І. Чобітка [17], Н.Г. Шіманаєвої [18] та ін.

Теоретичну основу контролінгу складають роботи зазначених авторів. Слід звернути увагу, що найчастіше контролінг ототожнюється з такими поняттями, як: контроль, система управлінського обліку, система інформаційного забезпечення. Проте на даний момент, у зв'язку з еволюцією сутності контролінгу, з'явилася необхідність щодо удосконалення змісту поняття «контролінг», що зумовило вибір теми, мети і змісту дослідження.

Метою роботи є дослідження існуючих підходів до розуміння сутності контролінгу з метою подальшого розвитку понятійного апарату дослідження, а також обґрунтування необхідності впровадження системи контролінгу на підприємствах в умовах невизначеності та ризикованості зовнішнього середовища.

Вклад основного матеріалу дослідження.

На сучасний стан економіки великий вплив спричинили глобалізаційні процеси, наслідки яких проникли у всі галузі життєдіяльності людини. Сьогодні першочерговою проблемою є забезпечення та підтримка високого рівня конкурентоспроможності всіх служб підприємства. Жорсткість економічних умов як наслідок призводить до ускладнення процесів прийняття рішень на підприємствах. У такому середовищі найбільш діючим економічним засобом виступає контролінг. Саме застосування контролінгу дозволяє значною мірою більш ефективно керувати підприємством, сприяє збереженню робочих місць, нарощуванню прибутку, що, в свою чергу, дозволяє розвивати внутрішню політику компанії, стимулює підвищення результативності праці та виводить підприємство на високий рівень конкурентоспроможності.

На сьогоднішній день існує дуже велика кількість інтерпретацій визначення поняття «контролінг». Неоднозначність трактування сутності контролінгу робить доцільним узагальнити ці позиції та сформулювати ключові характеристики поняття «контролінг», які подано у таблиці 1.

Таким чином, слід зазначити, що контролінг на сьогоднішній день вже не асоціюється ні з контролем, ні з системою управлінського обліку, яка становила основу контролінгу у 30-50-ті рр., ні з системою інформаційного забезпечення діяльності підприємства, що було характерним для 70-80-х рр. – часу бурхливого розвитку комп'ютерної техніки. Контролінг асоціюється переважно з «**системою управління**» підприємством у цілому. Узагальнюючи наведені поняття, можна виділити такі основні ключові характеристики поняття

«контролінг»: контролінг як технологія системного (підсистема) підтримки управління [1]; контролінг управління [21]; контролінг як система як концепція управління [4, 6] (рис. 1).

Таблиця 1

Основні визначення поняття «контролінг»

Автор, джерело	Визначення поняття «контролінг» (від англ. «control» - керувати, контролювати)	Ключові характеристики поняття
1	2	3
Азаренко Г.Ф., Зима О.Г. [10, с. 71]	Становить інтегровану систему інформаційно-аналітичної та методичної підтримки управління, яка зорієнтована на досягнення поставлених цілей.	Система підтримки управління
Азріліян А.Н. [19, с. 51]	1). Облік і контроль на підприємстві; 2). Назва підрозділу фірми, яка прийнята на промислових підприємствах в США, Німеччині.	Облік, підрозділ фірми
Аксентюк М.М. [11, с. 5]	Система, спрямована на забезпечення управлінського процесу, орієнтована на розв'язання завдань стратегічного розвитку підприємства шляхом інтеграції систем планування, обліку, аналізу та контролю для досягнення синергетичного ефекту від їх цілеспрямованого функціонування. Система, зорієнтована на успішний розвиток підприємства в майбутньому.	Система, забезпечення, розвиток
Амосов О.Ю. [20, с. 83]	Являє собою інтегровану інформаційно-функціональну систему, що спрямована на досягнення кількісних та якісних цілей підприємства за допомогою використання специфічних технологій та інструментарію управління підприємством.	Інтегрована інформаційно-функціональна система
Ананькіна Е.А., Данилочкін С.В. [12, с. 6]	Функціонально відокремлений напрям економічної роботи на підприємстві, який пов'язаний з реалізацією фінансово-економічної коментуючої функції в менеджменті для прийняття оперативних і стратегічних управлінських рішень.	Напрямок економічної роботи
Григораш І.О. [21, с. 5]	Технологія системного управління діяльністю підприємства, що інтегрує, координує та спрямовує діяльність усіх його структурних підрозділів на досягнення встановлених цілей шляхом моніторингу показників діяльності та надання інформаційно-аналітичної підтримки менеджменту з метою забезпечення ефективного функціонування підприємства в довгостроковій перспективі.	Технологія системного управління
Манн Р., Майер Е. [4, с. 8]	Система управління процесом досягнення кінцевих цілей і результатів діяльності підприємства, тобто в економічному відношенні, умовно кажучи, це система управління прибутком підприємства.	Система управління процесом
Манн Р., Майер Е. [4, с. 15]	Управління майбутнім для забезпечення тривалого функціонування підприємства та його структурних одиниць.	Управління майбутнім
Манн Р., Майер Е. [4, с. 18]	Керівна концепція ефективного управління фірмою і забезпечення її довгострокового існування.	Концепція управління
Пушкар М.С., Пушкар Р.М. [22, с. 12]	Концепція ефективного управління економічним об'єктом з метою забезпечення його сталого і тривалого існування в постійно змінюваному середовищі.	Концепція управління
Сухарева Л.О., Петренко С.М. [23, с. 62]	Синтез елементів обліку, аналізу, контролю, планування, реалізація яких забезпечує вироблення альтернативних підходів при здійсненні оперативного та стратегічного управління процесом досягнення кінцевих цілей і результатів діяльності підприємства.	Синтез, вироблення альтернативних підходів
Терещенко О. [24, с. 62]	Спеціальна система методів і інструментів, яка спрямована на функціональну підтримку менеджменту підприємства, що охоплює інформаційне забезпечення, планування, координацію, контроль і внутрішній консалтинг.	Система методів і інструментів
Фольмут Х. Й. [6, с. 5]	Поняття контролінгу як цілісної концепції економічного управління підприємством, яка направлена на виявлення усіх можливостей і ризиків, пов'язаних з отриманням прибутку в умовах ринку.	Концепція економічного управління підприємством

1	2	3
Хан Д. [7, с. 7]	Елемент управління соціальною системою, який виконує свою головну функцію підтримки керівництва в процесі вирішення ним загальної задачі координації системи управління з упором насамперед на завдання планування, контролю, інформування.	Елемент управління
Хорват П. [8, с. 17]	Управління прибутком. Функція, організована в підтримку керівництву.	Функція
Чобіток В.І. [17, с. 122]	Відособлена система ефективного управління, пов'язана із спостереженням, аналізуванням, плануванням, удосконаленням діяльності підприємства.	Відособлена система управління
Контролінг – це інтегрована система управління підприємством, що через інформаційно-аналітичну підтримку процесів прийняття та реалізації управлінських рішень забезпечує ефективне функціонування підприємства в довгостроковій перспективі та досягнення поставлених цілей на всіх ієрархічних рівнях (стратегічному, оперативному).		

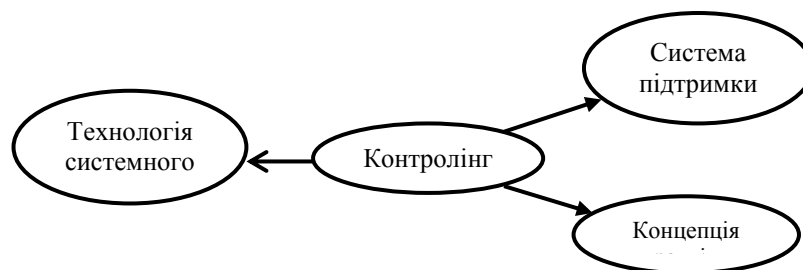


Рис. 1. Ключові характеристики поняття «контролінг»

Таким чином, авторське розуміння контролінгу полягає в наступному: контролінг – це інтегрована система управління підприємством, що через інформаційно-аналітичну підтримку процесів прийняття та реалізації управлінських рішень забезпечує ефективне функціонування підприємства в довгостроковій перспективі та досягнення поставлених цілей на всіх ієрархічних рівнях (стратегічному, оперативному).

Контролінг ґрунтується на економічній системі, системі управління і інформаційній автоматизованій системі управління. При відсутності хоча б однієї із складових, система управління не є контролінгом. Наявність цих трьох складових підтверджується історичними етапами розвитку контролінгу, протягом яких змінювались пріоритети й орієнтації концепції контролінгу: орієнтована на систему обліку (1930-ті рр.); орієнтована на управлінську інформаційну систему у 1970-1980-х рр. (співпадає за часом з бурхливим розвитком комп'ютерної техніки); орієнтована на систему управління, безпосередньо пов'язана з розвитком проектного менеджменту, появою нових форм організаційних структур.

Впровадження системи контролінгу на підприємствах є економічно обґрунтованим інструментом, який забезпечує ефективне функціонування всіх служб підприємства та, як наслідок, сприяє встановленню та підтримки високого рівня його конкурентоспроможності.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому

напряму. У роботі проаналізовано теоретичні підходи до розуміння сутності поняття «контролінг». На основі критичного аналізу існуючих підходів, визначено, що під контролінгом треба розуміти інтегровану систему управління підприємством, що через інформаційно-аналітичну підтримку процесів прийняття та реалізації управлінських рішень забезпечує ефективне функціонування підприємства в довгостроковій перспективі та досягнення поставлених цілей на всіх ієрархічних рівнях (стратегічному, оперативному). Досягнення соціальних і комерційних цілей підприємств неможливе без ефективної координації діяльності всіх служб. Організація системи контролінгу є науково обґрунтованим та економічно доцільним рішенням для підприємств в умовах невизначеності та ризикованості зовнішнього середовища.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Weber J. Einführung in das Controlling. — Stuttgart: Schaffer-Poeschel, 1998. — 410 s.
2. Дайле А. Практика контроллинга. Пер. с нем. - М.: Финансы и статистика, 2003. - 335 с.
3. Kupper H.-U. Controlling: Konzeption, Aufgaben und Instrumente. — Stuttgart: Schaffer-Poeschel, 1997. — 512 s.
4. Манн Р. Контроллинг для начинающих. Система управления прибылью / Р. Манн, Э. Майер;

[пер. с нем. Ю.Г. Жукова]. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 304 с.

5. Райхман Т. Менеджмент и контроллинг. Одни цели — разные пути и инструменты / Пер. с нем. // Международный бухгалтерский учет. — 1999. — № 5.

6. Фольмут Х.Й. Инструменты контроллинга от А до Я / Х.Й. Фольмут: [пер. с нем.]. – [под ред. и с предисл. М.Л. Лукашевича и Е.Н. Тионенковой]. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 288 с.

7. Хан Д. Планирование и контроль: концепция контроллинга / Д. Хан; [пер. с нем. под ред. А.А. Турчака, Л.Г. Головача, М.Л. Лукашевича]. – М.: Финансы и статистика, 1997. – 800 с.

8. Хорват П. Концепция контроллинга: Управленческий учет. Система отчетности. Бюджетирование: [текст] / Horvat&Partners; – [пер. с нем. 2-е изд.] – М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. – 269 с.

9. Shneider, D. Investition. Finanzierung und Betreuung. — Wiesbaden, 1992. — 258 с.

10. Азаренков Г.Ф. Возможности контроллингу в системе управления инновационным развитием предприятия / Г.Ф. Азаренков, О.Г. Зима, О.В. Писарчук // Проблемы экономики. – 2010. – №4 – С. 74-78.

11. Аксентюк М.М. Формування адаптивної системи контролінгу в менеджменті аграрних підприємств: автореф. дис. на здобуття наукового ступеня к.е.н. за спеціальністю 08.00.04 / М. М. Аксентюк. – Київ, 2008. – 21 с.

12. Ананькина Е.А. Контроллинг как инструмент управления предприятием / Е. А. Ананькина, С.В. Данилочкина, Н.Г. Данилочкина. – М.: Аудит, ЮНИТИ, 1998. – 279 с.

13. Карминский А.М., Фалько С.Г., Жевага А. А., Иванова Н.Ю. Контроллинг. М: Финансы и статистика, 2006.- 336 с. 21.09.2011

14. Мальшева Л. Контроллинг на предприятии // Открытые системы. М., №№1-2, 2000, www.osp.ru

15. Потоцкая Е. Г. Организация и функционирование банковского контроллинга в системе внутреннего контроля // Бухгалтерия и банки. – М, №5, 2001

16. Фалько С.Г., Левин Л.Ф. Контроллинг: национальные особенности - российский и американский опыт // Контроллинг. М., №2, 2009.

17. Чобіток В.І. Контролінгові механізми управління потенціалом конкурентоспроможності підприємств / В.І. Чобіток // Бізнес Інформ. – 2011. – №12. – С. 162-164.

18. Шиманаев Н.Г. Применение процессного подхода в системе финансового контроллинга, <http://nickgs.narod.ru/sngc02.html>

19. Краткий экономический словарь / под ред. А.Н. Азрилияна. – М.: Институт новой экономики, 2001. – 966 с.

20. Амосов О.Ю. Контролінгові механізми в системі управління підприємством / О.Ю. Амосов // Економіка та управління. – 2012. – №1. – С. 82-86.

21. Григораш І.О. Формування та розвиток системи управління підприємством на засадах контролінгу: автореф. дис. на здобуття наукового ступеня к.е.н. за спеціальністю 08.00.04 / І.О. Григораш. – Київ, 2012. – 21 с.

22. Пушкар М.С. Контролінг – інформаційна підсистема стратегічного менеджменту: Монографія / М.С. Пушкар, Р.М. Пушкар. – Тернопіль: Карт-бланш, 2004. – 370 с.

23. Сухарева Л.А. Контроллинг – основа управления бизнесом / Л.А. Сухарева, С.Н. Петренко. – К.: Эльга, Ника-Центр, 2002. – 208 с.

24. Терещенко О.О. Контролінг у системі антикризового управління підприємством / О.О. Терещенко // Фінанси України. – 2001. – №12. – С. 56-63.

*Рецензент д.е.н., професор ХІФ УДУФМТ Дорошенко Г.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.*

УДК 658.012.1

МЕХАНІЗМ ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ КОНТРОЛІНГУ НА ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

*Прохорова В. В., д.е.н., професор,
Баранівська С. В., магістр (УІПА)*

У статті запропоновано та обґрунтовано методика доцільності впровадження системи контролінгу на вітчизняних підприємствах, розроблено етапи впровадження системи контролінгу на вітчизняних підприємствах, запропоновано механізм реалізації контролінгу на вітчизняних підприємствах, визначено передумови необхідності впровадження системи контролінгу в діяльність вітчизняних підприємств, визначено фактори, що підтверджують необхідність впровадження системи контролінгу

на вітчизняних підприємствах, визначено вплив системи контролінгу на ефективність діяльності підприємств та забезпечення конкурентоспроможності на вітчизняному ринку. Застосування контролінгу означає послідовне проведення ряду кроків, ефективність кожного з яких можна оцінити відразу після їх здійснення. Таким чином, впровадження системи контролінгу на підприємстві дуже важливо для ефективної роботи, так як це дозволить раціонально використовувати ресурси підприємства. Впровадження системи контролінгу на підприємстві спрямовано на майбутнє, тобто її завданням є не лише звіт про фактично здійснені витрати або отримані прибутки, а забезпечення підприємства повною і якісною інформацією для прийняття рішень щодо планування майбутніх доходів і витрат.

Ключові слова: контролінг, управлінські рішення, ефективність, функціонування, впровадження системи контролінгу, вітчизняні підприємства.

МЕХАНИЗМ ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМЫ КОНТРОЛИНГА НА ОТТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

*Прохорова В. В., д.э.н., профессор,
Барановская С. В., магистр (УИПА)*

В статье предложено и обосновано методика целесообразности внедрения системы контроллинга на отечественных предприятиях, разработаны этапы внедрения системы контроллинга на отечественных предприятиях, предложен механизм реализации контроллинга на отечественных предприятиях, определены предпосылки необходимости внедрения системы контроллинга в деятельность отечественных предприятий, определены факторы, подтверждающие необходимость внедрения системы контроллинга на отечественных предприятиях, определено влияние системы контроллинга на эффективность деятельности предприятий и обеспечение конкурентоспособности на отечественном рынке. Применение контроллинга означает последовательное проведение ряда шагов, эффективность каждого из которых можно оценить сразу после их осуществления. Таким образом, внедрение системы контроллинга на предприятии очень важно для эффективной работы, так как это позволит рационально использовать ресурсы предприятия. Внедрение системы контроллинга на предприятии направлено на будущее, то есть ее задачей является не только отчет о фактически осуществленные расходы или полученные доходы, а обеспечение предприятия полной и качественной информации для принятия решений по планированию будущих доходов и расходов.

Ключевые слова: контроллинг, управленческие решения, эффективность, функционирование, внедрение системы контроллинга, отечественные предприятия.

MECHANISM OF INTRODUCTION THE SYSTEM OF CONTROLLING IN DOMESTIC ENTERPRISES

*Prohorova V. V., d.e.s., professor,
Baranovskaya S. V., MA (UEPA)*

The paper proposes a method and proved feasibility of introducing a system of controlling at domestic enterprises developed stages of implementation of the controlling system of domestic enterprises, the mechanism for controlling the implementation of domestic enterprises and the introduction of necessary preconditions in controlling the activities of domestic enterprises and the factors justifying the need for the introduction of Controlling for domestic enterprises, the influence of the system of controlling the efficiency of enterprises and competitiveness in the domestic market. Applying a consistent means of controlling a series of steps, each of which effectiveness can be assessed immediately after their implementation. Thus, the introduction of controlling in the enterprise is very important for efficient operation, as it will allow rational use of resources of the enterprise. Implementation of controlling the company focused on the future, that is, its task is not only to report on actual expenditures made or received income and provide businesses with full and quality information for decision-making on planning of future income and expenses.

Keywords: controlling, management decisions, efficiency, performance, introduction of controlling domestic enterprises.

Постановка проблеми. Найбільш підприємств, що працюють в сучасних умовах є актуальним завданням для вітчизняних створення теоретичної бази і заснованого на ній

інструментарію, що допоможе модернізувати організаційну, виробничу і інформаційну структуру підприємства для вирішення проблем їх розвитку, що є гарантією стабільних успіхів не тільки в сьогодні, але й в майбутньому. Одним з таких інструментів досягнення цієї мети є контролінг.

У даний час існує необхідність впровадження системи контролінгу на багатьох вітчизняних підприємствах, оскільки зберігаються проблеми в області управління, а саме: низька оперативність інформації; процес планування від виробництва, а не від збуту продукції; поєднання понять управління прибутком і управління грошовими потоками; складнощі з розділенням змінних і постійних витрат; відсутність контролю за досягненням цілей підприємства; недолік інформації для ухвалення управлінських рішень; низька культура аналізу досягнення цілей.

Аналіз останніх наукових досліджень і публікацій. У фундаментальних працях вітчизняних та зарубіжних вчених достатньо ґрунтовно досліджені питання, які пов'язані із загальними процесами впровадження системи контролінгу на підприємствах, зокрема: О. Ф. Балацького [1], О. О. Веклича [2], І. Є. Давидовича [3], Т. В. Калайтана [4], О. В. Портної [5], М. Н. Пушкара [6], Г. В. Савицької [7], О. О. Терещенка [8], Р. А. Фатхудинова [9], В. І. Чобіток [11] та інших.

Але аналіз фундаментальних праць свідчить, те, що розробки, щодо розробки та впровадження системи контролінгу на вітчизняних підприємствах недостатньо висвітлені і потребують додаткових досліджень.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Питання розробки механізму впровадження системи контролінгу на вітчизняних підприємствах потребує додаткових досліджень, оскільки, саме контролінг виступає одним із важливих інструментів, що зможе забезпечити підвищення рівня їх конкурентоспроможності на вітчизняному та зарубіжних ринках.

Метою статті є формування та розробка механізму впровадження системи контролінгу на вітчизняних підприємствах в сучасних умовах господарювання.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасний стан світового ринку характеризується постійними змінами умов в яких функціонують вітчизняні підприємства, що веде не просто до зростання ролі управління ним, а до якісних змін у розумінні його принципів, елементів структури і методів реалізації. У цих жорстких умовах перед керівниками вітчизняних підприємств особливо гостро постає задача передбачення і прогнозування розвитку ринкової ситуації і формування ефективних управлінських рішень з урахуванням впровадження системи контролінгу з

метою підвищення рівня їх конкурентоспроможності.

Впровадження системи контролінгу на вітчизняних підприємствах потребує часу. Досвід зарубіжних підприємств свідчить про поступовий розвиток цієї системи та про необхідність проходження періоду в декілька десятиліть, протягом яких в країні буде сформовано модель контролінгу. В наш час в Україні продовжується інтенсивна ідентифікація контролінгу в рамках концепції, яка б задовольнила потреби вітчизняних підприємств. Проте, при спробах чіткого визначення системи контролінгу на основі багатьох концепцій. Часткова проблема може полягати в тому, що в теорії остаточно не сформувалася думка щодо системи контролінгу [10].

Тенденції розвитку науки управління вітчизняними підприємствами зумовили враховувати те, що кожне підприємство функціонує стабільно чи з кризовими симптомами, має враховувати неминучість виникнення кризових ситуацій, які можуть призвести до збоїв у їх роботі або до серйозної дестабілізації та постійно оновлювати окремі функціональні елементи управління на засадах системи контролінгу [11].

Впровадження системи контролінгу на вітчизняних підприємствах спрямовано на майбутнє, тобто її завданням є не лише звіт про фактично здійснені витрати або отримані прибутки, а забезпечення підприємства повною і якісною інформацією для продукування та прийняття рішень щодо планування майбутніх доходів і витрат.

Необхідність впровадження контролінгу в діяльність вітчизняних підприємств обумовлена наступним вимогами:

законодавчими (формування пакету нормативних та законодавчих документів, що забезпечують економічну свободу в рамках податкового законодавства);

теоретичними (трансформація вітчизняної обліково-аналітичної і економічної школи; адаптація закордонного обліку до вітчизняної теорії і практики);

практичними (необхідність впровадження якісно нових технологій управління підприємством з метою адаптації системи управління підприємством до мінливих умов господарювання; підвищення конкуренції на ринку України; достатній рівень ресурсного забезпечення більшості підприємств України; поява керівників з «новим» мисленням; орієнтація діяльності підприємств на маркетинг).

Впровадження контролінгу на сучасних вітчизняних підприємствах підтверджується такими об'єктивними факторами:

посилення нестабільності зовнішнього середовища висуває додаткові вимоги до системи управління підприємством;

ускладнення систем управління підприємством потребує механізму координації всередині системи управління;

інформаційний бум за нестачі релевантної інформації вимагає побудови спеціальної системи інформаційного забезпечення управління;

прагнення до системності, синтезу, інтеграції різних галузей знання та людської діяльності.

Можна виділити чотири етапи впровадження системи контролінгу на вітчизняних підприємствах: мета; впровадження на підприємстві управлінського обліку і звітності; впровадження процедур планування; впровадження процедур і механізмів контролю.

Отже, впровадження системи контролінгу відіграє дуже важливу роль в системі управління вітчизняних підприємств, яка є однією із

найсучасніших і ефективних систем. Вона є відособленою системою, економічна сутність якої полягає в динамічному процесі перетворення та інтеграції існуючих методів обліку, аналізу, планування, контролю і координації в єдину систему отримання, обробки інформації для прийняття на його основі ефективних управлінських рішень, орієнтованих на досягнення результатів.

Впровадження системи контролінгу надасть можливість вітчизняним підприємствам вийти з кризового стану, дозволить досягти ефективного управління, створити й оцінити потенціал підрозділів підприємства, дослідити ідеї конкурентів, здійснити порівняльний аналіз отриманих результатів, використовувати інновації та інше.

Роль і значення впровадження системи контролінгу на вітчизняних підприємствах має визначатися ступенем необхідності сформованої інформації даною системою (рис.1).

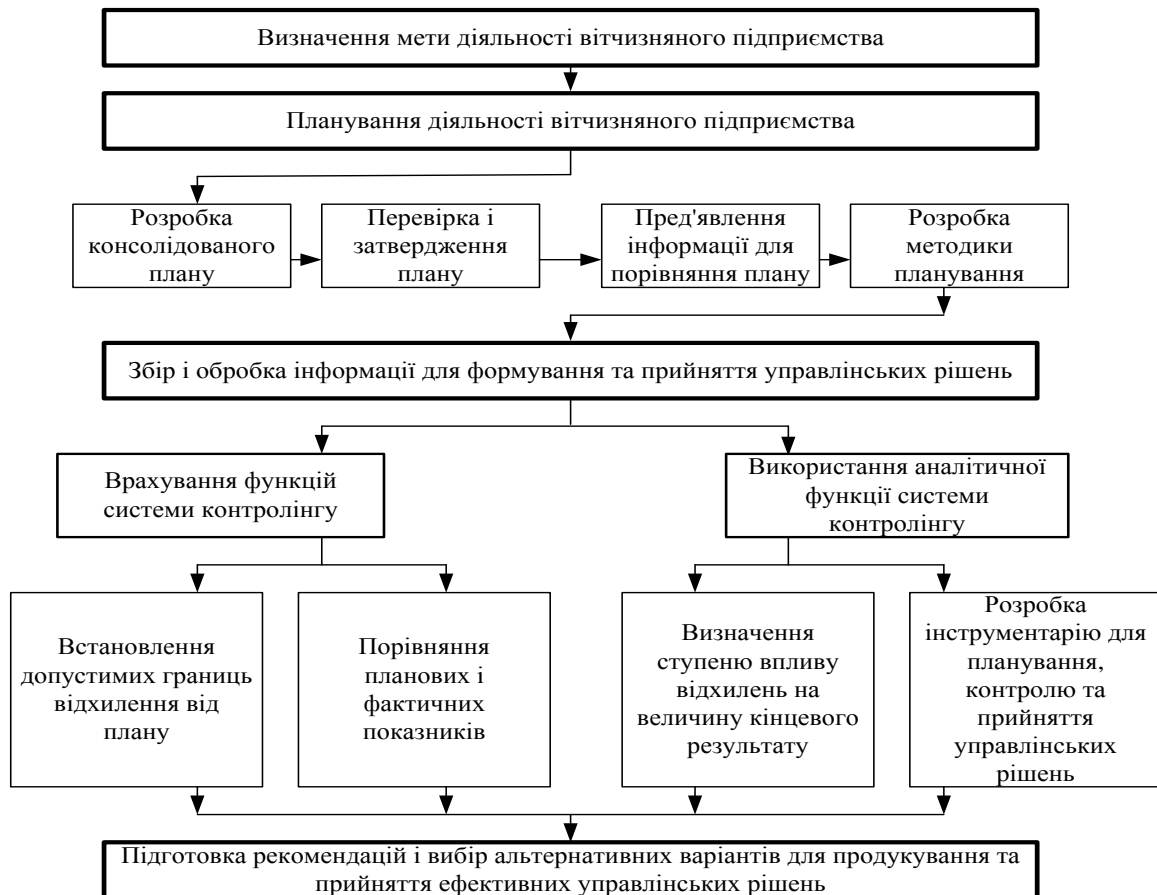


Рис.1. Схема впровадження системи контролінгу на вітчизняних підприємствах

Для ефективного впровадження системи контролінгу на вітчизняних підприємствах необхідно застосовувати механізм її впровадження. Механізм впровадження системи контролінгу на

вітчизняних підприємствах включає: об'єктивні фактори впровадження системи контролінгу; основні інструменти контролінгу (аналіз вихідної ситуації, постановка цілей, ринкові стратегії,

функціональні стратегії, оцінка бізнесу, впровадження системи контролінгу (рис. 2). операціоналізація та інші додаткові заходи); етапи

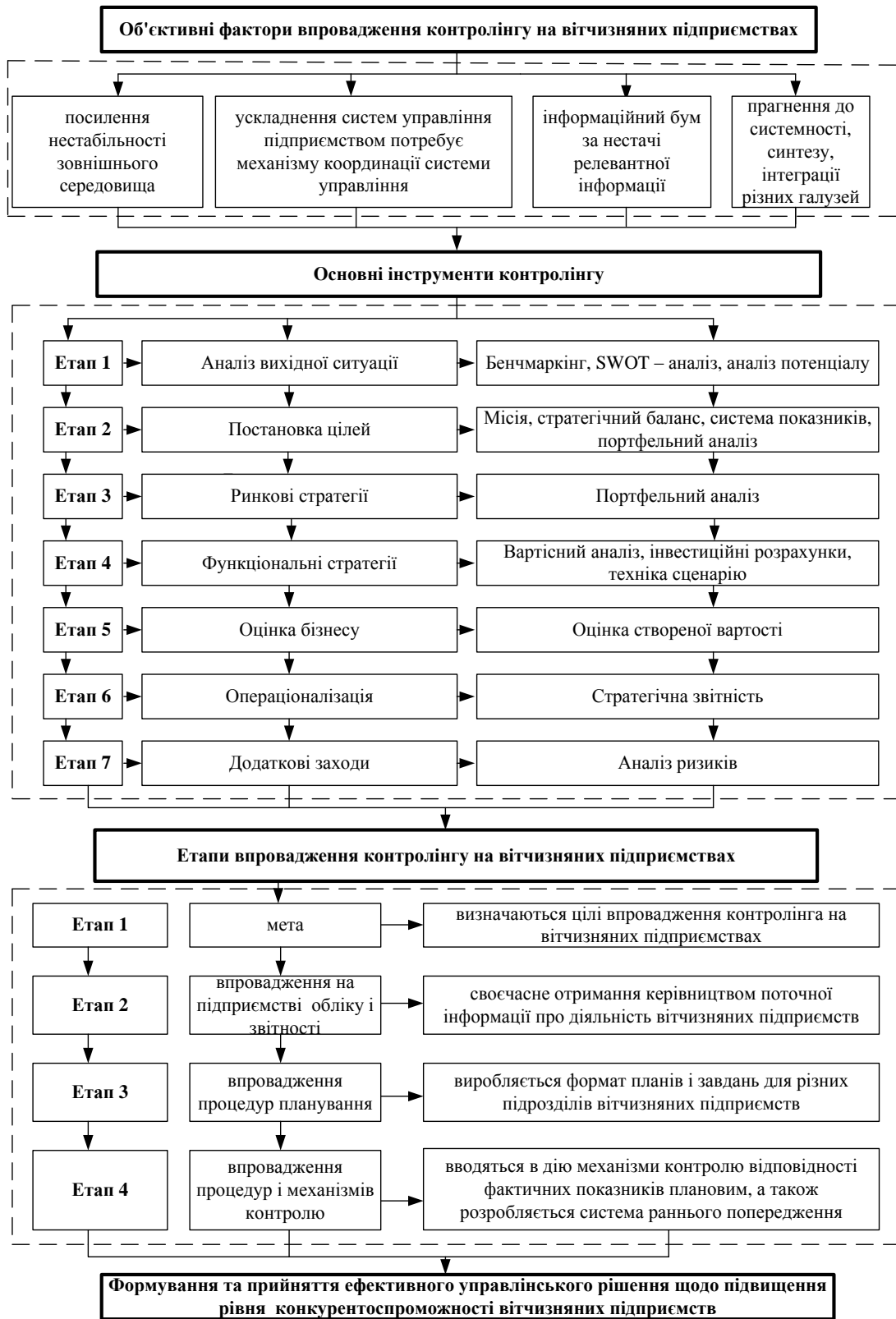


Рис. 2. Механізм впровадження системи контролінгу на вітчизняних підприємствах

Механізм впровадження системи контролінгу на вітчизняних підприємствах надасть можливість продукувати ефективні управлінські рішення щодо підвищення рівня їх конкурентоспроможності.

Висновки. У сучасних умовах господарювання на вітчизняних підприємствах недоліком є відсутність інформації про поточний стан і про перспективи їх діяльності, які потребують ефективного формування нових підходів до управління. Впровадження системи контролінгу на вітчизняних підприємствах надасть можливість досягти успіхів і визнання на вітчизняному та світовому ринках, за рахунок продукування ефективних управлінських рішень. Механізм впровадження системи контролінгу на вітчизняних підприємствах включає в себе оцінку: об'єктивних факторів впровадження контролінгу; інструментів контролінгу; етапів впровадження контролінгу.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Балацкий Е.О. Финансові потоки у глобальному світі // Механізм регулювання економіки, міжнародний науковий журнал, № 3, т. 1 (35), 2008. – Суми: Університетська книга - С. 173 – 180.
2. Веклич О. О. Економічний механізм регулювання контролінгу в Україні / О. Веклич. – К.: 2003. – 88 с.
3. Давидович І.Є. Контролінг: Навчальний посібник. / І.Є. Давидович. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 552 с.
4. Калайтан Т.В. Контролінг: Навчальний посібник./ Т.В. Калайтан. – Львів: Новий Світ-2000, 2008. – 252 с.
5. Портна О. В. Контролінг: навч. посібник / О. В. Портна. – Львів: Магнолія 2006, 2009. – 262 с.
6. Пушкар М. Контролінг: Монографія/ М. Пушкар, Р. Пушкар,; М-во освіти і науки України, Терноп. академія народ. господ. - Тернопіль: Карт-бланш, 2004. - 370 с.
7. Савицька Г.В. Економічний аналіз діяльності підприємства: Навчальний посібник./ Г.В. Савицька. – К.: Знання, 2004. – 654 с.
8. Терещенко О. О. Контролінг у системі антикризового управління підприємством / О. О. Терещенко // Фінанси України. - 2001. - № 12. - С. 56-63.
9. Фатхудинов Р.А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление./ Р.А. Фатхудинов. - М.: ИНФРА - М. - 2000.-312 с.
10. Контролінг - від теорії до реалізації на практиці : моногр. / [кол. авт.: В. В. Прохорова, Л. С. Мартюшева, Н. Ю. Петрусевич, Ю. В. Прохорова]; Харківський національний економічний університет. - Харків: ІНЖЕК, 2006.- 198 с.
11. Чобіток В.І. Управлінні потенціалом конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту на засадах контролінгу : автореф. дис. канд. економ. наук : 08.00.04 - економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / Вікторія Іванівна Чобіток. – Х.: 2012. – 24 с.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткіна Ю.М.

УДК 330.65

ФОРМАЛІЗАЦІЯ ПІДХОДІВ ДО ДІАГНОСТИКИ РІВНЯ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДУВАННЯ

Ус Ю.В., к.е.н., доцент (УІПА)

У статті визначені проблеми формалізації підходів до діагностики рівня фінансової безпеки машинобудівних підприємств. Проведений аналіз складу чинників та рівня їх впливу на розвиток підприємств машинобудування в Україні. Визначені стратегічні напрями діяльності машинобудівних підприємств України.

Ключові слова: *фінансова безпека, рівень фінансової безпеки, діагностика, розвиток.*

ФОРМАЛИЗАЦИЯ ПОДХОДОВ К ДИАГНОСТИКЕ УРОВНЯ ФИНАНСОВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОЕНИЯ

Ус Ю.В., к.э.н., доцент (УИПА)

В статье определены проблемы формализации подходов к диагностике уровня финансовой безопасности машиностроительных предприятий. Проведен анализ состава факторов и уровня их влияния на развитие предприятий машиностроения в Украине. Определены стратегические направления деятельности машиностроительных предприятий Украины.

Ключевые слова: финансовая безопасность, уровень финансовой безопасности, диагностика, развитие.

FORMALIZATION OF APPROACHES TO DIAGNOSTICS OF LEVEL OF FINANCIAL SAFETY OF THE ENTERPRISES OF MECHANICAL ENGINEERING

Us. U.V. candidate of economic science, docent

In article problems of formalization of approaches to diagnostics of level of financial safety of machine-building enterprises are defined. Financial safety of the enterprises of mechanical engineering consists in ability of the enterprise independently to develop and lead financial strategy according to the purposes of the general, corporate strategy, in the conditions of uncertainty and the competitive environment. It is carried out by means of administrative personnel of the enterprise.

The analysis of structure of factors and level of their influence on development of the enterprises of mechanical engineering in Ukraine is carried out. A significant amount of threats which concern functioning of a financial system of the enterprise demands improvement of mechanisms of ensuring its financial safety. Realization of this task is made at the expense of the analysis of external and internal threats, an assessment of consequences of their influence on financial activity of the enterprise and formation of a complex of administrative decisions which allow to increase the speed of its adaptive reaction to negative influence of environment.

Strategic activities of machine-building enterprises of Ukraine are defined. Need of continuous observance of financial safety it is caused objectively available for each subject of managing by a problem of ensuring stability of functioning and achievement of main goals of the activity. Level of financial safety of the enterprises of mechanical engineering depends on that, its management is how effective and will be capable to prevent possible threats and to liquidate harmful consequences of separate negative components of the external and internal environment.

Keywords: financial safety, level of financial safety, diagnostics, development.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. На сучасному етапі розвитку для економіки характерною рисою є необхідність урахування підприємствами наслідків світової фінансової кризи. З огляду на це виникає необхідність постійного вдосконалення забезпечення їх фінансової безпеки та виявлення загроз, які можуть вплинути на її рівень. Фінансова безпека та використання інструментарію тактичного і стратегічного управління сприяє створенню передумов для якісних перетворень у діяльності підприємств та обумовлює своєчасне виявлення загроз у зовнішньому та внутрішньому середовищі. Особливої актуальності питання діагностики рівня фінансової безпеки набуває для підприємств машинобудівної галузі, що зумовлено її значною часткою у формуванні ВВП України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема рівня фінансової безпеки на підприємстві розглядалась багатьма науковцями. Зокрема, П.А.Колпаков [1] виокремлює в якості базових нормативно-правовий, системний, функціональний та синергетичний підходи діагностування рівня фінансової безпеки. Інші науковці виділяють: О.Нагірна [2] – інформаційний підхід, Ю.Б.Кракос, Р.О.Разгон [3] – ресурсний та програмно-цільовий підходи, О.Колісник [4] – стаціонарний, динамічний та інституційний підходи.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Питання діагностики - одне з центральних питань економічної науки, оскільки стосується сутності та змісту управлінської діяльності. Аналіз функцій діагностики, їх чітка

обгрунтована класифікація мають важливе значення для розробки наукових основ побудови системи управління, визначення її структури і ступеня централізації і децентралізації. Доцільно зауважити, що сьогодні проблема діагностики рівня фінансової безпеки набула особливого значення, оскільки рівень спрацювання основних засобів промислового комплексу країни досяг критичної межі. У зв'язку з цим, актуальним постає питання формалізації підходів до діагностики рівня фінансової безпеки підприємств машинобудування, що на сьогодні не знайшло значного відображення у працях відомих вчених-економістів.

Постановка завдання. Мета дослідження полягає в систематизації та науково-теоретичній

формалізації підходів до діагностики рівня фінансової безпеки підприємств машинобудування України; проведенні аналізу складу чинників та рівня їх впливу на розвиток підприємств машинобудування та визначення стратегічних напрямів їх діяльності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для машинобудівних підприємств, що працюють в умовах конкуренції, можна виділити наступні види рівнів фінансової безпеки підприємства: підтримуючий, мінімальний, дуже низький, низький, середній, високий і дуже високий. Кількісна оцінка та характеристика кожного рівня фінансової безпеки підприємства наведені на рис. 1.

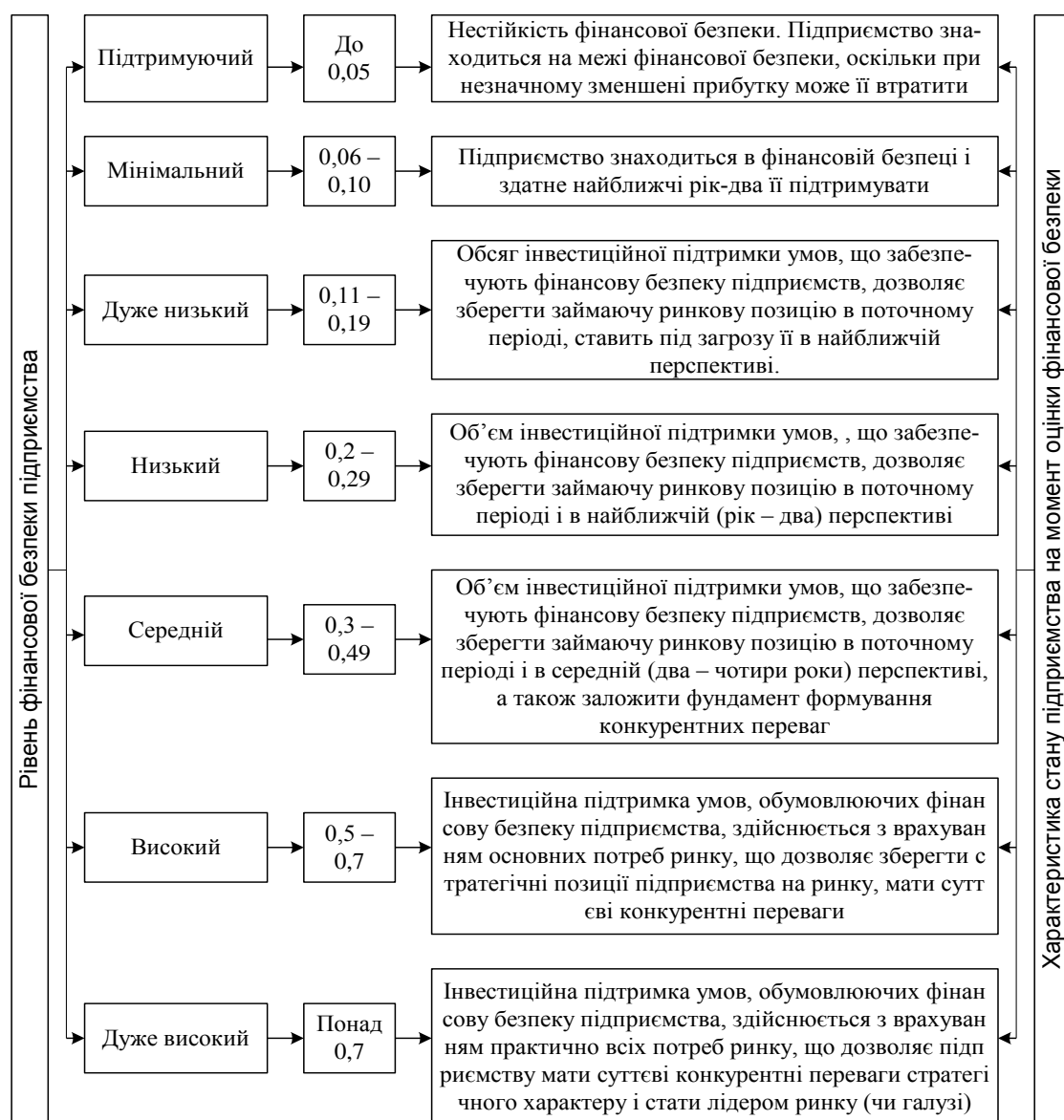


Рис. 1. Характеристика рівнів фінансової безпеки підприємства, діючого в умовах конкуренції

Для забезпечення стабільності функціонування підприємства та досягнення головних цілей своєї діяльності виникає необхідність постійного дотримання фінансової безпеки. Рівень фінансової безпеки підприємства залежить від того, наскільки ефективно її керівництво і спеціалісти (менеджери) будуть

спроможні уникнути можливих загроз і ліквідувати шкідливі наслідки окремих негативних складових зовнішнього і внутрішнього середовища. Аналіз загроз, які впливають на фінансову безпеку підприємства представлені на рис. 2.

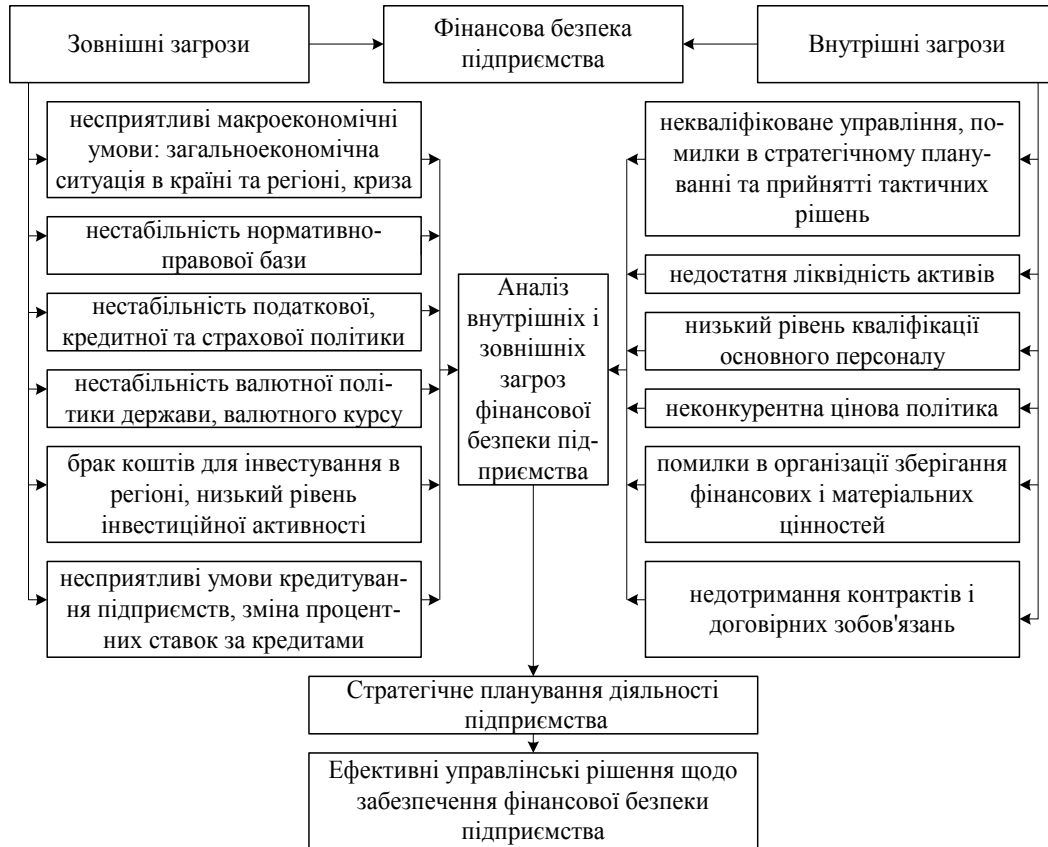


Рис. 2. Аналіз загроз, які впливають на фінансову безпеку підприємства

Питання, пов'язані з вибором та уніфікацією системи методів та показників діагностики рівня фінансової безпеки підприємства, набувають актуальності у кризових умовах розвитку економіки. Оскільки саме правильний вибір, послідовність та методика розрахунків, дозволить розробити ефективний механізм для якісного покращення фінансово-господарської діяльності підприємства.

Під діагностикою розуміється процес всебічного дослідження об'єкта з метою отримання висновку про його стан. В діагностиці рівня фінансової безпеки підприємства першорядна увага приділяється ефективності використання технічних, матеріальних і фінансових ресурсів, підвищенню продуктивності праці, прискоренню оборотності оборотних коштів, рентабельності виробництва. Тому діагностику рівня фінансової безпеки можна віднести до найважливішого засобу контролю виробничо-господарської діяльності підприємств і

організацій. Існуючі методи та підходи діагностики дозволять гнучко реагувати на зміни зовнішнього та внутрішнього середовища, активно втручатися у хід виробничих процесів і постійно змінюваних господарських ситуацій, сприяти зменшенню ризику, пов'язаного з невизначеністю й вибором альтернативних рішень з управління господарськими ситуаціями, формування рекомендацій для прийняття зважених і адекватних управлінських рішень.

Інформаційний підхід діагностування рівня фінансової безпеки підприємств машинобудування передбачає забезпечення надійності інформаційної системи підприємства та збереження інформаційних ресурсів шляхом проведення спеціальних перевірок осіб, що допускаються до роботи з фінансовими документами та недопущення її незаконного розповсюдження [2].

Проте на сучасному етапі розвитку ринкової економіки інформаційний підхід не має достатнього

застосування, оскільки не ураховує всіх аспектів проблеми управління фінансовою безпекою.

З позицій ресурсного підходу рівень фінансової безпеки визначається як стан корпоративних ресурсів (виробничих, фінансових, людських, інформаційних тощо) і підприємницьких можливостей, який забезпечує їх ефективне використання в поточному періоді та на перспективу з метою забезпечення розвитку підприємства [3].

Ресурсно-функціональний підхід до діагностики рівня фінансової безпеки машинобудівного підприємства розглядається в наступних аспектах: забезпечення адаптації підприємства до змін ринкової кон'юнктури та якості реалізації управлінських функцій (планування, облік, аналіз).

На підставі застосування програмно-цільового підходу фінансова безпека підприємств машинобудування передбачає формулювання проблемної ситуації; визначення цільової настанови управління фінансової безпеки (визначення мети, постановка завдань) та розробки програм реалізації сформульованої політики [3].

Офіційно визнаним підходом до діагностики рівня фінансової безпеки є стаціонарний підхід. В його межах фінансова безпека розглядається як стан об'єкта з точки зору його рівня, визначається незалежністю, стійкістю, стабільністю та потребує застосування інструментів фінансового менеджменту [4]. Проте можливості застосування такого підходу на практиці заперечують прихильники динамічного підходу, які вважають, що безпека є сукупністю умов функціонування суб'єкта, що контролюється ним.

В практиці діагностування рівня фінансової безпеки машинобудівного підприємства значного розповсюдження набув також системний підхід. Саме цей підхід та особливості застосування інструментів та методів управління підприємством в фінансовій науці обумовили виокремлення її системі економічної безпеки підприємства її складових, зокрема фінансової безпеки [4]. За допомогою системного підходу будь-яка система безпеки розглядається як сукупність взаємозалежних елементів (підсистем), що має "вихід" (ціль – зниження рівня або попередження погроз), "вхід" (ресурси – фахівці, техніка й устаткування, механізми керування, фінансування), "процес" (практична робота із забезпечення безпеки – планування, організація, керування, взаємодія, підготовка й проведення конкретних заходів щодо протидії погрозам і ризикам), зв'язок із зовнішнім середовищем, зворотній зв'язок. Таке визначення системного підходу до управління

безпекою є досить зрозумілим і формує чітке уявлення про механізм забезпечення фінансової безпеки підприємства.

Висновок. Таким чином, здійснивши формалізація підходів до діагностики рівня фінансової безпеки підприємств машинобудування можна сказати, що всі існуючі підходи потрібно детально аналізувати й потім приймати виважені управлінські рішення щодо впливу фінансової безпеки на загальний стан підприємств. Оскільки основними цілями фінансової безпеки машинобудівного підприємства є: високоефективний менеджмент, технологічна незалежність і висока конкурентоспроможність, високий рівень кваліфікації персоналу, правове забезпечення всіх сторін фінансової діяльності, ефективне інформаційне забезпечення, захист комерційної таємниці, мінімізація негативного впливу на екологію, безпеку майна та капіталу. Саме визначення рівнів, цілей та загроз фінансової безпеки підприємств, діючих в умовах конкуренції, розраховано на їх захист від фінансової кризи, й забезпечення стратегічної стабільності функціонування.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Колпаков П.А. Концептуальные основы экономической безопасности фирмы. - Автореф. дис. канд. экон. наук: 08.00.01 - М.: МГУ, 2007. – 24 с.
2. Нагірна О. Інформаційна та фінансова безпека компанії, або «рекрутинг чужими руками». Частина I // Практика управління. – 2007. - №8.– С.38-40.
3. Кракос Ю.Б., Разгон Р.О. Управління фінансовою безпекою підприємств // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2008. - №1. – С.86-97.
4. Колісник О. Альтернативні підходи в теорії безпеки і їх застосування у фінансовій науці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.library.tane.edu.ua/images/nauk_vydannya/KZ_ITgn.pdf
5. Барановський О. І Фінансова безпека / Ін-т екон. прогнозування. - К.: Фенікс, 1999. – 338
6. Барановський О.І. Фінансова безпека в Україні (методологія оцінки та механізми забезпечення) / О.І. Барановський. – К.: Київ. Нац. Торг.-екон.ун-т, 2004. – 759с.
7. Шостак Л. В. Фінансово-економічна безпека підприємства / Л. В. Шостак, О. О. Помазун // вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 38. – С. 144-146.
8. Сухоруков А.І. Фінансова безпека держави : навч. посібн. / А. І. Сухоруков, О. Д. Ладюк. – К. : Центр учбової літератури, 2007. – 192 с.

*Рецензент д.е.н., професор УІПА Прохорова В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткіна Ю.М.*

УДК 624:658.5.003.1

ПРОАКТИВНА СТРАТЕГІЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ БУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

Чердніченко А.О., аспірант (ХНУМГ ім. О.М. Бекетова)

В статті досліджено теоретичні аспекти стратегічного управління інформаційною безпекою підприємств будівельної галузі. Грунтуючись на тому, що інформація є ключовим активом сучасних підприємств, зроблено висновок про значимість проактивних підходів при реалізації стратегії забезпечення інформаційної безпеки. Шляхом використання методу побудови дерева цілей сформовано систему цільових орієнтирів, цілей та завдань проактивної стратегії інформаційної безпеки підприємств будівельної галузі, котра сприятиме успішній реалізації превентивних заходів інформаційної безпеки.

Ключові слова: стратегія, інформаційна безпека, проактивний підхід, превентивні заходи, дерево цілей, підприємства будівельної галузі.

ПРОАКТИВНАЯ СТРАТЕГИЯ ИНФОРМАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Чердніченко А.О., аспірант (ХНУГХ ім. А.Н. Бекетова)

В статье исследованы теоретические аспекты стратегического управления информационной безопасностью предприятий строительной отрасли. Учитывая, что информация является ключевым активом современных предприятий, сделан вывод о значимости проактивных подходов при реализации стратегии обеспечения информационной безопасности. Путем использования метода построения дерева целей сформирована система целевых ориентиров, целей и заданий проактивной стратегии информационной безопасности предприятий строительной отрасли, которая будет способствовать успешной реализации превентивных мероприятий информационной безопасности.

Ключевые слова: стратегия, информационная безопасность, проактивный подход, превентивные мероприятия, дерево целей, предприятия строительной отрасли.

PROACTIVE STRATEGY OF INFORMATION SECURITY OF ENTERPRISES OF CONSTRUCTION INDUSTRY

*Cherednychenko A.O., post-graduate student
(O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv)*

The article investigates the theoretical aspects of strategic information security management of enterprises of construction industry. Considering that information is a key asset of modern enterprises, concluded about the importance of a proactive approach in realizing the strategy of ensuring the information security. By using, the method of constructing the tree of purposes formed a system of targets, objectives and tasks of proactive strategy of informational security of enterprises of construction industry. As a strategic guideline defined a goal - the prevention of threats to information security, and the main directions proactive work include: prevention of economic espionage; modernization of the information infrastructure; improving the system of support the management decision; formation of information culture; information support measures improve the image. Development and implementation of a proactive strategy will contribute to the successful implementation of preventive measures of information security.

Keywords: strategy, informative safety, proactive approach, preventive measures, tree of purposes, enterprises of construction industry.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями Сучасні підприємства будівельної галузі, котрі націлені на конкурентноспроможний розвиток продовжують міняти відношення до інформаційної безпеки. Роль цієї функції поступово зростає, оскільки підприємства усвідомлюють важливість інформації як свого

ключового активу. Традиційний реактивний підхід втрачає свою ефективність і підприємства прагнуть управляти даними на основі стратегічних проактивних заходів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вирішенню проблем управління інформаційною безпекою присвятили праці такі вчені як

В.В. Андріанов, С.Л. Зефіров, В.Б. Голованов, Н.А. Голдуєв, С.В. Кавун, В.В. Костров, В.І. Слепцов, О. Лукацький, В.І. Ярочкин та інші [1-6], які розглядають різноманітні заходи щодо забезпечення інформаційної безпеки.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Враховуючи значний добуток вчених в галузі управління інформаційною безпекою, залишаються актуальними та потребують подальшого дослідження питання формування стратегії забезпечення інформаційної безпеки на підприємствах будівельної галузі, у тому числі визначення превентивних заходів попередження загроз інформаційній безпеці.

Метою статті є розкриття цілей, завдань та заходів проактивної стратегії інформаційної безпеки будівельних підприємств.

Виклад основного матеріалу дослідження. Стратегія – це генеральна програма дій, що спрямована на досягнення визначених орієнтирів діяльності підприємства на підставі оцінки його потенційних можливостей і прогнозування розвитку зовнішнього середовища [7, С. 127].

В загальному випадку стратегію можна розглядати як детальний всесторонній комплексний план, призначений для того, щоб забезпечити здійснення місії й досягнення цілей підприємства

найбільш ефективно. Основна задача такого плану — забезпечити нововведення і зміни на підприємстві відповідно до змін в навколишньому середовищі.

Реальна стратегія підприємства складається не тільки з направлених (запланованих) дій, але і з реакції на непередбачені обставини. Отже, стратегію необхідно розглядати як симбіоз запланованих дій (проактивна стратегія) і адаптивної реакції на ситуацію, що виникла (реактивна стратегія) [7, С. 128].

Сьогодні термін «проактивність» широко використовується в різних науках, проте її узагальнююча характеристика запропонована Ньюстромом і Девісом в їх праці «Організаційна поведінка»: проактивність – це передбачення подій, ініціація змін, прагнення «тримати в своїх руках» долю організації [8, С. 343]. Саме проактивність є основою конкурентоспроможності і ефективності підприємств в сучасному нестабільному світі. Виходячи з цього розглянемо основні напрямлення і цілі проактивної стратегії забезпечення інформаційної безпеки. Підхід проактивності націлений на попередження загроз інформаційної безпеки, а також на забезпечення високої якості інформації в системі прийняття управлінських рішень на підприємстві, тому вважаємо, що головною метою є попередження виникнення загроз і ризиків інформаційної безпеки (рис. 1).



Рис. 1. Схема дерева цілей досягнення стратегічної мети проактивної стратегії інформаційної безпеки
Джерело: власна розробка

В першу чергу сформуємо головні напрями проактивної роботи, а саме: запобігання економічному шпигунству; модернізація інформаційної інфраструктури; удосконалення системи підтримки ухвалення управлінських рішень; формування інформаційної культури; інформаційна підтримка репутаційних заходів.

Багато підприємств спрямовують зусилля своїх спецслужб на постійну розвідку досягнень інших підприємств, особливо їх патентів, комерційних, технологічних і виробничих таємниць. Саме тому темі економічного шпигунства, захисту інсайдерської інформації стало приділятися велика увага і ця проблематика

набула великого значення. Методи отримання інформації охоплюють весь спектр і персонал розвідслужб, включаючи використання агентурного апарату, кадрових розвідників, можливостей резидентур, використання журналістів, практикантів, отримання інформації технічним шляхом й т.д. Але економічне шпигунство має деякі особливості, до яких відносять: аналіз відкритих джерел; отримання інформації у ході бесід, перемов, спілкування; використання сучасної електронної, інформаційної техніки і спеціальних пристроїв (комп'ютерне шпигунство; появу агентів на підприємстві. Останні являють собою найбільшу небезпеку для інтересів безпеки підприємства [9].

Економічним шпигунством у будівельній галузі займаються ті підприємства, метою яких є виготовлення власних більш дешевих копій проектів будівництва і виходу з ними на ринок. Для таких підприємств головним є отримання технічної документації та інформації про проекти та макетів майбутніх споруд підприємств-конкурентів.

Проактивні способи захисту підприємства будівельної галузі від економічного шпигунства пропонуємо визначати в залежності від методів економічного шпигунства (рис. 2).

Все більшого значення в запобіганні виникнення загроз інформаційної безпеки належить модернізація інформаційної інфраструктури.

Для успішного створення і впровадження корпоративної інформаційної системи в будівельному підприємстві необхідно забезпечити реалізацію таких її основних взаємозв'язаних складових:

- 1) технологій, що визначають бізнес-процеси в інформаційній системі й формалізують їх з урахуванням всіх взаємозв'язків в будівельній компанії;
- 2) програмне забезпечення, що реалізує необхідну функціональність інформаційної системи;
- 3) апаратура, що забезпечує функціонування інформаційної системи.



Рис. 2. Заходи із запобігання економічному шпигунству
Джерело: власна розробка

Передові будівельні компанії в останні декілька років прагнуть використовувати все, що можуть запропонувати в галузі інформаційного сервісу. Наприклад, IP-телефонію, яка дозволяє забезпечувати віддалені майданчики телефонним зв'язком в найкоротші терміни і за економними цінами. Раніше всі будівельні підприємства намагалися вирішувати цю задачу на місцях за допомогою підключення місцевого телефону. Для цього вони залучали операторів зв'язку, які тягнули дроти до місця будівництва, що часто було неможливе через важкодоступність і віддаленості будівельних майданчиків. Так, до речі, намагаються діяти багато хто дотепер. Тим часом канал зв'язку можна організувати набагато більш простим і зручним способом, наприклад, за допомогою технологій WiMAX і 3G.

Ще одним ефективним інструментом є електронна пошта. Будівельний бізнес потребує оперативного обміну інформацією між співробітниками. Наприклад, генеральному директору необхідно призначати зустрічі і наради або розсилати своїм менеджерам якісь важливі повідомлення. Для цього в передових компаніях використовується синхронізація електронної пошти, календарів і контактів на мобільних пристроях за допомогою Microsoft Exchange. При цьому вся важлива бізнес-інформація, що зберігається на сервері підлягає резервному копіюванню.

З попереднім напрямком тісно пов'язана наступна група завдань, котра націлена на удосконалення системи підтримки ухвалення управлінських рішень. Зокрема, можна виділити наступні задачі:

1. Задачі по складанню документації, що регламентує організацію і технологію матеріальних процесів: виробництво будівельно-монтажних робіт, поставки ресурсів (розчину, бетону, деталей), робота машин і механізмів, екскавація і перевезення ґрунту, виготовлення деталей і конструкцій й т.д. Очевидно, що в цих випадках змістовний опис задачі є описом цих матеріальних процесів з аналізом і вказівкою, які саме процеси повинні бути регламентовані, в якій принциповій формі (графіки, розклади, моделі і т. д.) повинна бути випущена документація та яка ідея вдосконалення виробництва повинна бути використана при цьому.

2. Задачі планування діяльності організаційно-економічної системи (будівельний трест, главк, підприємство і т. д.). Для такого роду задач характерні процеси: розробка завдання (програми) з урахуванням директив на термін, визначення характеру планування (перспективне, поточне, оперативне), розподілу завдань по виконавцях і розрахунку показників роботи, які повинні бути досягнуті при виконанні цих

планових завдань. Змістовний опис такого роду задач відображає загальні принципи планування та повинен характеризувати особливості їх реалізації в умовах даної організації, а також визначати вимоги до планової документації, автоматизацію складання якої намічається здійснювати за допомогою ЕОМ.

3. Задачі проектування об'єктів будівництва, конструкторських розробок машин і т.д. Змістовний опис таких задач може відображати творчі процеси з виробітки як архітектурно-планувальних рішень, так і добре формалізованих методів інженерних розрахунків, будівельних конструкцій, деталей машин, розрахунків кошторисів і т.д.

4. Задачі нормування виробничих процесів. Задачі нормування виробничих процесів, складання калькуляцій на укрупнені елементи споруд, розрахунки потреб матеріальних ресурсів й ін., в змістовному описі таких задач можуть бути виділені процеси створення елементних норм, що розробляються на основі даних хронометражу і статистичної обробки останніх. Інший аспект цієї групи задач представляється як розрахунки калькуляції витрат праці, заробітної плати або потреби в матеріальних ресурсів на задані об'єми робіт з використанням елементарних або агрегованих норм.

5. Задачі контролю і регулювання виробничих процесів описуються так: інформаційні процеси отримання оперативної інформації про фактичні значення параметрів контрольованого виробництва, порівняння цих величин з розрахунковими (заданими), виявлення відхилень і вироблення і реалізацію команд управління. В будівництві змістовний опис задач оперативного контролю може включати контроль графіків-розкладів поставки ресурсів, оперативне управління ходом будівництва на основі мережних моделей, контроль за виконанням календарних планів робіт і т.д.

6. Задачі обліку і звітності. Змістовний опис таких задач може в основному повторювати діючі інструкції, форми звітності, методи їх заповнення (і т. д.), оскільки і бухгалтерія, і статистична звітність строго регламентовані і не допускають відхилень і використання довільних нерегламентованих форм.

7. Задачі інформаційно-довідкової служби організацій і підприємств. Йдеться, по суті справи, про створення автоматизованих довідково-інформаційних систем, заснованих на використуванні формалізованих документів, тобто фактографічних інформаційно-довідкових систем або документальних, котрі використовують неформалізовану документацію, у тому числі науково-технічну літературу.

Наступна група завдань пов'язана з формуванням інформаційної культури. Інформаційна культура – це здатність суспільства ефективно використовувати інформаційні ресурси і засоби інформаційних комунікацій; застосовувати передові досягнення в області розвитку засобів інформатизації і інформаційних технологій [10].

Інформаційна культура, будучи системою, має системоутворююче ядро, яким є інформаційна діяльність. Вона є продуктом різноманітних творчих здібностей людини і виявляється в наступних аспектах [11]:

- в конкретних навиках по використуванню технічних пристроїв (від телефону до персонального комп'ютера і комп'ютерних мереж);

- в здатності використовувати в своїй діяльності комп'ютерну інформаційну технологію, базовою складовою якої є численні програмні продукти;

- в умінні вилучати інформацію з різних джерел: як з періодичного друку, так і з електронних комунікацій, представляти її в зрозумілому вигляді і уміти її ефективно використовувати;

- у володінні основами аналітичної переробки інформації;

- в умінні працювати з різною інформацією;

- в знанні особливостей інформаційних потоків в своїй області діяльності.

Завдання управління інформаційною культурою полягає в:

- підвищенні кваліфікації в галузі ІТ-технологій;

- дотриманні норм інформаційної етики;

- формуванні психологічних установок щодо ефективного використання ІТ-технологій та інформації.

Важливим напрямком інформаційної безпеки вважаємо захист інформації щодо репутації підприємств будівельної галузі. З цією метою доцільно здійснювати моніторинг інформації про підприємство за такими напрямками [192]: моніторинг інформаційного поля бренду; моніторинг конкурентів; моніторинг клієнтського сервісу; моніторинг при розробці продукту; моніторинг антикризових комунікацій; моніторинг ефективності реклами і маркетингу; моніторинг пошукової оптимізації; моніторинг публікацій засобів масової інформації.

Перераховані види моніторингу допомагають швидко проаналізувати репутацію, привернути нову аудиторію і побудувати ефективні стратегічні і тактичні плани поведінки підприємства на ринку.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Таким чином, на основі використання методу побудови дерева цілей сформована система орієнтирів, цілей і завдань проактивної стратегії інформаційної безпеки підприємств будівельної галузі. В якості стратегічного орієнтира визначена мета – попередження загроз інформаційній безпеці, а до

головних напрямів проактивної роботи віднесені: запобігання економічному шпигунству; модернізація інформаційної інфраструктури; удосконалення системи підтримки ухвалення управлінських рішень; формування інформаційної культури; інформаційна підтримка заходів підвищення іміджу. Реалізація запропонованих заходів дозволяє створити дієву систему попередження виникнення загроз інформаційної безпеки на підприємствах будівельної галузі.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Андрианов В. В. Обеспечение информационной безопасности бизнеса [Электронный ресурс] / В. В. Андрианов, С. Л. Зефирова, В. Б. Голованов, Н. А. Голдуев. – Режим доступа:

http://bezopasnik.org/article/book/andrianov_infobez_biz_2011.pdf

2. Інформаційна та економічна безпека діяльності підприємства: конспект лекцій / В. І. Слепцов.- Запоріжжя: ЗНТУ, 2007. - 70 с.

3. Кавун С. В. Информационная безопасность в бизнесе / С. В. Кавун. – Харьков: Изд. ХНЭУ, 2007. – 408 с.

4. Костров А. В. Основы информационного менеджмента : учеб. пособие / А. В. Костров; 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Финансы и статистика, 2004.– 528 с.

5. Лукацкий А. Что понимается под оценкой эффективности информационной безопасности? [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.globalcio.ru/experts/>

6. Ярочкин В. И. Основы защиты информации. Служба безопасности предприятия : учеб. пособие / В. И. Ярочкин, Д. Б. Халупин. – М. : ИПКИР, 1993.- 42 с.

7. Дикань В. Л. Стратегічне управління : навч. посібник / [В. Л. Дикань, В. О. Зубенко, О. В. Маковоз, І. В. Токмакова, О. В. Шраменко]. – К.: Центр учбової літератури, 2013. – 272 с.

8. Ньюстром Д. Организационное поведение : поведение человека в процессе труда / Д. Ньюстром, К. Дэвис ; пер. с англ. ; под ред. Ю. Н. Каптуревского. – СПб. : Питер, 2000. – 447с.

9. Про розвідувальні органи України : [закон України : офіц. текст : за станом на 18 квітня 2001 р., із змінами, внесеними Законом

Україні від 01 січня 2014 р.] : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2331-14>
10. Лапина Н. А. Управление информационной культурой персонала : автореф. дис. на соискание науч. степени канд. экон. наук : спец. 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством» / Н. А. Лапина. – СПб., 2003. – 24 с.

11. Пронина Л. А. Информационная культура как фактор развития информационного общества [Электронный ресурс] / Л. А. Пронина // Аналітика культурології. – 2008. – №10. – Режим доступа : <http://cyberleninka.ru/article/n/informatsionnaya-kultura-kak-faktor-razvitiya-informatsionnogo-obschestva>

Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 363.03.019

ОЦІНЮВАННЯ РИЗИКІВ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ: АНАЛІТИКО-ІНСТРУМЕНТАЛЬНА ТЕХНОЛОГІЯ

Черепня Г.М., здобувач (УІПА)

У статті удосконалено аналітико-інструментальну технологію оцінювання ризиків підприємства, задача якої заключається в чисельному вимірі впливу факторів ризику на ефективність функціонування машинобудівних підприємств. Розрахувавши інтегральний показник оцінки складових ризику машинобудівних підприємств за 7 років було визначено, що найменш плідними для діяльності більшості з них були 2008, 2010-2012 роки. В дані періоди інтегральний показник для більшості підприємств набував низького значення, що може бути спричинено впливом на їх функціонування зовнішніх факторів ризику, таких як нестабільність економічного стану держави, недосконалість законодавства в галузі, зростання цін на сировину, матеріали, напівфабрикати, паливо, устаткування, обладнання та інші складові виробничого процесу. Ця ситуація негативно позначилася на діяльності машинобудівних підприємств, оскільки спричинила зменшення випуску продукції або виготовлення і заміну її на аналогічну, але більш низької якості.

Ключові слова: оцінка, методика, ризик, рівень, аналітико-інструментальна технологія, управлінське рішення.

ОЦЕНКА РИСКОВ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ: АНАЛИТИКО-ИНСТРУМЕНТАЛЬНАЯ ТЕХНОЛОГИЯ

Черепня Г.М., соискатель (УИПА)

В статье усовершенствовано аналитико-инструментальную технологию оценки рисков предприятия, задача которой заключается в численном измерении влияния факторов риска на эффективность функционирования машиностроительных предприятий. Рассчитав интегральный показатель составляющих риска машиностроительных предприятий за 7 лет было определено, что наименее плодотворными для деятельности большинства из них были в 2008, 2010-2012 годы. В данные периоды интегральный показатель для большинства предприятий приобретал низкого значения, может быть вызвано влиянием на их функционирование внешних факторов риска, таких как нестабильность экономического положения государства, несовершенство законодательства в области, рост цен на сырье, материалы, полуфабрикаты, топливо, оборудование, оборудование и другие составляющие производственного процесса. Эта ситуация негативно сказалась на деятельности машиностроительных предприятий, поскольку причиной уменьшения выпуска продукции или изготовления и замену ее на аналогичную, но более низкого качества.

Ключевые слова: оценка, методика, риск, уровень, аналитико-инструментальная технология, управленческое решение.

ENGINEERING ENTERPRISE RISK ASSESSMENT: ANALYSIS-INSTRUMENTAL TECHNOLOGY

Cherepnia G.M., applicant (UIPA)

The paper improved analytical and instrumental technology risk assessment company, whose task consists in numerical terms, the impact of risk factors on the efficiency of the machine-building enterprises. Calculating the integral factor engineering companies in 7 years, it was determined that the least fruitful activity for the majority of them were 2008, 2010-2012. In data periods integral index of most companies acquired low value, which may be due to the influence of their functioning external risk factors such as unstable economic condition of the state, inadequate legislation in the field, rising prices for raw materials, intermediate products, fuel, machinery, equipment and other components of the production process. This situation has a negative impact on the activities of engineering companies, as caused reduction of output or production and replace it with a similar but lower quality.

Keywords: *evaluation, methodology, risk level, analytical and instrumental technology, management solutions.*

Постановка проблеми. Перехід до ринкової економіки спричинив стійку тенденцію зростання кількості фінансово неплатоспроможних машинобудівних підприємств, що знаходяться на грані банкрутства. У той же час, банкрутство підприємств і їх ліквідація означає не тільки збитки для акціонерів, кредиторів, партнерів, споживачів продукції, але й зменшення розмірів податкових платежів до бюджету, а також збільшення безробіття, що, у свою чергу, може слугувати одним із факторів макроекономічної нестабільності.

Однією з причин наявності збиткових підприємств, великої кількості банкрутів можна вважати недосконалу систему управління ризиками. Це, головним чином, пов'язано зі швидкою зміною кон'юнктури фінансового ринку країни, розширенням сфери фінансових відносин і появою нових аналітико-інструментальних технологій та інструментів. У даних умовах машинобудівні підприємства повинні своєчасно ідентифікувати і правильно оцінювати ступінь ризику, ефективно управляти ним з метою обмеження його негативного впливу та мінімізації обсягів фінансових втрат.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Широке коло питань, пов'язаних із дослідженням ризиків підприємств і управління ними, знайшло відображення в роботах багатьох вітчизняних і зарубіжних вчених економістів. Серед них: М. І. Діба [1], М. В. Ніколайчук [2], Н. В. Мисак [3], А. В. Некрасова [4], Г. Ю. Кім [5], І. М. Приймак [6], Партин Г. О. [7], Фесюк М. О. [8] та інші. Але, на сьогодні немає ефективно сформованої аналітико-інструментальної технології оцінювання ризиків підприємства, яка б дозволила нейтралізувати негативний вплив ризиків.

Постановка мети. Метою статті є удосконалення аналітико-інструментальної технології оцінювання ризиків підприємства.

Вклад основного матеріалу. Технологія є багатоскладовою категорією, що відображається

різнomanіттям визначень даного поняття. Аналітико-інструментальна технологія визначається як комплекс дій, який пов'язано із використанням аналітичних та інструментальних основ, що забезпечує існування та вдосконалення технології.

Аналітико-інструментальна технологія оцінювання ризиків підприємства представлена на рис. 1.

Дана технологія включає п'ять етапів. Вибір прийомів управління та впливу на ризики складається із вибору прийомів розв'язання і прийомів зниження ступеня ризиків, що було виявлено. Головний принцип, якого слід дотримуватися на цьому етапі управління, зводиться до мінімізації витрат на втілення обраного курсу дій без шкоди з точки зору якості реалізації обраної стратегії. Завершальним та не менш актуальним етапом є визначення стану ризиків. Це зумовлене тим, що обставини функціонування будь якого суб'єкту господарювання постійно змінюються: виникають нові види ризиків, або нові відомості про існуючі види, удосконалюються процеси цього стану.

Можна сказати, що становлення ефективних ринкових відносин вимагає від машинобудівних підприємств негайного втілення аналітично-інструментальної технології управління ризиками, як ключового фактору успіху. Чим раніше підприємства будуть вводити технологію управління ризиками тим більш ймовірно для них опинитися на голову вище своїх конкурентів. Слід зазначити, що час і ресурси, витрачені на впровадження технології оцінювання ризиків, дуже сильно відрізняються для передових і відстаючих підприємств. Провідні підприємства роблять інвестиції в управління ризиками, дієві як оптимізації їх ризикового профілю, тоді як відстаючі підприємства хоч і намагаються управляти ризиками, проте за відсутності технології перетворюється на безперервну боротьбу з кризами, що настають одна за одною.

Детальний аналіз ризику і розроблення заходів, що зменшують його негативні наслідки до прийнятного рівня, як правило, дозволяють проводити високо ризиковані господарські заходи, фактично ризикуючи настільки малим, наскільки це прийнятно або допустимо для машинобудівного підприємства.

Одним з етапів аналітико-інструментальної технології оцінювання ризиків підприємства є розрахунок інтегрального показника. В нашому випадку необхідно забезпечити більш високу точність оцінок для

кожного аналізованого року, тому перевагу варто віддати класичному алгоритму.

У цьому випадку інтегральний показник оцінки складових ризику буде характеризувати рівень наближення кожного варіанта ефективного (Парето-оптимального) рішення до еталонного (ідеального) варіанта, що має максимальні значення цільових функцій, розраховані на основі одноцільових моделей.

Інтегральний показник оцінки складових ризику розраховується за класичним алгоритмом таксономічного аналізу (рис. 2).

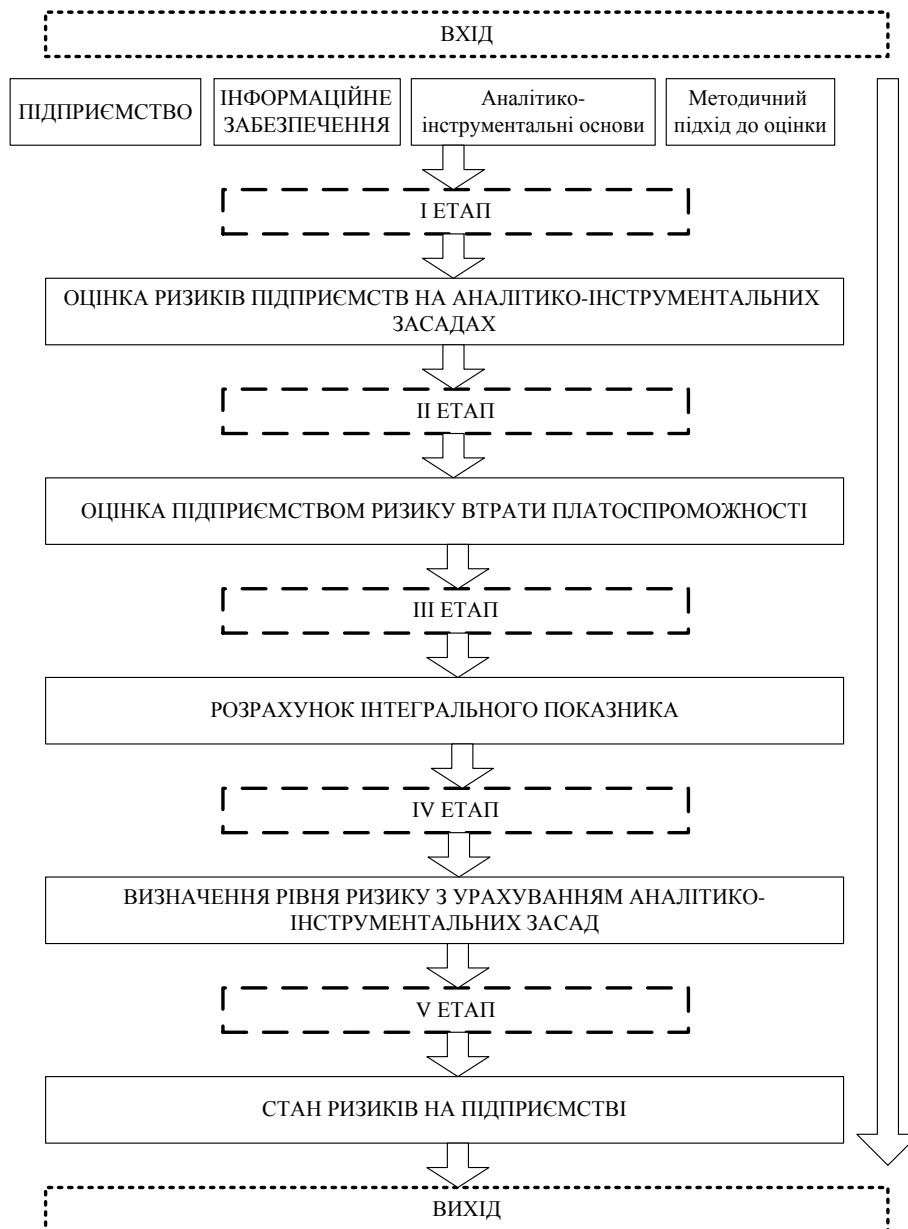


Рис. 1. Аналітико-інструментальна технологія оцінювання ризиків підприємства



Рис. 2. Класичний алгоритм таксономічного аналізу

На основі наданої методики визначимо інтегральний показник оцінки складових ризику для восьми машинобудівних підприємств за 2006-2012 рр., який використовується для визначення

рейтингових складових сукупного масиву даних і приводить їх до єдиної вимірювальної величини (табл. 1).

Таблиця 1

Інтегральна оцінка ризиків машинобудівних підприємств за 2006-2012 рр. (коефіцієнтний вимір)

Підприємство	Рік						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ПАТ «Артемівський машинобудівний завод «Победа труда»	0,690	0,484	0,521	0,445	0,345	0,316	0,484
ПАТ «Новогорлівський машинобудівний завод»	0,634	0,881	0,249	0,119	0,333	0,385	0,491
ПрАТ «Артемівський машинобудівний завод «Вістек»	0,812	0,222	0,303	0,345	0,454	0,613	0,708
ПрАТ «Горлівський машинобудівник»	0,707	0,805	0,129	0,723	0,506	0,371	0,385
ЗАТ «Барвінківський машинобудівний завод»	0,586	0,826	0,270	0,394	0,330	0,412	0,509
ПАТ «Полтавський машинобудівний завод»	0,713	0,046	0,089	0,833	0,346	0,371	0,581
ПАТ «Гребінківський машинобудівний завод»	0,626	0,637	0,750	0,537	0,241	0,157	0,258
ПАТ «Ніжинський механічний завод»	0,887	0,764	0,768	0,622	0,966	0,447	0,427

Проаналізувавши дані машинобудівних підприємств за період з 2006 по 2012 рік, можна сказати, що ПАТ «Артемівський машинобудівний завод «Победа труда» у 2006 році мав достатньо високий інтегральний показник. Це значить, що підприємство функціонувало ефективно, було прибутковим, рентабельним та платоспроможним. Але в динаміці показник зменшувався і у 2011 році досяг найнижчого значення за весь аналізований період та склав 0,316. Це негативна тенденція для підприємства, оскільки свідчить про

неефективну його діяльність та зниження конкурентоспроможності на ринку. Але у 2012 даний показник збільшився до 0,484. Тобто, керівництво ПАТ «Артемівський машинобудівний завод «Победа труда» взяло курс на зміну обраної стратегії розвитку, що привело до покращення його функціонування.

Динаміка інтегральної оцінки ризиків машинобудівних підприємств за 2006-2012 рр. представлена на рис.3.

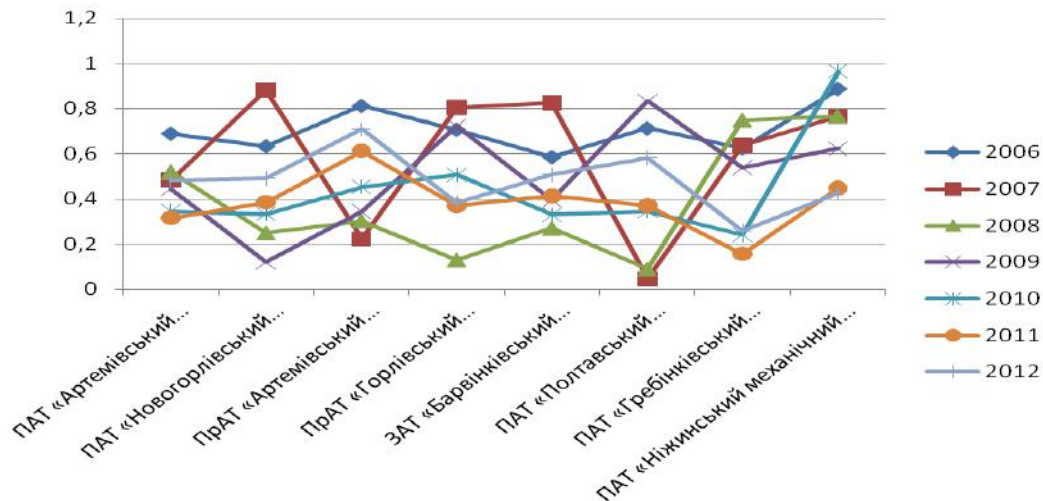


Рис. 3. Динаміка інтегральної оцінки ризиків машинобудівних підприємств за 2006-2012 рр.

Інтегральний показник оцінки складових ризику ПАТ «Новогорлівський машинобудівний завод» у 2007 році порівняно з 2006 зріс на 0,247 і становив 0,881. Це досить високе значення показника і можна сказати, що підприємство в даний період мало високий прибуток й ефективно функціонувало.

Що стосується ПАТ «Артемівський машинобудівний завод», то у 2006 році діяльність підприємства була дуже ефективною, воно мало достатню кількість власних обігових коштів для розрахунків з кредиторами та постачальниками, тобто було платоспроможним та конкурентоспроможним.

Проаналізувавши інтегральний показник оцінки складових ризику ПрАТ «Горлівський машинобудівник» з 2006 по 2012 рік, можна сказати, що складними роками в діяльності підприємства були 2008, 2011 та 2012, оскільки значення показника в дані роки були досить низькі, що свідчить про низький прибуток та неефективну діяльність організації через вплив зовнішніх та внутрішніх факторів.

Ефективність діяльності ЗАТ «Барвінківський машинобудівний завод» була досить високою у 2006, 2007 та 2012 роках. Спочатку підприємство функціонувало результативно. Але в 2008 році значення інтегрального показника порівняно з 2007 знизилася до 0,270, з чого можна зробити висновок про втрату ним фінансової стійкості та незалежності. Цю ситуацію могла спричинити відсутність у підприємства власних обігових коштів, відповідно збільшення суми кредиторських зобов'язань перед постачальниками, недоотримання прибутку внаслідок низьких об'ємів реалізації продукції.

Інтегральний показник оцінки складових ризику ПАТ «Полтавський машинобудівний

завод» у 2006 році склав 0,713, що характеризує підприємство як рентабельне та прибуткове, а у 2007 році різко зменшився на 0,667 і становив 0,046. Це дуже негативна тенденція для підприємства, оскільки воно знаходилося на межі банкрутства.

Деяка інша ситуація склалася на ПАТ «Гребінківський машинобудівний завод». З 2006 по 2008 рік інтегральний показник оцінки складових ризику в динаміці збільшувався, що свідчить про продуктивність та результативність діяльності підприємства. Воно мало достатню кількість власних коштів для забезпечення виробничого процесу необхідними сировиною та матеріалами, що забезпечувало його безперервність та безперебійність.

Що стосується ПАТ «Ніжинський механічний завод», то протягом 2006-2010 років воно функціонувало ефективно, підприємство отримувало високі прибутки, мало стійкий фінансовий стан і було конкурентоспроможним. Цьому сприяли правильно використана аналітико-інструментальна технологія оцінювання ризиків підприємства та обізнаність керівництва в її організації та методах досягнення поставлених цілей і задач.

Висновки. Якісний аналіз полягає в оцінці умов виникнення ризиків і визначенні їхнього впливу на діяльність підприємства. Саме тому, було побудовано аналітико-інструментальну технологію оцінювання ризиків підприємства, задача якої полягає в чисельному вимірі впливу факторів ризику на ефективність функціонування машинобудівних підприємств. Розрахувавши інтегральний показник оцінки складових ризику машинобудівних підприємств за 7 років було визначено, що найменш плідними для діяльності більшості з них були 2008, 2010-2012 роки. В дані періоди інтегральний показник складових ризику

для більшості підприємств набував низького значення, що може бути спричинено впливом на їх функціонування зовнішніх факторів ризику, таких як нестабільність економічного стану держави, недосконалість законодавства в галузі, зростання цін на сировину, матеріали, напівфабрикати, паливо, устаткування, обладнання та інші складові виробничого процесу. Ця ситуація негативно позначилася на діяльності машинобудівних підприємств, оскільки спричинила зменшення випуску продукції або виготовлення і заміну її на аналогічну, але більш низької якості. Це в свою чергу призвело до зменшення попиту, формування негативної репутації у споживачів та втрату іміджу.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Диба М. І. Сутність та види фінансових ризиків у системі ризик – менеджменту підприємства / М. І. Диба // Економіка і держава. – 2007, № 8. – С. 56-64.
2. Ніколайчук М. В. Оптимізація процесу оцінки ризиків сучасного підприємства / М. В. Ніколайчук // Фінанси України. – 2007, № 3. – С. 132-137.
3. Мисак Н. В. Стратегічні аспекти досягнення

фінансової стійкості підприємства / Н. В. Мисак // Науковий вісник. – 2005, № 15. – С. 168-171.

4. Некрасова А. В. Управління фінансовими ризиками в Україні в сучасних умовах / А. В. Некрасова // Фінанси України. – 2006, № 7. – С. 89-93.

5. Кім Г. Ю. Фінансові ризики в системі фінансово-економічної безпеки / Г. Ю. Кім // Фінанси України. – 2008, № 5. – С. 101-106.

6. Приймак І. М. Управління ризиком втрати фінансової стійкості підприємства в умовах невизначеності зовнішнього середовища / І. М. Приймак // Формування ринкової економіки України. – 2009, № 19. – с 413 – 419.

7. Прут М. О. Основні методи оцінки рівня фінансового ризику / М. О. Прут // Ринок праці та зайнятість населення. – 2010, № 2. – С. 202-206.

8. Фесюк М. О. Аналіз фінансових ризиків в системі управління підприємством / М. О. Фесюк, В. Л. Фесюк // Фінанси України. – 2009, № 3. – С. 78-82.

9. Підлісна О.А. Оцінка ризиків: проблема вибору методик / О.А. Підлісна, Ю.В. Тюленева // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2005. – Вип. 209, т. 4. – С. 967-974.

*Рецензент д.е.н., професор УІПА Прохорова В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.*

УДК 658.014.1

РОЗРОБКА СТРАТЕГІЇ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМ ПОТЕНЦІАЛОМ ПІДПРИЄМСТВ

*Чобіток В. І., к.е.н., доцент,
Астапова О. В., магістр (УІПА)*

У сучасних умовах розвитку для більшості підприємств стає все більш актуальною задача визначення внутрішніх резервів і факторів економічного розвитку. Одним з першочергових завдань керівництва підприємства є формування системи управління фінансовим потенціалом, що викликано необхідністю забезпечення ефективності функціонування та сталого розвитку підприємства. Стаття присвячена розгляду проблем стратегії управління фінансовим потенціалом підприємств. Визначено поняття і сутність фінансового потенціалу підприємств, визначено сутність фінансової стратегія підприємств та її взаємозв'язок з фінансовим потенціалом, а також розроблено стратегію управління фінансовим потенціалом підприємств.

Ключові слова: потенціал підприємства, фінансовий потенціал, управління фінансовим потенціалом, фінансові ресурси, фінансова стратегія.

РАЗРАБОТКА СТРАТЕГИИ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВЫМ ПОТЕНЦИАЛОМ ПРЕДПРИЯТИЙ

*Чобиток В. И., к.э.н., доцент,
Астапова Е. В., магистр (УИПА)*

В современных условиях для большинства предприятий становится все более актуальной задача определения внутренних резервов и факторов экономического развития. Одной из первоочередных задач руководства предприятия является формирование системы управления финансовым потенциалом, что вызвано необходимостью обеспечения эффективности функционирования и устойчивого развития предприятия. Статья посвящена рассмотрению проблем стратегии управления финансовым потенциалом предприятий. Определено понятие и сущность финансового потенциала предприятия, определена сущность финансовой стратегии предприятия и ее взаимосвязь с финансовым потенциалом, а также разработана стратегия управления финансовым потенциалом предприятий.

Ключевые слова: потенциал предприятия, финансовый потенциал, управление финансовым потенциалом, финансовые ресурсы, финансовая стратегия.

DEVELOPMENT STRATEGY FOR THE FINANCIAL POTENTIAL OF THE ENTERPRISE

*Chobitok V. I., Ph. D., associate professor,
Astapova E. V., MA (UEPA)*

In modern terms of development on Economic system impact various makroeconomical and mykroeconomical factors. One of the priorities is to develop the company's management system for the financial potential, which is caused by the need to ensure the functioning and sustainability of the enterprise. The article considers the problems of management strategy enterprises. Financial potential of the concept and nature of the financial capacity of enterprises, defines the essence of the financial strategy of the enterprise and its relationship with the financial capacity, as well as a strategy for managing the financial potential of enterprises. The formation and realization of strategy management of the financial potential, designed to support a competitive financial potential of the enterprise, based on the use of mechanisms and tools of financial management.

Keywords: potential of the enterprise, financial potential, management of financial potential, financial resources, financial strategy.

Постановка проблеми. У сучасних мінливих умовах важливою особливістю формування фінансового потенціалу стає механізм адаптації планів підприємства до змін зовнішніх та внутрішніх умов. Тому важливе теоретичне і практичне значення набуває розробка стратегії управління фінансовим потенціалом підприємств, як фактора, який відображає наявність і використання власних фінансових ресурсів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженнями управління фінансовим потенціалом підприємств займаються такі науковці, як: О. Ареф'єва [1], І. Бланк [2], Н. Гнип [3], В. Дикань [4], А. Коломнієць [5], А. Новикова [5], Т. Паєнко [6], В. Прохорова [7], П. Пузирьова [8], І. Токмакова [4], Т. Толстих [9], Є. Уланова [10] та інші. Але залишається недостатньо розробленими проблеми формування та впровадження стратегії управління фінансовим потенціалом підприємств.

Метою статті є дослідження та розробка стратегії управління фінансовим потенціалом підприємств.

Виклад основного матеріалу дослідження. У сучасних ринкових умовах підприємства повинні використовувати фінансовий потенціал. Від стану фінансового потенціалу та ефективності його використання підприємствами залежить економічне і фінансове благополуччя не тільки самих господарюючих суб'єктів, але і держави і суспільства в цілому.

Термін «потенціал» у своєму етимологічному значенні походить від латинського слова «potential» й означає «приховані можливості», які в господарській практиці завдяки праці можуть стати реальністю.

У вітчизняній економічній літературі цей термін у широкому розумінні трактують як можливості, наявні сили, запаси, засоби, які можуть бути використані, або як рівень потужності у будь-якому відношенні, сукупність засобів, необхідних для чого-небудь.

Отже, потенціал підприємства - це можливість ефективного використання сукупності ресурсів для підвищення конкурентоспроможності підприємства.

У сучасних умовах гостро стає питання використання потенціалу підприємства, а саме

ринкового потенціалу, трудового потенціалу, управлінського потенціалу, виробничого потенціалу, інвестиційного потенціалу та інших видів потенціалу (рис. 1).

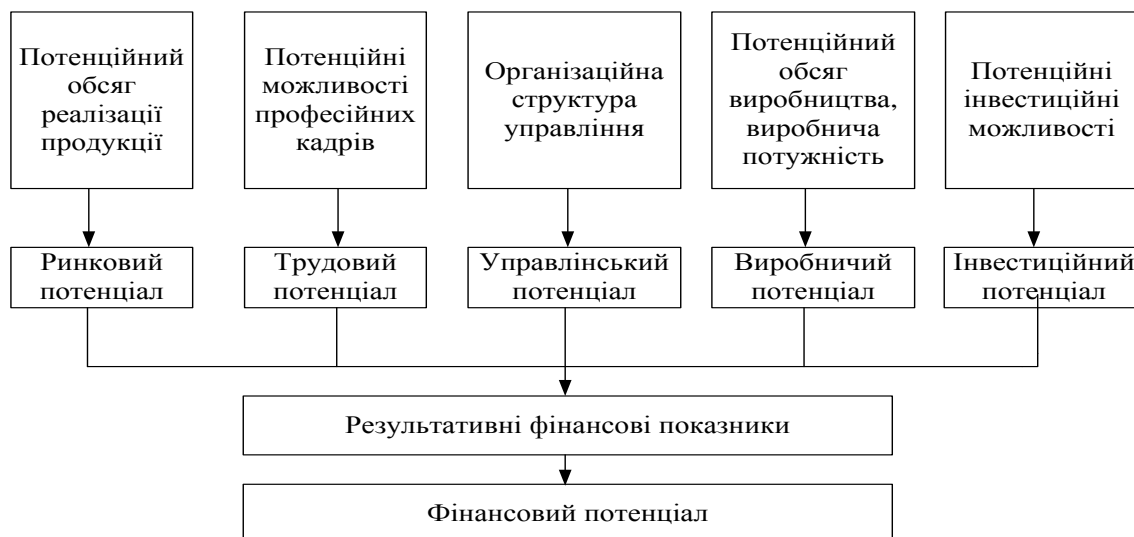


Рис. 1. Взаємозв'язок різних видів потенціалу підприємств

З рис. 1 видно, що кожен з перерахованих потенціалів характеризує можливості підприємства в якійсь сфері діяльності. Фінансовий потенціал є основою конкурентоспроможності підприємства.

Аналіз економічної сутності поняття «фінансовий потенціал» наведено в табл. 1.

Аналіз поняття «фінансовий потенціал», дозволяє визначити, що фінансовий потенціал підприємства - це обсяг власних, позикових та залучених фінансових ресурсів підприємства, які

знаходяться в його розпорядженні для здійснення поточних і перспективних витрат.

Для більш повного розкриття і використання фінансового потенціалу підприємств запропоновано класифікацію за певними ознаками (рис. 2).

Під управлінням фінансовим потенціалом підприємства доцільно розуміти комплекс заходів щодо управління фінансовими ресурсами підприємства з метою отримання економічної вигоди і безперервної його життєдіяльності [9].

Таблиця 1

Визначення поняття «фінансовий потенціал»

Прізвище науковця 1	Визначення поняття 2
Т. Пасенко[5]	Сукупність фінансових ресурсів, спрямованих на реалізацію і нарощування економічного потенціалу з метою максимізації прибутку.
Т. Толстих та Є. Уланова[8]	Забезпеченість фінансовими ресурсами, необхідними для нормального функціонування підприємства, доцільність їх розміщення та ефективність використання.
Н. Гнип [3]	Потенціал, який визначається обсягом, складом і структурою джерел фінансування ресурсів підприємства, тобто частина його економічного потенціалу.
А. Коломнієць А. Новикова[4]	Сукупність фінансових ресурсів, мобілізація яких в повному обсязі ніколи недосяжна для цілей розвитку територій і задоволення соціально-економічних потреб громадян.

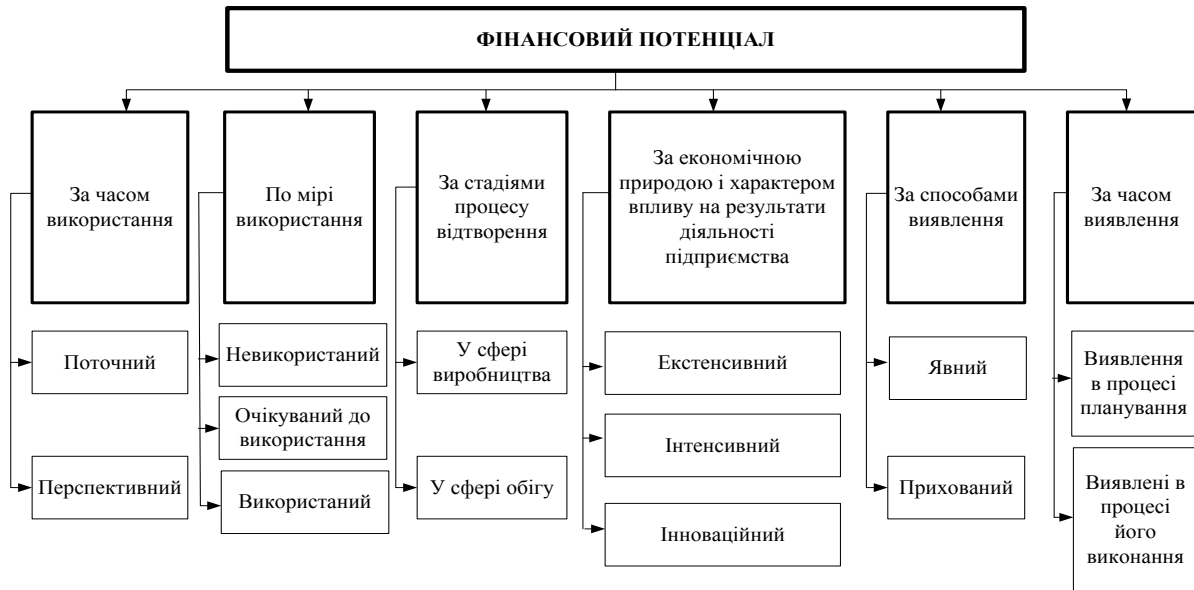


Рис. 2. Класифікація фінансового потенціалу підприємств

Для підвищення фінансового потенціалу необхідно застосовувати ефективний інструмент перспективного управління фінансовою діяльністю підприємства, що підпорядковується реалізації цілей загального його розвитку в умовах істотних змін макроекономічних показників, системи державного регулювання ринкових процесів, кон'юнктури фінансового ринку та пов'язаної з цією невизначеністю - фінансової стратегії.

Фінансова стратегія - один з найважливіших видів функціональних стратегій підприємства, який забезпечує всі основні напрями розвитку його фінансової діяльності і фінансових відносин шляхом формування довгострокових фінансових цілей, вибору найбільш ефективних шляхів їх досягнення, адекватного коригування напрямків формування та використання фінансових ресурсів при змінах умов зовнішнього середовища. [3]

З урахуванням місця фінансової стратегії у стратегічному наборі підприємства виділяють сутнісні її характеристики (рис. 3).

Фінансова стратегія охоплює питання теорії і практики формування фінансів, їх планування, вирішує завдання, що забезпечують фінансову стійкість підприємства в ринкових умовах господарювання.

Процесом розробки стратегії управління фінансовим потенціалом є формування сукупності цілеспрямованих управлінських рішень, що забезпечують підготовку, оцінку і реалізацію програми стратегічного фінансового розвитку підприємства.

На рис. 4 представлена послідовність розробки стратегії управління фінансовим потенціалом підприємств.



Рис. 3. Сутнісні характеристики фінансової стратегії підприємства

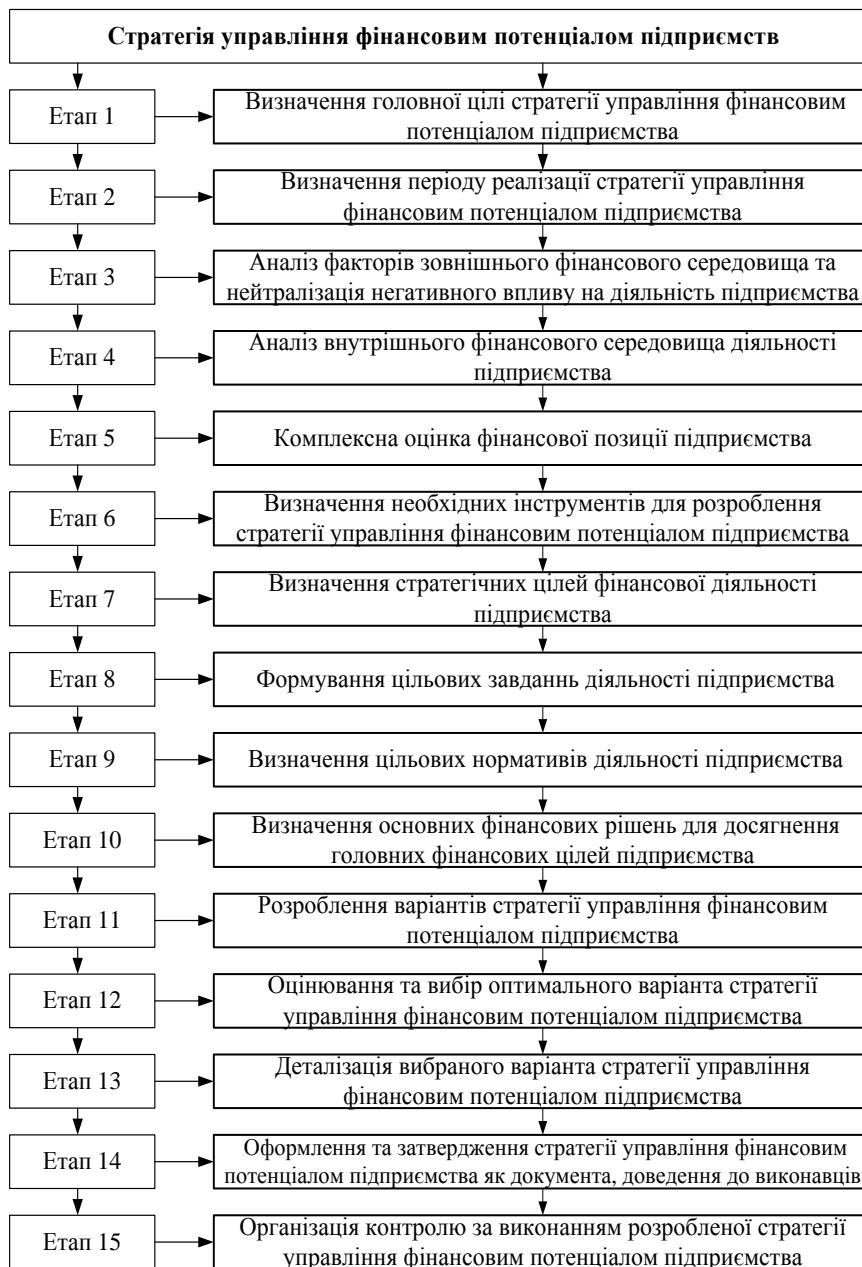


Рис. 4. Стратегія управління фінансовим потенціалом підприємств

Отже, управління фінансовим потенціалом підприємства багато в чому залежить від правильності сформованої стратегії управління фінансовим потенціалом. Формування та реалізація стратегії управління фінансовим потенціалом, спрямованої на підтримку конкурентоспроможного фінансового потенціалу підприємства, ґрунтується на використанні механізмів та інструментів фінансового менеджменту.

Висновок. У сучасних умовах розвитку економічних систем, які характеризуються нестабільністю цілей підприємства, мінливістю кон'юнктури ринків збуту, перманентними змінами вартості факторів виробництва та ціни фінансових ресурсів, змінами у конкурентному середовищі та

іншими макро- і мікроекономічними факторами, одним з першочергових завдань керівництва підприємства є формування системи управління фінансовим потенціалом, що викликано необхідністю забезпечення ефективності функціонування та сталого розвитку підприємства.

В роботі було розглянуто теоретичні проблеми стратегії управління фінансовим потенціалом підприємств. Визначено поняття і сутність фінансового потенціалу підприємств, визначено сутність фінансової стратегії підприємств та її взаємозв'язок з фінансовим потенціалом, а також розроблено стратегію управління фінансовим потенціалом підприємств.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Ареф'єва О.В. Інтереси стейкхолдерів в організаційному забезпеченні стратегічного управління фінансовим потенціалом підприємств / О.В. Ареф'єва, П.В. Комарецька // Науковий економічний журнал «Актуальні проблеми економіки». – Вип. №9 (87) 2008. Київ: НАУ – 2008. – С.80-85.
2. Бланк И. А. Управление финансовой безопасностью предприятия/ И.А.Бланк. – К.: Вид-во «Ельга», «Ника-центр», 2004. – 784с.
3. Гнип Н. О. Організаційно-економічні засади прогнозування фінансового потенціалу підприємств / Н. О. Гнип // Держава та регіони. - 2010. - № 1.
4. Дикань В. Л. Стратегічне управління [текст] : навч. посіб. / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко, О. В. Маковоз, І. В. Токмакова, О. В. Шраменко – К. : Центр учбової літератури, 2013. – 272 с.
5. Коломніец А. Л., Соотношения финансового и налогового потенциалов в региональном разрезе/ А.Л.Коломніец, А. И. Новикова // Налоговый вестник. – 2000. – № 3. – С. 4–7.
6. Паенко Т. В. Налоговое регулирование в контексте формирования финансового потенциала на предприятии/ Т.В. Паенко //Бизнес -информ.- 2006. - №9. - С. 96-98.
7. Прохорова В. В. Потенціал підприємства: формування і оцінка: Навчальний посібник/ В. В. Прохорова, В. І. Чобіток. - Х.: НТМТ 2013. - 212с.
8. Пузирьова П. В. Вдосконалення управління фінансовим потенціалом підприємств шляхом мінімізації економічного ризику / П.В. Пузирьова // Національний дослідний економічний інститут Міністерства економіки України “Формування ринкових відносин в Україні”: Зб. наук. праць. – Вип. № 11 2008. Київ: НДЕІ МЕРУ – 2008. – С.43-46.
9. Толстых Т. Н. / Уланова Е.М. Проблемы оценки экономического потенциала предприятия: финансовый потенциал / Т.Н. Толстых, Е.М. Уланова // Вопросы оценки. - 2004. - №4. С. 15-17.
10. Левченко Н.М. Фінансовий потенціал підприємства: сутність та підходи до діагностики / Н.М. Левченко // Інвестиції: практика та досвід. – 2012. – № 2. – С. 114–117.

*Рецензент д.е.н., професор УІПА Прохорова В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткіна Ю.М.*

УДК 330.322:658

ЕКОНОМІЧНА СТІЙКІСТЬ ПІДПРИЄМСТВА: ФАКТОРИ ТА МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ

*Чумак Л.Ф., к.е.н., доцент,
Богданова О.Є., магістр (УІПА)*

У статті розглянуто теоретичні аспекти забезпечення економічної стійкості підприємств в сучасних умовах, визначено сукупність факторів впливу на економічну стійкість підприємств, досліджено сучасні тенденції і передумови формування механізму управління економічною стійкістю на підприємствах, визначено місце економічної стійкості в системі основних економічних характеристик підприємства, проаналізовано процес управління економічною стійкістю підприємства, розглянуті основні принципи забезпечення стійкості підприємства

Ключові слова: розвиток підприємства, економічна стійкість, фактори впливу, механізм управління, рівновага системи, механізм розвитку.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ: ФАКТОРЫ И МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ

*Чумак Л.Ф., к.э.н., доцент,
Богданова А.Е., магистр (УИПА)*

В статье рассмотрены теоретические аспекты обеспечения экономической устойчивости предприятий в современных условиях, определена совокупность факторов влияния на экономическую устойчивость предприятий, исследованы современные тенденции и предпосылки формирования механизма

управления экономической устойчивостью на предприятиях, определено место экономической устойчивости в системе основных экономических характеристик предприятия, проанализирован процесс управления экономической устойчивостью предприятия, рассмотрены основные принципы обеспечения устойчивости предприятия.

Ключевые слова: развитие предприятия, экономическая стойкость, факторы влияния, механизм управления, равновесие системы, механизм развития.

ECONOMIC STABILITY OF ENTERPRISE: FACTORS AND MECHANISM OF MANAGEMENT

*Chumak Larisa, Ph.D., associate Professor,
Bohdanova Oleksandra, magistrate (UEPA)*

The article deals with theoretical aspects of ensuring the economic sustainability of the enterprises in modern conditions, the aggregate of factors impact on the economic sustainability of enterprises, researched current trends and prerequisites of formation of the mechanism of management of economic sustainability in enterprises, the place of economic stability in the system of basic economic characteristics of the company, reviewed the process of managing the economic stability of the enterprise, the basic principles of sustainable enterprise.

Keywords: enterprise development, economic stability, factors of influence, control mechanism, the equilibrium of the system, the mechanism of development.

Постановка проблеми. Успішне функціонування і розвиток промислового підприємства в сучасних умовах багато у чому залежить від рівня його економічної стійкості. Для стабільної ефективної діяльності промислове підприємство повинно бути готове до адаптування та існування в умовах підвищеного ризику, що пов'язано зі швидкими змінами зовнішнього ринкового середовища та факторів внутрішнього середовища. Досягнення цього, як правило, можливо з використанням таких технологій і механізмів розвитку, які дозволяють з найменшими похибками сформулювати стратегічні і тактичні завдання діяльності, а також підтримувати прагнення персоналу до саморозвитку і самовдосконалення. Отримання бажаних позицій на ринку серед конкурентів та утримання цих позицій у майбутньому можна тільки завдяки стійкому розвитку підприємства, який стає одним із пріоритетних стратегічних завдань сучасного промислового підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Означена проблема до теперішнього часу привертає інтерес, як багатьох вчених, так і великої кількості практиків. Даним питанням займалися такі відомі зарубіжні та вітчизняні вчені, як Баканова М. Н. [1], Єгоршин А. П. [2], Мансуров Н. Е. [3], Пітер Ф. Друкер [4], Афонін В. В. [5], Артеменко В. Р., Беллендир М. В [6], Луссе А. В. [7] та ряд інших авторів.

Тим не менш, постійно виникають нові проблеми, які пов'язані з адаптацією розроблених механізмів формування та управління економічною стійкістю до конкретних умов сучасного зовнішнього середовища й необхідністю враховувати специфічні проблеми кожного промислового підприємства.

Мета. Метою дослідження є обґрунтування механізму управління економічною стійкістю підприємства в сучасних умовах на основі системного вивчення факторів впливу.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Економічна стійкість – поняття складне, комплексне, як і сама господарська діяльність. Огляд останніх досліджень з проблеми забезпечення економічної стійкості дає змогу трактувати цю економічну категорію як стан підприємства, при якому спостерігається рівноважний збалансований стан економічних ресурсів, які забезпечують стабільну прибутковість і нормальні умови для розширеного відтворення стійкого економічного зростання у тривалій перспективі з урахуванням найважливіших зовнішніх і внутрішніх факторів. Зазвичай економічна стійкість може виглядати як система, представлена на рис.1.

За системним підходом до економічної стійкості, виділяють наступні структурні складові поняття стійкості підприємства:

- соціально-психологічна стійкість, тобто залежність від людського чинника і пов'язаних з ним управлінських рішень;

- організаційно-структурна стійкість, як здатність протистояти збуренням зовнішнього середовища та зберігати керованість;

- фінансова стійкість;

- стійкість у вигляді здатності технічної підсистеми працювати в безвідмовному режимі з заданим діапазоном параметрів;

- технологічна стійкість, як здатність зберігати задані параметри під впливом збурень за якістю сировини тощо;

- екологічна стійкість, як здатність збереження заданих параметрів взаємодії з навколишнім природним середовищем;

- інформаційна стійкість;
 - комерційна стійкість, що передбачає організацію взаємодії з споживачами і постачальниками щодо вибору варіантів оптимізації

товароруху, формування попиту, стимулювання збуту і регулювання поставок матеріально-технічних ресурсів заданої якості [6].



Рис. 1. Система економічної стійкості промислового підприємства (добробок авторів)

Економічна стійкість формується під впливом комплексу факторів. Класифікація факторів, що впливають на стійкість підприємства представлена у таблиці 1.

Більшість факторів середовища, безперечно, є постійно діючими: конкуренція, зміни попиту на товари, викликані зміною стадії життєвого циклу, техніко-технологічні зміни та ін.

Тому підприємство повинно бути стійким, в першу чергу, до впливу постійно діючих факторів [8].

Виходячи з представленого розгляду сутності економічної стійкості підприємства та факторів, що впливають на стійкість, можна говорити про умови забезпечення стійкості його розвитку або про механізм управління економічною стійкістю підприємства.

Сутністю організаційно-економічного механізму підприємства є сукупність підрозділів, форм і методів узгодження діяльності і ефективного функціонування підприємства.

Таблиця 1

Класифікація факторів, що впливають на стійкість підприємства

Ознака	Види факторів
1. По приналежності до середовища підприємства	- фактори зовнішнього середовища: фактори прямого впливу, фактори непрямого впливу; - фактори внутрішнього середовища.
2. За характером	- економічні; - неекономічні.
3. За можливістю прогнозування	- прогнозовані; - не прогнозовані (випадкові).
4. За можливістю контролю і управління	- керовані; - некеровані.
5. За тривалістю дії	- одноразово діючі; - періодично діючі; - постійно діючі.

Організаційно-економічний механізм є способом забезпечення реалізації вимог об'єктивних законів в процесі суб'єктивної людської діяльності. Структурно організаційно-економічний механізм можна представити у вигляді сукупності його складових елементів, наявність яких забезпечує досягнення головних цілей підприємства. Кожен зі структурних елементів єдиного організаційно-економічного механізму складається з певної сукупності елементів, які, в свою чергу, є

укрупненим виразом певної сукупності дій з їх реалізації.

Найбільш трудомісткий є організаційний механізм, оскільки він передбачає формування структури всіх процесів на підприємстві та визначення системи взаємопов'язаної послідовності операцій для забезпечення протікання таких процесів.

Отже, механізм управління економічною стійкістю підприємства – це методи та інструменти, які дозволяють налагодити виробничі

взаємовідносини між підрозділами підприємства, їх цілями, завданнями кожного з них, які забезпечують цілісність підприємства та сталий розвиток в умовах невизначеності впливу факторів зовнішнього середовища.

Розгляд механізму управління економічною стійкістю підприємства доцільно почати з позицій уточнення змісту його категорій [9].

Оскільки, управління у класичному розумінні розглядається як процес впливу суб'єкта

на об'єкт, то, виходячи з такого підходу, механізм управління економічною стійкістю слід розглядати як сукупність прийомів і методів управління, процес прийняття таких управлінських рішень, які забезпечують сталість результатів господарської діяльності підприємства в умовах змінності впливу факторів внутрішнього та зовнішнього середовища, що схематично представлено на рис.2.

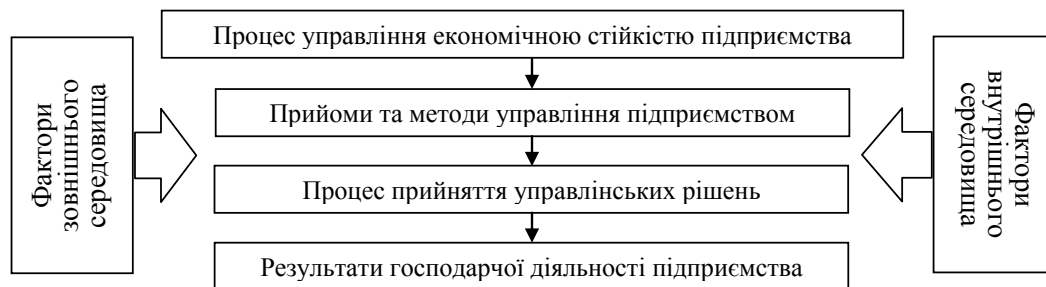


Рис. 2. Процес управління економічною стійкістю підприємства

Процес управління економічною стійкістю полягає в забезпеченні ефективного перетворення ресурсів у готову продукцію. Система забезпечення такого перетворення включає організацію технологічної, технічної, кадрової, фінансової складових. Неодмінно це відбувається під впливом факторів, які безпосередньо впливають на стійкість підприємства.

Ефективність діяльності підприємства залежить від прийомів і методів перетворення ресурсів у результат, від структури організації виробничих процесів, від структури організації реалізації функцій управління підприємством, в сукупності це становить механізм управління підприємством.

Отже, стійкість підприємства спостерігається тільки із збереженням стабільності діяльності підприємства в умовах мінливого зовнішнього середовища. Насамперед, економічну стійкість підприємства пов'язують не тільки зі збереженням незмінності показників ефективності діяльності підприємства, але і з їх зростанням.

Для забезпечення стійкості підприємства, функціонування його організаційно-економічного механізму повинно відповідати наступним принципам:

- реалістичності – індикатори економічного розвитку повинні реально відображати сутність об'єктивних і суб'єктивних процесів на підприємстві;
- узгодженості – всі його елементи повинні реалізувати основну мету підприємства і конкретизуватися через систему функціональних цілей;
- адаптивності – керівництво підприємства повинне швидко реагувати на зміни, які відбуваються у внутрішньому і зовнішньому

середовищі, шляхом розробки управлінських заходів по нейтралізації наслідків такого впливу або пристосування до змін;

- контрольованість – підприємство повинно вести постійний моніторинг за процесом реалізації стратегічних планів [11].

Враховуючи те, що будь-яке підприємство представляє собою відкриту систему зі своїм життєвим циклом, характером вихідної інформації, інноваційних і технологічних процесів, модель управління стійкістю повинна відображати не тільки загальні закономірності, характерні для підприємства, але і враховувати суто галузеву специфіку.

Основним завданням механізму управління економічною стійкістю є не тільки забезпечення аналізу фінансового стану підприємства, його економічного потенціалу, але і оцінка ступеня його залежності від факторів впливу зовнішнього середовища, встановлення причини можливої втрати стійкості, а головне, забезпечення розробки і реалізації заходів щодо оперативного та адекватного реагування підприємства на фактори, які дестабілізують його діяльність.

Висновок. Таким чином, механізм управління економічної стійкістю повинен базуватися на комплексному аналізі всіх напрямків діяльності та фінансово-економічному стані підприємства, враховувати особливості його діяльності при відповідному ресурсному забезпеченні, а також безперервно контролювати чинники впливу на економічну стійкість підприємства.

У результаті виконаного дослідження визначена сукупність факторів впливу на економічну стійкість підприємства, визначено місце

економічної стійкості в системі основних економічних характеристик підприємства, проаналізовано процес управління економічною стійкістю підприємства, розглянуті основні принципи забезпечення стійкості підприємства.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Баканова. М. Н. Аналіз основних чинників економічної стійкості сучасного підприємства / М. Н. Баканова – М: 2003 – №2 216-222 с.

2. Єгоршин. А. П. Концепція управління інноваційним розвитком / А. П. Єгоршин – Новгород: НІМБ, 2006. – 75 с.

3. Мансуров. Н. Е. Підвищення економічної конкурентоспроможності енергетичних підприємств на основі технічного переозброєння / Н. Е. Мансуров – Новгород, 2004. – 160 с.

4. Пігер Ф. Друкер Ефективний керівник / Друкер Пігер Ф. – М: «Вільямс», 2007. – 224 с.

5. Афонін В. В. Інноваційний менеджмент та економічна оцінка реальних інвестицій: [навч. посібник] / В. В. Афонін – М: Гардаріки, 2006. – 86 с.

6. Артеменко В. Р., Беллендир М. В. Фінансовий аналіз: [навч. посібник] / В. Р. Артеменко, М. В. Беллендир – М: «ДИС», 2007. – 203 с.

7. Луссе А. В. Макроекономічна рівновага та стійкість економічного розвитку. / А. В. Луссе – СПб: Спбгугеф, 2011. – 342 с.

8. Трофілова А. А. Оцінка ефективності інноваційного розвитку підприємства. / А. А. Трофілова. – М: Фінанси і статистика, 2005. – 340 с.

9. Абалкин Л. В., Аксьонов В. В., Алтухов Ю. П. Нова парадигма сталого розвитку, комплексні дослідження проблем сталого розвитку. / Л. В. Абалкин, В. В. Аксьонов, Ю. П. Алтухов. – М: Академія, 2010. – 458 с.

10. Камаєв В. Д. Економіка та бізнес. / В. Д. Камаєв. – М: Економіка, 2013. – 237 с.

11. Балабанов І. Т. Фінансовий менеджмент. / І. Т. Балабанов. – М: Фінанси і статистика. 2011. – 224 с.

*Рецензент д.е.н., професор УПА Прохорова В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткіна Ю.М.*

УДК 330.322.214

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ОЦІНКИ РЕЗУЛЬТАТІВ ДІЯЛЬНОСТІ ПЕРСОНАЛУ

*Янченко Н.В., к.е.н., доцент,
Роза А.А., студент (ХНУБА)*

Актуальність вивчення питань, пов'язаних з оцінкою результатів діяльності персоналу на підприємствах різних галузей, обумовлена інтересом до вирішення проблеми підвищення ефективності управління персоналом, яке все більше стає визначальним фактором конкурентоспроможності будь-якого підприємства. Кожна організація прагне зберегти найліпші кадри, створити їм умови для професійно-кваліфікаційного зростання і одночасно позбутися працівників інертних, малокваліфікованих, безперспективних.

Ключові слова: оцінка, персонал, управління персоналом, ефективність, методи.

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОЦЕНКИ РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПЕРСОНАЛА

*Янченко Н.В., к.э.н., доцент,
Роза А.А., студент (ХНУБА)*

Актуальность изучения вопросов, связанных с оценкой результатов деятельности персонала на предприятиях различных отраслей, обусловлена интересом к решению проблемы повышения эффективности управления персоналом, которое все больше становится определяющим фактором конкурентоспособности любого предприятия. Каждая организация стремится сохранить наилучшие кадры, создать им условия для профессионально-квалификационного роста и одновременно избавиться работников инертных, малоквалифицированных, бесперспективных.

Ключевые слова: оценка, персонал, управление персоналом, эффективность, методы.

ENHANCE THE EVALUATION OF STAFF PERFORMANCE

*Yanchenko N.V., Ken, associate Professor,
Rosa A.A., student (HOBA)*

Evaluation of staff is one of the most important components of the personnel management system. The relevance of the study of issues related to the assessment of the performance of staff in enterprises of different industries, due to the interest in solving the problem of improving the management of personnel, which is increasingly becoming a determining factor in the competitiveness of any company. Every organization strives to maintain the best possible footage, to create conditions for the professional qualification of growth and at the same time get rid of employees inert, low-skilled, unpromising.

The essence of the problem and assessment personnel must be available and understandable to employees as part of the main production and management personnel.

The ultimate goal should be to use ratings staffing company knowledgeable staff and increase efficiency.

Keywords: *evaluation, personnel, personnel management, efficiency, methods.*

Постановка проблеми. Для досягнення результатів у сфері діяльності персоналу на підприємствах важливо не тільки представляти та контролювати роботу з кадрами, але та шукати нові шляхи для її поліпшення. Для досягнення цієї мети призначена система оцінки персоналу, покликана визначити, наскільки конкретний співробітник або персонал організації в цілому успішний і наскільки ефективно виконує свої обов'язки.

Аналіз останніх наукових досліджень і публікацій. Аналіз публікацій з економіки підприємства та менеджменту показав, що питання ефективності діяльності персоналу, такі як підбір, розміщення, перепідготовка кадрів, навчання, підготовка керівників, мотивація до праці, а також аналіз трудових процесів є предметом наукових досліджень. Однак багато проблем, пов'язані з ефективністю керування персоналом, не можна визнати досить розробленими.

У цей час немає єдиного підходу до оцінки ефективності системи керування персоналом. Це пов'язане з тим, що саме поняття такої системи з'явилося недавно, а також з складністю та багатоаспектністю проблеми. Відсутність обгрунтованої концепції оцінки ефективності керування персоналом робить проблему актуальною.

Теоретико-методологічні, методичні питання керування персоналом на підприємстві та підвищення ефективності його діяльності були та залишаються предметом постійних наукових досліджень. Проблеми ефективності керування персоналом розглядаються вітчизняними вченими Балабановою Л.В.[1], Головатим М.Ф.[2], Лукашевичем М.П. [2], Дмитренко Г.А. [2], Данюк В. М. [3], Завіновська Г.Т.[4], Кириченко О.А.[5], Колот А.М.[6] та інші.

Метою роботи є теоретико-методичне обгрунтування, а також розробка практичних рекомендацій з удосконалювання оцінки ефективності керування персоналом на підприємстві.

Виклад основного матеріалу

дослідження.

Оцінювання персоналу – досить складна як в методичному, так і в організаційному плані робота. Перш за все, потрібно відмітити, що єдиної універсальної методики, придатної для вирішення всього комплексу завдань, які ставляться до оцінки персоналу, просто не існує. Поки що загальноприйнятої методики оцінки персоналу немає як у зарубіжній, так і у вітчизняній практиці. Яке визначення оцінювання персоналу дають видатні вчені надано у таблиці 1.

Перехід на ринкові відносини, ускладнення економічних зв'язків, науково-технічний прогрес, а також інтенсивний розвиток продуктивних сил приводить до необхідності зміни методів праці, що вимагає більше злагодженої структури управлінських органів, діяльність яких спрямована на підвищення ефективності керування персоналом підприємства [11]. Однак, для того, щоб визначити наскільки ефективна система керування персоналом, необхідно адаптувати наявні або виробити нові методики для оцінки ефективності керування персоналом. Оцінку ефективності керування персоналом можна визначити як систематичний, формалізований процес, спрямований на вимір витрат і вигід, пов'язаних із програмами діяльності керування персоналом для співвіднесення їхніх результатів з підсумками базового періоду та цілями підприємства.

Система оцінки ефективності керування персоналом на підприємстві заснована на інформації про працівників: показники продуктивності, кваліфікаційні, професійні, вікові характеристики, просування по службі, новаторська активність, а також медичні та психологічні параметри.

У цей час на багатьох підприємствах оцінка ефективності керування персоналом містить у собі такі напрямки, виражені в об'єктивних показниках розвитку виробництва [12]:

1) визначення кількісної, структурної і якісної укомплектованості кадрового складу;

2) показники ступеня задоволеності працівників роботою в організації, особливо, якщо робота з персоналом будувалася на обліку соціальних моментів у трудових відносинах (тут ефект може виявитися в підвищенні продуктивності праці, зменшенні збитку від плинності кадрів у зв'язку зі стабілізацією колективу);

3) визначення показників відносної економії засобів при скороченні строків навчання завдяки підбору професійно орієнтованих працівників;

4) установа тенденцій збільшення випуску продукції внаслідок росту продуктивності праці, підвищення її якості, сортності.

Таблиця 1

Аналіз визначення терміну «оцінювання персоналу» вітчизняними вченими

№ з/п	Джерело	Визначення
1	2	3
1	Балабанова Л.В.	Оцінювання персоналу – це цілеспрямований процес встановлення відповідності якісних характеристик персоналу (здібностей, властивостей) вимогам посади або робочого місця [1].
2	Головатий М. Ф., Лукашевич М. П., Дмитренко Г. А.	Під оцінюванням персоналу розуміють процедуру, за допомогою якої виявляється ступінь відповідності якостей працівника, його трудової поведінки, результатів діяльності певним вимогам [2, 3].
3	Завіновська Г.Т.	Оцінювання персоналу – це запланована, формалізована характеристика трудової діяльності зайнятих, ефективності роботи персоналу [4].
4	Кириченко О. А.	Оцінювання персоналу використовується для визначення відповідності працівника вакантному чи робочому місцю (посаді), яке він у даний час займає [5].
5	Колот А.М.	Оцінка персоналу полягає у визначенні того, якою мірою кожний працівник досягає очікуваних результатів праці й відповідає тим вимогам, які випливають з його виробничих завдань [6].
6	Савченко В. А.	Оцінювання персоналу є процедура, що здійснюється з метою виявлення ступеня відповідності професійних, ділових та особистих якостей працівника, кількісних і якісних результатів його трудової діяльності визначеним вимогам [7].
7	Скопилатов І.О., Єфремов О.Ю.	Ділова оцінка персоналу - це компонент діагностики персоналу, цілеспрямований процес встановлення відповідності кількісних і якісних професійних характеристик персоналу вимогам посади (робочого місця), підрозділи і організації в цілому [8].
8	Федулова Л.І.	Під діловою оцінкою персоналу розуміється цілеспрямований процес встановлення відповідності якісних характеристик персоналу вимогам посади й робочого місця [9].
9	Шегда А.В.	Оцінювання персоналу визначає рівень кваліфікації працівників, рівень знань, навичок, здібностей, дає уявлення про ділові та моральні риси особистості [10].

Проведення оцінки ефективності керування персоналом на підприємстві дозволить:

1) поліпшити функціонування керування персоналом через забезпечення їхніми засобами рішення питань про те, коли необхідно припинити, а коли підсилити яку-небудь діяльність;

2) визначити реакцію з боку менеджерів нижчої ланки на ефективність керування персоналом;

3) допомогти керуванню персоналом вносити свій внесок у досягнення цілей підприємства.

Методи оцінки ефективності керування персоналом ділять на три групи [6]: кількісні, якісні (або описові) і комбіновані (або проміжні)

Найбільше поширення одержали кількісні методи: бальний, коефіцієнтний і бально-коефіцієнтний. Їхніми перевагами є об'єктивність, незалежність особистого відношення експертів до фахівця, можливості формалізації результатів, порівняння параметрів, систематизації результатів і використання математичних методів (див.табл.2).

Кожна оцінка ділових якостей має чотири рівні виявлення й оцінюється в балах: низький - 0,5, середній - 1, вище середнього - 2, високий - 3 бали. Оцінка від 0,5 до 3 балів встановлюється робітникам за кожною з ознак з врахуванням її питомого значення.

Оцінка всієї сукупності ділових якостей визначається підсумком оцінок рівнів ознак з врахуванням їх питомої значимості.

Оцінка складності функцій, які виконують робітники.

Оцінка складності функцій, виконуваних робітниками, проводиться за ознаками, врахованими в тарифно-кваліфікаційному довіднику й відображеними в тарифному розряді, а також беруться до уваги не включені в довідник ознаки, але такі, що впливають на складність праці робітників і вимагають від них більшого напруження, досвіду, зусиль, а саме: різноманітність робіт, керівництво ланкою, бригадою, додаткова відповідальність у технологічному процесі, робота на основі

самоконтролю.

Оцінка результатів праці робітників враховує кількісні та якісні параметри робіт, що

виконуються, а також їхню ритмічність. Згідно з методичними рекомендаціями, ознаками та ціною прийнято наступні бальні оцінки (див.табл.3).

Таблиця 2

Бальні оцінки характеристик ділових якостей робітника

№ з/п	Характеристика (ознаки, риси)	Питома значимість у частках одиниці	Оцінка рівнів ознак з врахуванням їх питомої ваги, балів			
			0,5	1,0	2,0	3,0
1	2	3	4	5	6	7
1	Професійна компетентність	0,17	0,08	0,17	0,34	0,51
2	Виявляє винахідливість та ініціативність у роботі	0,15	0,08	0,15	0,30	0,45
3	Добре виконує роботу (без нагадувань, примусу) не допускає без, діяльності	0,14	0,07	0,14	0,28	0,42
4	Точно виконує всі доручення, відповідальний	0,13	0,06	0,13	0,26	0,39
5	Вміє ефективно працювати в колективі допомагає іншим його членам, колегам	0,15	0,08	0,15	0,30	0,49
6	Сприймає зміни на виробництві, виявляє здатність до неординарних рішень і нових ідей	0,15	0,08	0,15	0,30	0,43
7	Емоційно-витриманий	0,11	0,05	0,11	0,22	0,33

Таблиця 3

Бальні оцінки ознак, що визначають результати праці робітників

	Назва ознаки	Питома значимість (в частках одиниці)	Оцінка рівнів ознак з врахуванням питомої значимості, балів		
			1	2	3
1	Обсяг виконаних робіт	0,40	0,40	0,80	1,20
2	Якість виконаних робіт	0,40	0,40	0,80	1,20
3	Ритмічність	0,20	0,20	0,40	0,80

Використовуючи в сукупності одержані результати за всіма напрямками, можна здійснити комплексну оцінку працівника та його роботи. Результати оцінки повинні враховуватись у процесі переміщення кадрів. Тут необхідно дотримуватись відповідності результатів оцінок відносно підвищення чи пониження працівників на посаді, кваліфікаційному розряді, а також з врахуванням їх інтересів, здібностей і можливостей.

Суть і завдання оцінки персоналу мають бути доступними і зрозумілими основному складу працівників як виробничого, так і управлінського персоналу.

Кінцевою метою використання оцінок повинно бути укомплектування підприємства висококваліфікованим персоналом та підвищення ефективності його роботи.

Вивчення публікацій дозволило сформулювати основні напрямки підвищення ефективності використання кадрів на підприємстві

за рахунок удосконалення системи оцінки ефективності керування персоналом. Вона повинна здійснюватися комплексно, з урахуванням факторів виробництва.

Продуктивність праці є основним показником використання персоналу та характеризує прибутковість виробництва.

Таким чином, для вдосконалення оцінки ефективності керування персоналом необхідне проведення таких заходів [7]:

1. Планування та прогнозування персоналу: провести аналіз кадрового потенціалу, ринку праці, планування та прогнозування потреби в персоналі, оцінку кандидатів на вакантну посаду, установити взаємозв'язок із зовнішніми джерелами, що забезпечують кадрами організацію.

2. Оформлення та облік кадрів: оформлення та облік прийому, звільнень, переміщень, інформаційне забезпечення системи керування персоналом, профорієнтація, забезпечення зайнятості.

3. Аналіз і розвиток засобів стимулювання праці: керування трудовою мотивацією, розробка систем оплати праці, використання засобів морального заохочення, розробка форм участі в прибутках і капіталі, створення “корпоративного духу”.

4. Умови праці: дотримання вимог психофізіології праці, ергономіки праці, технічної естетики, охорона праці та техніка безпеки, охорона навколишнього середовища, вартісна оцінка втрат робочого часу.

5. Розробка оргструктур керування: аналіз сформованої оргструктури керування, проектування та побудова нової оргструктури керування, розробка штатного розкладу.

6. Розвиток персоналу: технічне та економічне навчання, перепідготовка та підвищення кваліфікації, робота з кадровим резервом, службове та професійне просування, професійна та соціально-психологічна адаптація нових працівників.

7. Трудові відносини: аналіз і регулювання групових і особистісних взаємин, керування виробничими конфліктами та стресами, соціально-психологічна діагностика, дотримання етичних норм взаємин.

8. Розвиток соціальної інфраструктури: організація громадського харчування, керування житло-побутовим обслуговуванням, розвиток культури та фізичного виховання, забезпечення охорони здоров'я та відпочинку.

Висновки. Створення системи оцінки ефективності керування персоналом є невід'ємною умовою успішного керування трудовими ресурсами організації, що у свою чергу забезпечує ефективну економічну діяльність підприємства. Сьогодні механізм оцінки керування персоналом є недостатньо розробленим. Безумовно, система показників, необхідних для визначення ефективності керування, має потребу в доробці. Рішення цього завдання дозволить об'єктивно оцінювати ефективність організаційних і соціальних заходів, уточнювати завдання та мети. Таким чином, удосконалення оцінки ефективності як системи процедур стане засобом, що допомагає оцінити якість системи керування персоналом і відповідно підвищить результативність роботи підприємства. У даній роботі отримала подальший розвиток система оцінки персоналу організації, як системи процедур. Використання на практиці запропонованої оцінки позитивно вплине на підвищення рівня економічної ефективності організації. Також обґрунтовано проведення яких заходів необхідно

для вдосконалення оцінки ефективності керування. Зокрема, запропоновано оцінку здійснюватися комплексно, з урахуванням факторів виробництва. Запропоновано методичний підхід до визначення показників, що дало змогу визначити перелік існуючих проблем та надати обґрунтовані пропозиції щодо впровадження корегуючих та/чи превентивних заходів, спрямованих на підвищення ефективності управління персоналом.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Балабанова Л.В. Управління персоналом: Навч. посібник / Л.В. Балабанова, О.В. Сардак. – К.: Професіонал, 2006. – 512 с.
2. Головатий М. Ф. Управлінські аспекти соціальної роботи. Курс лекцій / М. Ф. Головатий, М. П. Лукашевич, Г. А. Дмитренко та ін. — К.: МАУП, 2004. — 368 с
3. Данюк В. М. Менеджмент персоналу: Навч. посіб. / В. М. Данюк, В. М. Петюх, С. О. Цимбалюк та ін.; За заг. ред. В. М. Данюка, В. М. Петюха. – К.:КНЕУ, 2004. – 398 с.
4. Завіновська Г. Т. Економіка праці: навч. посіб. / Г. Т. Завіновська. — К.: КНЕУ, 2003. — 432 с.
5. Кириченко О.А. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності: Навч. посіб./ О.А. Кириченко/ – 3-тє вид., перероб. і доп. – К.: Знання-Прес, 2002. - 384 с.
6. Колот А.М. Мотивація персоналу: Підручник. / А.М. Колот – К.: КНЕУ, 2002. - 337 с.
7. Савченко В. А. Управління розвитком персоналу : навч. посіб. / В. А. Савченко. – Київ : КНЕУ, 2002. – 351 с.
8. Скопылатов, И.А. Управление персоналом / И.А. Скопылатов, О.Ю. Ефремов. – СПб.: Изд-во Смольного университета, 2000. – 400с.
9. Федулова Л. І. Менеджмент організацій: Підручник/ Л. І. Федулова, І. В. Сокирник, В. В. Стадник, М. А. Йохна, О.С. Новикова, Є. Г. Рясних. – К.: Либідь, 2004. – 448 с.
10. Полуянов В.П., Воробьева И.С. Совершенствование оценки эффективности управления персоналом. Вісник Хмельницького національного університету. Т.3. Економічні науки. – 2009. – №6. – С. 188–191.
11. Татулов Б. Э. Проблемы оценки эффективности управления персоналом [Электронный ресурс] / Б. Э. Татулов. – Режим доступа: <http://www.cfin.ru/bandurin/article/sbm05/21.shtml>.
12. Петрович Й. М. Економіка підприємства: Підручник / Й. М. Петрович. – 2-ге вид., виправл. – Львів : “Магнолія плюс”, видавець СПД ФО В. М. Піча. – 2006.

Рецензент д.е.н., професор ХНУБА Іванілов О.С.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткіна Ю.М.

УДК 330.322:656.2

МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Дараган О.О., аспірант (УкрДАЗТ)

В статті досліджено сутність механізму управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту, визначено його основні складові, серед яких традиційні компоненти системи управління: планування, аналіз, організація, оцінка, контроль та мотивація інвестиційної діяльності, а також механізми залучення інвестицій, розподілу інвестиційних ресурсів, державної підтримки, впровадження організаційно-управлінських інновацій, активізації інвестиційної діяльності та забезпечення інвестиційної привабливості. Проаналізовано джерела та інструменти інвестування на залізничному транспорті, запропоновано напрямки удосконалення управління інвестиційною діяльністю на підприємствах залізничної галузі.

Ключові слова: *інвестиції, інвестиційна діяльність, механізм, управління, підприємства залізничного транспорту.*

МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Дараган А.О., аспирант (УкрГАЗТ)

В статье исследована сущность механизма управления инвестиционной деятельностью предприятий железнодорожного транспорта, определены его основные составляющие, среди которых традиционные компоненты системы управления: планирование, анализ, организация, оценка, контроль и мотивация инвестиционной деятельности, а также механизмы привлечения инвестиций, распределения инвестиционных ресурсов, государственной поддержки, внедрения организационно-управленческих инноваций, активизации инвестиционной деятельности и обеспечения инвестиционной привлекательности. Проанализированы источники и инструменты инвестирования на железнодорожном транспорте, предложены направления усовершенствования управления инвестиционной деятельностью на предприятиях железнодорожной отрасли.

Ключевые слова: *инвестиции, инвестиционная деятельность, механизм, управление, предприятия железнодорожного транспорта.*

MECHANISM OF MANAGEMENT BY INVESTMENT ACTIVITY ON ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT

Daragan O.O., post-graduate (USA of RT)

The article studies the essence of the mechanism of management of investment activity of enterprises of railway transport, identifies its main components, among which the traditional control system components are: planning, analysis, organization, evaluation, supervision and motivation of investment activity, as well as mechanisms to attract investments, the allocation of investment resources, state support, implementation of organizational and managerial innovation, increasing investment activity and ensuring investment attractiveness. Analyzed the sources and instruments of investing in rail transport, the directions of improvement of management of investment activity of the enterprises of the railway sector, including through the development of public-private partnerships and strengthening the state support. The conclusion about necessity of transition of the investment mechanism in a more flexible, mobile form of functioning that will help him / her under the present conditions of farming.

Keywords: *investments, investment activity, mechanism, management, railway transport enterprise.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Для забезпечення економічного підйому залізничного транспорту необхідно сформувати достатні інвестиційні ресурси для підвищення якості транспортного обслуговування, скорочення експлуатаційних витрат, зростання продуктивності праці та фондівіддачі при перевезенні вантажів та пасажирів, розвитку системи інформаційного забезпечення з метою підвищення ефективності

управління перевізним процесом, впровадження ресурсозберігаючих технологій, оснащення рухомими складом нового покоління, соціального захисту працівників залізничної галузі, а також для реалізації стратегічно значимих масштабних проектів, зокрема впровадження швидкісного руху. Зазначене обумовлює необхідність формування ефективного механізму управління інвестиційної діяльністю на підприємствах залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Теоретичні підходи та практичні рекомендації щодо розвитку інвестиційних процесів на підприємствах залізничного транспорту знайшли своє відображення працях таких науковців як: Дикань В.Л., Зубенко В.О., Ільчук В.П., Сич Є.М., Калініченко Л.Л. та інших [1-3], у тому числі механізм інвестування підприємств залізничної галузі вивчали такі вчені як: Андреева О.В., Долгий А.О., Долгий О.О., Манзюк В.В., Лоза С.П. та інші [4-6].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Однак питання удосконалення механізму інвестиційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту залишається актуальним і своєчасним, а тому потребує подальшого дослідження.

Метою статті є обґрунтування складових елементів механізму управління інвестиційною діяльністю на підприємствах залізничного транспорту та визначення шляхів удосконалення інвестиційної діяльності.

Виклад основного матеріалу.

Забезпечення розвитку підприємств залізничного транспорту й їх ефективна діяльність в довгостроковій перспективі, а також підвищення конкурентоспроможності значною мірою визначаються рівнем інвестиційної активності і масштабами інвестиційної діяльності, котрі у свою чергу залежать від ефективності механізму управління цією діяльністю.

Стосовно інвестиційної діяльності поняття «механізм» використовується в різних контекстах. Більшість вчених [7, 8] вважають, що «механізм інвестиційного менеджменту» — це система основних елементів, регулюючих процес розробки і реалізації інвестиційних рішень підприємства. До числа основних елементів механізму відносяться: ринковий механізм регулювання інвестиційної діяльності підприємства; державне нормативно-правове регулювання інвестиційної діяльності; внутрішній механізм регулювання, система конкретних методів здійснення управління інвестиційної діяльності.

На думку Аюпової Л.К. [9] слід виділяти організаційний і економічний механізм

інвестиційної діяльності підприємства. Під економічним механізмом інвестиційної діяльності автор розуміє інтегровану багаторівневу систему форм і методів зовнішніх і внутрішніх економічних відносин між учасниками інвестиційного процесу, котра включає способи оцінки інвестиційної діяльності з урахуванням ринкової кон'юнктури, регульовану за допомогою мотиваційного, ресурсного, правового і методичного забезпечення.

Андреева О.В. [4] під механізмом інвестування на залізничному транспорті розуміє цілеспрямоване поєднання форм і методів галузевого інвестування, що забезпечується шляхом реалізації концепції інвестиційного контролінгу та наявності функціональних підсистем – моніторингу та діагностики факторів внутрішнього та зовнішнього середовища, фінансового прогнозування і планування, організації, ресурсного забезпечення (в тому числі фінансового), обліку, аналізу, контролю за протіканням інвестиційного процесу тощо.

Можна констатувати, що механізм управління інвестиційною діяльністю охоплює традиційні компоненти системи управління, серед яких планування, аналіз, організація, контроль, оцінка, мотивація інвестиційної діяльності. Крім того, включає специфічні набори інструментарію залучення інвестицій, відрізняється моделями розподілу інвестиційних ресурсів, напрямками активізації інвестиційної діяльності та чинниками забезпечення інвестиційної привабливості.

Таким чином, механізм управління інвестиційної діяльності на підприємствах залізничної галузі, визначається як сукупність організаційно-економічних форм і методів, інструментів і важелів дії на інвестиційну діяльність, взаємопов'язаних в єдиний механізм, що припускає мотиваційне, правове, ресурсне і методичне забезпечення, котрий дозволяє визначити обсяг, структуру, напрями і реалізацію інвестицій з метою досягнення максимального корисного ефекту і забезпечення стабільної фінансово-господарської діяльності підприємств залізничного транспорту в найближчій і подальшій перспективі.

Слід зазначити, що даний механізм є складовою фінансово-економічної системи галузі, рушійним елементом останнього є інвестиційна галузева політика, котра сформована у відповідності із засадами розвитку економічної системи країни та реформ, що його супроводжують.

Основні складові механізму управління інвестиційною діяльністю представлено на рис.



Рис. – Механізм управління інвестиційною діяльністю на підприємствах залізничного транспорту

Забезпечення сталої роботи залізничного транспорту залежить від своєчасного та достатнього забезпечення інвестиційними ресурсами. До основних джерел фінансування інвестицій на залізничному транспорті належать: власні кошти залізниць і структурних підрозділів (прибуток, амортизаційні відрахування); кошти державного і місцевого бюджетів, які можуть надаватися на зворотній та незворотній основі, а також у вигляді податкового кредиту, дотацій, субсидій або компенсації частки банківського відсотка за наданими кредитами; кошти позабюджетних фондів; кредити банків та інших фінансових установ; облігаційні позики; кошти іноземних інвесторів; лізинг.

Форми державної підтримки передбачають: надання фінансової допомоги у вигляді дотацій, субсидій, субвенцій, бюджетних позик; реалізації заходів щодо розвитку та захисту економічної конкуренції; реалізації стратегії роздержавлення і приватизації власності; проведення політики ціноутворення тощо.

Важливою особливістю інвестування на залізничному транспорті є змішаний метод інвестування, певний вид диверсифікації джерел, поєднання різних форм фінансування проектів тощо. В цілому всі методи інвестування можна поділити як такі, де використовуються посередники (держава, приватні інвестори, змішане фінансування) та не використовуються (повне самоінвестування). Останні внаслідок браку власних фінансових ресурсів залізницями використовуються обмежено.

Негативно впливає на інвестиційну діяльність існуюча централізація управління залізничним транспортом, яка призводить до того, що рух інвестиційних потоків усередині залізничної системи також носить централізовано-перерозподільчий характер і диктує специфічний механізм формування й розподілу інвестиційних ресурсів. Основними недоліками такої схеми є: недостатня фінансова прозорість фінансово-інвестиційної діяльності; обмежені можливості залучення приватних інвестицій; дискримінаційне відношення при розподілі інвестиційних ресурсів.

Для активізації інвестиційних процесів на залізничному транспорті вирішальне значення мають такі заходи: розвиток механізмів державних гарантій, збільшення обсягів державних інвестицій; подальше удосконалення програмних завдань всебічної структурної перебудови економіки галузі на перспективу; здійснення координації напрямків діяльності інвесторів та застосування нових ринкових схем та механізмів їхньої участі в інвестуванні інноваційних програм та проектів галузі; залучення до фінансування інноваційних розробок, орієнтованих на створення перспективних об'єктів залізничного транспорту, впровадницько-інноваційних фірм - фірм ризикового (венчурного капіталу), як нового для галузі джерела інвестиційних ресурсів; розробка привабливих для потенційних інвесторів інноваційних проектів, впровадження маркетингових підходів до пошуку та залученню інвестиційних ресурсів.

Важливим фактором отримання додаткових інвестицій є підвищення інвестиційної привабливості підприємств залізничної галузі. Для цього необхідно збільшити їх капіталізацію; створити стабільну та спрямовану для інвесторів законодавчу базу; підвищити інвестиційний рейтинг; забезпечити рентабельну діяльність підприємств залізничного транспорту.

Для вирішення означених проблем інвестування необхідне удосконалення самого механізму інвестиційної діяльності в галузі – всіх його складових (в тому числі інституцій), що приведе до його спрощення, здешевлення в утриманні, прозорості діяльності, маневреності, розбюрократизації. Крім того, необхідний перехід інвестиційного механізму в більш гнучку, мобільну форму функціонування, що сприятиме його відповідності сучасним умовам господарювання.

Висновки. Ефективний механізм управління інвестиційною діяльністю на підприємствах залізничного транспорту дає змогу з максимальною швидкістю досягти поставлених цілей та вирішити основні завдання, сприяє результативному виконанню конкретних функцій управління інвестиційною діяльністю, повна і послідовна практична реалізація яких є надійною запорукою активної інвестиційної політики підприємств залізничного комплексу та їх результативної господарської діяльності.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.
2. Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток / В.П. Ільчук; За ред. д.е.н., проф. Сича Є.М. – К.: Логос, 2004. – 381 с.
3. Калініченко Л.Л. Вирішення інвестиційної проблеми інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту / Л.Л. Калініченко // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2008. – Випуск 236, Т. 2. – С. 222 – 227.
4. Андреева О.В. Чинники ефективного інвестування залізниць в умовах динамізації циклів економічного розвитку / О.В. Андреева // Вісник транспорту і промисловості. – 2012. – № 39. – С. 83–88.
5. Лоза С.П. Можливі джерела фінансування інвестицій в залізничний транспорт України / С.П. Лоза // Проблеми розвитку зовнішньоекономічних зв'язків і залучення іноземних інвестицій: регіональний аспект. Збірник наук. праць. – Донецьк, ДонНУ, 2007. – С. 1442-1451.
6. Долгий А.О. Механізми державного регулювання процесу інвестування залізничної галузі [Електронний ресурс] / Долгий А.О., Долгий О.О., Манзюк В.В. // Науковий вісник. – 2009. – Вип.3. – Режим доступу: <http://www.lvivacademy.com/visnik3/fail/+Dolhiy.pdf>
7. Инвестиционная деятельность / Н.В. Киселёва, Т.В. Боровикова, Г. В. Захарова и др. – М.: КНОРУС, 2005. – 432 с.
8. Черваньов Д.М. Менеджмент інвестиційної діяльності підприємств: навч. посіб. / Д.М. Черваньов. – К.: Знання-Прес, 2003. – 622 с.
9. Аюпова Л.К. Содержание организационно-экономического механизма инвестиционной деятельности промышленных предприятий / Л.К. Аюпова // Экономические науки. – 2007. – №8 (33). – С. 260–264.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК656.07.001.76

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Зубенко В.О., к.е.н., доцент,
Коник Л.Ю., магістр (УкрДАЗТ)*

В статті обґрунтована необхідність інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту. Досліджені існуючі наукові публікації з питання інноваційного розвитку підприємств галузі. Визначено, що ключовою ланкою в питанні забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту України, з урахуванням сучасних умов господарювання, є

створення інноваційних центрів, до складу яких слід включати відділи: маркетинг та інтелектуальна власність, логістика, конструкторський відділ. Діяльність даного центру повинна бути спрямована не лише на зовнішнє, а й на внутрішнє середовище, що дозволить отримати додаткові економічні вигоди.

Ключові слова: інновація, інноваційна діяльність, підприємства залізничного транспорту, ефективність.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

**Зубенко В.А., к.э.н. доцент,
Коньк Л.Ю, магистр (УкрГАЗТ)**

В статье обоснована необходимость инновационного развития предприятий железнодорожного транспорта. Исследованы существующие научные публикации по вопросу инновационного развития предприятий отрасли. Определено, что ключевым звеном в вопросе обеспечения эффективности инновационной деятельности предприятий железнодорожного транспорта Украины, с учетом современных условиях хозяйствования, является создание инновационных центров, в состав которых следует включать отделы: маркетинг и интеллектуальная собственность, логистика, конструкторский отдел. Деятельность данного центра должна быть направлена не только на внешнюю, но и на внутреннюю среду, что позволит получить дополнительные экономические выгоды.

Ключевые слова: инновация, инновационная деятельность, предприятия железнодорожного транспорта, эффективность.

ENSURING THE EFFECTIVENESS OF INNOVATIVE ACTIVITY AT THE ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT

**Zubenko V. A., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Conic L. Yu, master (USA of RT)**

In the article the necessity of innovative development of enterprises of railway transport. Researched existing scientific publications on the issue of innovative development of enterprises of the industry and peculiarities of construction and operation of innovation centers. It is determined that a key element in ensuring the effectiveness of innovative activity of the enterprises of railway transport of Ukraine, taking into account the current economic conditions, is the creation of innovation centers, which include the departments of: marketing and intellectual property, logistics, engineering Department. The activities of this center should be directed not only to external but also the internal environment that will provide additional economic benefits.

Keywords: innovation, innovative activity of enterprises of railway transport efficiency.

Постановка проблеми та її зв'язки з практичними завданнями. Активізація інноваційної діяльності, підвищення її ефективності, визначення та встановлення оптимального поєднання між складовими інноваційного процесу, розширення сфери застосування інновацій та оптимальне планування інноваційної діяльності зумовлюють формування і розвиток інноваційного потенціалу вітчизняних підприємств залізничного транспорту. Серед найважливіших завдань управління розвитком їх інноваційної діяльності є забезпечення сприятливих умов в процесі реалізації інновації та досягнення бажаного економічного результату в результаті інноваційної діяльності.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин проблеми.

В останній час з'являються багато наукових публікацій, матеріал яких присвячений збільшенню інноваційної активності підприємств залізничного транспорту, впровадженню інноваційної моделі в галузі, розвитку інноваційної системи тощо. Ці питання цікавлять Диканя В.Л., Зубенко В.О., Зайцева А.О., Кірдіну О.Г., Озерську Г.В., Якименко Н.В. та інших [1-6].

Не дивлячись на достатню розробленість визначеної проблеми перед підприємствами залізничного транспорту щодня виникають питання що негативно впливають на інноваційну діяльність та потребують розробки нових дієвих напрямків забезпечення ефективності їх інноваційної діяльності.

Тому, **метою статті** є визначення ключових напрямків забезпечення ефективності

інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання.

Основна частина. Залізниці активно впливають на розвиток і розміщення продуктивних сил країни. Витрати на транспортування окремих видів вантажів досягають значної частини в кінцевій вартості вантажів. Основним призначенням як транспортної системи, так, зокрема, і залізничної інфраструктури є обслуговування товарних та пасажирських потоків забезпеченням їх переміщення за допомогою транспортних засобів(рухомого складу).Розвиток транспортної інфраструктури є визначальним у забезпеченні перевезень пасажирів та вантажів як у внутрішньому, так і в міжнародному сполученні. Чим вищий рівень розвитку інфраструктури, тим нижчим являються в підсумку витрати підприємств на перевезення вантажів, тим швидше та безпечніше здійснюються перевезення, тим більше комфорту і задоволення від поїздки отримують пасажирів. Залізничний транспорт повинен постійно забезпечувати безперебійний і безпечний рух поїздів зі встановленими швидкостями та навантаженням.

В умовах трансформації економіки України науково-технічний прогрес, стрижнем якого є інноваційна діяльність, перетворюється на вирішальний фактор соціально-економічного розвитку і відіграє провідну роль у вирішенні економічних, екологічних, соціальних та культурних завдань.

Під інноваціями прийнято розуміти нововведення в галузі техніки, технології, організації праці та управління, засновані на використанні досягнень науки і передового досвіду, а також використання цих нововведень у різних галузях і сферах діяльності.

Дослідження існуючих наукових публікацій [1-6] показало, що ключовою ланкою в питанні забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту України, з урахуванням сучасних умов господарювання, є створення інноваційних центрів.

Озерська Г.В. [5] в своїй роботі пропонує створити Центр трансферу і комерціалізації послуг для вирішення задач по підтримці науки, інноваційної інфраструктури та інноваційної діяльності у сфері залізничного транспорту.

Основними напрямками діяльності даного Центру є: технологічний аудит і моніторинг (пошук організацій та установ, які займаються інноваційними проектами та складання бази даних таких організацій;встановлення контакту з науковими, проектними та навчальними організаціями, які не належать до галузі залізничного транспорту, та визначення потреби у співпраці з Центром та ін.); маркетинг (визначення сегментів ринку і його тенденцій; пошук і відбір

інноваційних технологій, що мають перспективу комерціалізації та створення бази даних таких проектів та ін.); інформаційна підтримка проектів (створення та ведення бази даних інноваційних проектів;підготовка матеріалів для інформаційних ресурсів з проектів та науково-дослідним організаціям та ін.); пошук технологічного партнера інноваційних проектів (пошук підприємств, зацікавлених у впровадженні інноваційних проектів, оцінка їх потреби в інноваційних розробках та залучення їх до співпраці; укладання угод про партнерство та ін.); економічний і фінансовий супровід комерціалізації інноваційних проектів (економічна оцінка інноваційних проектів;розробка бізнес-планів з комерціалізації проектів, здійснюваних за участю Центру і надання послуг даного профілю для зацікавлених організацій і підприємств та ін.); консультування, навчання, управління проектом (консультаційні послуги в сфері діяльності Центру; участь у навчальних програмах, що розробляються і здійснюються за профілем діяльності Центру та ін.).

Зайцев А.О.[2] в своїй роботі пропонує створення Науково-освітнього центру інноваційного розвитку пасажирських залізничних перевезень, який розподілений на такі напрямки діяльності: менеджмент; техніка; економіка; маркетинг; тарифи.

В зазначених роботах відсутній блок, що виконував би інтеграційні функції у взаємозв'язках між елементами інноваційного центру.

Даний недолік врахований в роботі Корінь М.В.[4]. Вона пропонує створити логістично-інформаційно-інноваційно-маркетинговий центр, який би включав такі відділи: логістичний (дослідження світових науково-технічних досягнень у галузі виробництва техніки та технологій залізничного призначення з детальним вивченням їх вихідних технічних характеристик;систематизація та обробка отриманої в результаті досліджень інформації; формування бази даних світових, наукових розробок та інновацій; організація та координація робіт із захисту інформації в автоматизованій базі даних та ін.); конструкторське бюро (розробка нових та модернізація діючих конструкцій виробів комплексів, апаратів, механізмів, машин;вивчення конструктивних елементів потенційного інноваційного виробу, розробленого закордонними компаніями та ін.); маркетингу та інтелектуальної власності (комплексне дослідження ринку зі встановленням його кон'юнктури, визначенням для кожного сегменту рівня насиченості, еластичності сформованих цін, потенційної і реальної місткості з подальшою розробкою на його основі довгострокових, середньострокових і короткострокових прогнозів потреб; виявлення сильних та слабких сторін центру по відношенню до конкурентів з позиції виробництва інноваційної

продукції, її якості, рівня науково-дослідної діяльності даної організації, збутової політики та рівня після продажного обслуговування та ін.).

Проведений детальний аналіз свідчить, що робота Корінь М.В. має суттєвий недолік всі відділи запропонованого нею центру спрямовані лише на зовнішнє середовище, тобто:

- відділ маркетингу враховує потреби та досліджує лише зовнішніх споживачів. Поза увагою залишились потреби самих підприємств залізничного транспорту. Досить часто зовнішній споживач (пасажир або вантажовідправлювач) цілком задоволений наданою йому залізничним транспортом послугою, але самі підприємства мають гостру необхідність в інноваційних рішеннях. Особливо це актуально в сучасних умовах господарювання, коли немає достатнього рівня фінансування для реалізації глобальних інноваційних проектів, а є негайна потреба залізничників в інноваційних рішеннях (невеликих, локальних) по підтримці належного техніко-технологічного рівня забезпечення перевізного процесу. Слід зазначити, що врахування цих потреб дозволить підприємствам галузі вже сьогодні отримати економічний ефект за рахунок скорочення непродуктивних витрат та витрат підприємства;

- конструкторський відділ не досліджує інноваційні пропозиції робітників галузі. Слід зазначити, що працівники залізничного транспорту мають досить високий рівень освіти та головне мають практичний досвід з питань функціонування галузі. Запропоновані робітниками галузі інноваційні проекти можна реалізовувати не на одному підприємстві, а на кількох одразу, адже на залізничному транспорті декілька структурних підрозділів виконують однакові функції (локомотивні депо, вагонні депо, дистанції колії, сортувальні станції та ін.). Це дозволить галузі отримати додатковий економічний ефект;

- логістичний відділ поза увагою залишив той факт, що залізничний транспорт України характеризується складнопідпорядкованістю господарських зв'язків як в межах підприємств залізничного транспорту, так і в межах галузі, а тому логістичне забезпечення інноваційного процесу не лише із зовнішнім середовищем, а й всередині залізничного транспорту дозволить отримати додаткові економічні вигоди.

Висновок. Підсумовуючи все вищесказане слід відмітити, що підприємства залізничного транспорту відчувають гостру необхідність в

інноваційному розвитку. Головним джерелом забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту на сучасному етапі його розвитку, повинно стати формування центру інноваційного розвитку, до складу якого слід включати відділи: маркетинг та інтелектуальна власність, логістика, конструкторський відділ.

При детальному опрацюванні напрямків діяльності Центру інноваційного розвитку залізничного транспорту та визначенні головних функцій його відділів слід звернути увагу на те, що діяльність даного центру повинна бути спрямована не лише на зовнішнє, а й на внутрішнє середовище, що дозволить отримати додаткові економічні вигоди.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Дикань В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

2 Железнодорожные пассажирские перевозки: Монография / Г.В. Верховых, А.А. Зайцев, А.Г. Котенко и др.; под ред. Г.В. Верховых. – СПб.: Северо-Западный региональный центр «РУСИЧ», «Паллада-медиа», 2012. – 520 с.

3 Кірдіна О. Г. Інтеграційні процеси та задачі інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу / О. Г. Кірдіна // Вісник ХНАУ – 2010. - № 11. – С. 189-201.

4 Корінь М.В. Забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту на основі формування промислово-логістичної системи: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / М.В. Корінь; Українська державна академія залізничного транспорту. – Харків., 2013. – 21 с.

5 Озерська Г.В. Механізм визначення стратегічних напрямків розвитку інноваційного потенціалу залізничного транспорту / Г.В. Озерська // ефективна економіка: 2014. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=2759>.

6 Якименко Н. В. Інноваційні технології реалізації транзитних можливостей транспортної системи України / Н. В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. - № 36. – С. 303-307.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 330.322:336

ПІДХОДИ ДО АНАЛІЗУ УПРАВЛІНСЬКОГО АСПЕКТУ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

*Чумак Л.Ф., к.е.н., доцент,
Пугач І.В., магістр (УІПА)*

В статті розглянуто основні напрямки аналізу управління інвестиційною привабливістю підприємства, визначено поняття «інвестиційна привабливість підприємства», наведено основні функції управління інвестиційною привабливістю підприємства, обґрунтовано необхідність формування та управління інвестиційної привабливістю підприємства, доцільність використання системи показників при оцінці інвестиційної привабливості підприємства, побудована структурно – функціональна схема формування інвестиційної привабливості підприємства, наведено формулу для розрахунку інтегрального показника інвестиційної привабливості підприємства за його фінансовим станом.

Ключові слова: інвестиції, інвестиційна привабливість, оцінка інвестиційної привабливості, управління інвестиційної привабливістю підприємства.

ПОДХОДЫ К АНАЛИЗУ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ АСПЕКТОВ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Чумак Л.Ф., к.э.н., доцент,
Пугач И.В., магистр (УИПА)*

В статье рассмотрены основные направления анализа управления инвестиционной привлекательностью предприятия, определено понятия «инвестиционная привлекательность предприятия», приведены основные функции управления инвестиционной привлекательностью предприятия, обоснована необходимость формирования и управления инвестиционной привлекательностью предприятия, а также целесообразность использования системы показателей при оценке инвестиционной привлекательности предприятия, построена структурно - функциональная схема формирования инвестиционной привлекательности предприятия, приведена формула для расчета интегрального показателя инвестиционной привлекательности предприятия по его финансовому состоянию.

Ключевые слова: инвестиции, инвестиционная привлекательность, оценка инвестиционной привлекательности, управление инвестиционной привлекательностью предприятия.

APPROACH TO ANALYZING MANAGERIAL ASPECTS OF INVESTMENT ATTRACTIVENESS

*Chumak Larisa, Ph.D., associate Professor,
Puhach Inna, magistrate (UEPA)*

In article the basic directions of analysis of the management of investment attractiveness of the company, defined the concept of "investment attractiveness of the enterprise, the basic functions of management of investment attractiveness of the enterprise, the necessity of the formation and management of investment attractiveness of the enterprise, and the feasibility of using the system of indicators for evaluation of investment attractiveness of the enterprise, built of structural - functional diagram of the formation of investment attractiveness of the enterprise, given the formula for calculating the integral index of investment attractiveness of the enterprise on its financial condition.

Keywords: investments, investment attractiveness, investment attractiveness, investment attractiveness of the enterprise.

Постановка проблеми. Для отримання вкладення вільних коштів. При виборі проекту більш стійкого положення на сучасному необхідно узгодження інтересів власника конкурентному ринку власники капіталу капіталу і його споживача. Цей процес включає розглядають попередньо обґрунтовані варіанти також комплексу оцінку інвестиційної

привабливості підприємства у тому числі і управлінський аспект. В основу підготовки рішення про вкладання коштів у проект входить розрахунок та аналіз специфічних характеристик, які дозволяють сформувати уявлення про доцільність та ефективність проектів, оцінка стану об'єкту вкладання коштів та прогнозування надійності майбутніх інвестицій. Проблема прийняття якісних управлінських рішень щодо інвестування коштів є особливо актуальною в Україні в теперішній час.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Аналіз досліджень сучасних провідних вчених, присвячених проблемам оцінки інвестиційної привабливості та інвестування, показав, що єдиного визначення інвестиційної привабливості та основних чинників, що її характеризують досі не існує. Наукову основу статті становлять розробки вітчизняних та зарубіжних вчених, таких як Алексєнко Л.М. [2], Аранчій Д.С. [3], Гончаренко С.А. [3], Ігольніков Г.Л. [4], Мешков А.В. [7], Патрушева Е.Г. [4], Пилипенко О. І. [6], Попова О.Ю. [7], Хобта В.М. [7].

Мета. Метою роботи є дослідження підходів до аналізу управлінського аспекту інвестиційної привабливості підприємства.

Виклад основного матеріалу дослідження. На теперішній час існує багато визначень поняття «інвестиційна привабливість підприємства» [1-7], кожне з котрих висвітлює

сутність явища та має право на існування. Під «інвестиційною привабливістю підприємств» пропонується розуміти систему кількісних та якісних показників, які характеризують стан та перспективи розвитку підприємства і викликають інтерес інвесторів. До складу системи показників входять показники, які надають уявлення про фінансово-економічний стан підприємства, техніко-технологічне забезпечення виробництва, про конкурентоспроможність продукції та перспективи її підвищення, рівень всіх складових економічного потенціалу: управлінської, маркетингової, кадрової, інфраструктурної, інформаційної та ін.

Формування та управління інвестиційної привабливістю підприємства необхідно для забезпечення притоку інвестиційного капіталу. Досягнення цієї мети можливо при забезпеченні довгострокових конкурентних переваг; підвищенні конкурентоспроможності продукції; адаптації виробництва к потребам сучасного ринку; створення необхідного ресурсного забезпечення ефективної діяльності підприємства; вирішення соціальних проблем. Структурно – функціональна схема формування інвестиційної привабливості підприємства представлена на рис. 1.

Для адекватного і ефективного управління інвестиційною привабливістю підприємств, необхідно максимально точно оцінювання впливу окремих чинників інвестиційної привабливості.

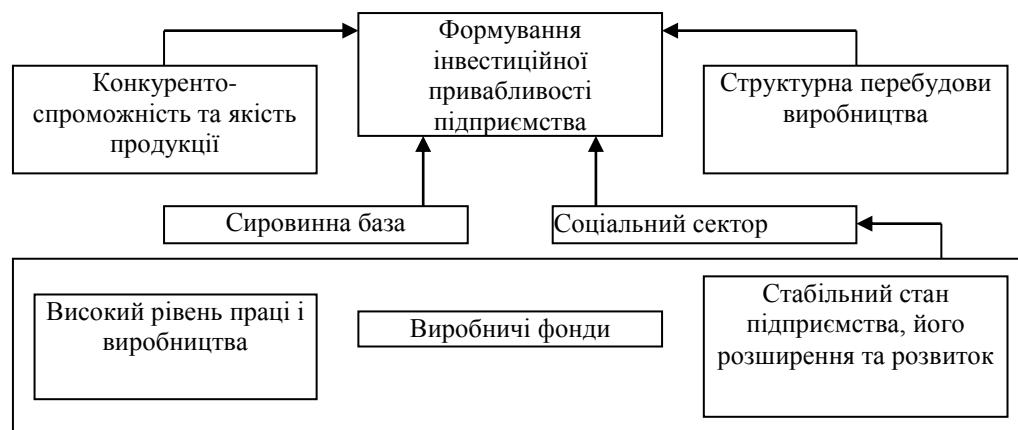


Рис. 1. Структурно – функціональна схема формування інвестиційної привабливості підприємства (добробок авторів)

Управлінський аспект інвестиційної привабливості підприємства розглядається як система економічних, фінансових й інших відносин, що виникають у процесі господарчої діяльності та забезпеченні стійкого розвитку підприємства і задоволення вимог потенційних інвесторів. Для комплексної всебічної оцінки стану цієї системи потрібно використовувати як можна більше показників, що відображають різні аспекти діяльності підприємства [2]. Але їх кількість та

сутність повинні бути обґрунтовані, відібрані ті, які є важливими для його майбутнього існування і розвитку підприємства та цікавими для інвесторів, тому що перевантажування системи розрахунків може привести до невідповідності отриманих результатів існуючої дійсності.

Процес формування тісно пов'язаний з подальшим управлінням інвестиційною привабливістю підприємства. Під управлінням інвестиційною привабливістю підприємства

розуміють процес цілеспрямованого впливу керівництва підприємства на систему фінансових, економічних та інших відносин, що виникають у процесі забезпечення ефективного розвитку підприємства і задоволення вимог потенційних інвесторів [5].

Виходячи з основних завдань і напрямів діяльності щодо забезпечення інвестиційної привабливості, як правило, виділяють наступні основні функції управління інвестиційною привабливістю підприємства: планування, організація, мотивація, оцінка і контроль, аналіз, регулювання, координація (рис. 2.).



Рис. 2. Структурна схема основних функцій управління інвестиційною привабливістю підприємств

Безперервність і ефективність процесу управління досягається завдяки виконанню наведених функцій при здійсненні управлінського циклу. Завдяки такому підходу, виробляється здатність системи управління досягати поставлених цілей щодо забезпечення інвестиційної привабливості підприємства [6].

При виборі об'єкту інвестування інвестори найбільш значущими вважають показники рентабельності, динаміки прибутку до сплати відсотків і податків, показники платоспроможності, як коефіцієнт фінансової незалежності, показник покриття прибутком суми сплачуваних відсотків, коефіцієнт відношення чистого грошового потоку до довгострокових зобов'язань, перспективи ринкових позицій підприємства, інформаційна прозорість, інвестиційна вартість підприємства [2]. Окремим аспектом можна виділити рівень фінансового стану підприємства.

Згідно до Наказу Агентства з питань запобігання банкрутству підприємств та

організацій «Про затвердження Методики інтегральної оцінки інвестиційної привабливості підприємств та організацій», інтегральна оцінка інвестиційної привабливості визначається як показник, у якому відтворюються значення інших показників, скоригованих у відповідності до їх вагомості та інших чинників [1].

Для визначення рівня фінансового стану підприємства, але з урахуванням переваги для інвесторів показників прибутковості або платоспроможності прийнято використовувати інтегральний показник інвестиційної привабливості підприємства за його фінансовим станом (I_{inn}), який визначається за виразом (1) [4]:

$$I_{inn} = a_i E K_i / K_{io} + a_j E K_j / K_{jo} \quad (1)$$

де K_i та K_j – відповідно, фактично досягнуті підприємством групи прибутковості та платоспроможності; K_{io} , K_{jo} – рекомендовані значення показників прибутковості та платоспроможності; a_i , a_j – значимість груп

показників для інвесторів. Для інвесторів, які надають перевагу більшою мірою прибутковості, $ai > 0,5$; для інвесторів, що віддають перевагу надійності, $aj > 0,5$. При рівності переваг $ai = aj = 0,5$.

При виборі об'єкту інвестування інвестор враховує не тільки значення інтегрального показника, а й вплив зовнішніх факторів на інвестиційну привабливість потенційного отримувача інвестицій. Тому, в процесі управління інвестиційною привабливістю, на підприємстві повинна бути розроблена стратегія розвитку, яка враховує ризики, що пов'язані з впливом зовнішнього середовища на діяльність підприємства, мати механізм адаптування до змін з метою збереження інвестиційної привабливості.

Висновки і перспективи подальших досліджень.

Залучення інвестицій на сучасному етапі є вкрай необхідним процесом для відродження та досягнення конкурентоспроможності підприємствами України. Оскільки аспекти діяльності підприємства можуть бути різноманітними і шляхи досягнення цілей та покращення результатів можуть бути різноспрямованими, для досягнення своєї мети необхідна координація зусиль керівництва, яка є частиною процесу управління інвестиційною привабливістю підприємства.

Методи оцінки та управління інвестиційною привабливістю підприємства слід адаптувати під потреби інвесторів у отриманні всебічної, комплексної інформації про сучасний стан підприємства та прогностичні перспективи його стійкого розвитку.

В подальшому, актуальними напрямками дослідження можуть бути розробка ефективної моделі, методів та інструментів управління інвестиційною привабливістю підприємства, які враховують вплив та ризики як внутрішнього, так і

зовнішнього середовища функціонування підприємства.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Наказ № 22 від 23.02.1998 Агентства з питань запобігання банкрутству підприємств та організацій «Про затвердження Методики інтегральної оцінки інвестиційної привабливості підприємств та організацій» // Офіційний вісник України від 16.04.1998 р., № 13, стор. 211, код акту 5120/1998
2. Алексєєнко Л.М. Фінансові аспекти оцінки інвестиційної привабливості підприємства / Л.М. Алексєєнко // Економічний форум. — 2009. - №3. — С.94-102.
3. Аранчій Д.С. Інвестиційна привабливість підприємств: сутність, фактори впливу та оцінка існуючих методик аналізу / Аранчій Д.С., Гончаренко С.А. // Наукові праці Полтавської державної аграрної академії. Випуск 3. Том 2 – 2011 – с. 59-64
4. Игольников Г.Л. Управленческие основы инновационно-инвестиционной деятельности промышленных предприятий: Учеб. пособие / Г.Л. Игольников, Е.Г. Патрушева; Яросл. гос. ун-т. – Ярославль, 2002. 107с.
5. Лазоренко Т.В. Управління інвестиційною привабливістю підприємства / Т.В. Лазоренко, О.В. Цветкова // Молодий вчений. - 2014.- № 12 (15) грудень. - С. 184 -187.
6. Пилипенко О. І. Аналіз інвестиційної привабливості підприємства: огляд методик / О. І. Пилипенко // Міжнародний збірник наукових праць. – 2010. – Вип. 1(13). – С. 324-330.
7. Хобта В.М. Активізація і підвищення інвестиційних процесів на підприємствах. Монографія / Хобта В.М., Попова О.Ю., Мешков А.В. // НАН України. Інститут економіки промисловості. МОН України. ДонНТУ, Донецьк – 2005 – с. 343

*Рецензент д.е.н., професор УПА Прохорова В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК 330.332

ДОСЛІДЖЕННЯ ОСНОВНИХ ДЖЕРЕЛ І МЕТОДІВ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ВКЛАДЕНЬ ПІДПРИЄМСТВ

*Щербань О.Д., к.е.н., доцент,
Шевченко І.В., студентка (ХІФ УДУФМТ)*

У статті відведено особливе місце в розгляді інвестиційної діяльності пошуку і висвітленню джерел інвестиційних ресурсів. При аналізі джерел фінансування інвестицій виділено внутрішні й зовнішні джерела інвестування. Наведено основні характеристики джерел формування інвестиційних

ресурсів підприємств. Вид використаних джерел покриття інвестиційних потреб визначає методи фінансування інвестиційної діяльності підприємств. Висвітлено методи фінансування інвестиційної діяльності підприємств з характеристикою позитивних і негативних якостей джерел.

Ключові слова: інвестиційна діяльність, ресурси, джерела фінансування, покриття інвестиційних потреб, методи фінансування, чинники, якість джерел фінансування, реалізація інвестиційних проектів.

ИССЛЕДОВАНИЕ ОСНОВНЫХ ИСТОЧНИКОВ И МЕТОДОВ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ВЛОЖЕНИЙ ПРЕДПРИЯТИЙ

**Щербань Е.Д., к.э.н., доцент,
Шевченко И.В., студентка (ХИФ УГУФМТ)**

В статье отведено особое место при рассмотрении инвестиционной деятельности поиска и освещению источников инвестиционных ресурсов. При анализе источников финансирования инвестиций выделены внутренние и внешние источники инвестирования. Приведены основные характеристики источников формирования инвестиционных ресурсов предприятий. Вид использованных источников покрытия инвестиционных потребностей определяет методы финансирования инвестиционной деятельности предприятий. освещены методы финансирования инвестиционной деятельности предприятий с характеристикой положительных и отрицательных качеств источников.

Ключевые слова: инвестиционная деятельность, ресурсы, источники финансирования, покрытие инвестиционных потребностей, методы финансирования, факторы, качество источников финансирования, реализация инвестиционных проектов.

STUDY OF MAIN SOURCES AND METHODS OF INVESTMENTS ENTERPRISES

**Scherban E., Candidate of Economic Sciences, Associate professor,
Shevchenko I., student (Kharkov Institute of Finance USUFIT)**

The article is devoted to a special place in the consideration of investment activity of search and highlighting of sources of investment resources. There are highlighted internal and external sources of investment in the analysis of sources of financing investment. The classification of investment sources should be specific to different legal organizational forms. The questions of identifying of sources of funding and providing investment needs do not lose their relevance, and become particularly important in times of economic and financial crisis, when risks of investment projects are significantly higher. The basic characteristics of the sources of investment resources modeling of companies are shown. Type of sources of investment needs covering defines methods of investment activity financing. Methods of investment activity financing of enterprises with characteristic of positive and negative points of sources are shown. Methods of financing of investment activity are due to definite factors which are used under certain conditions.

Keywords: investment activity, resources, funding, investment needs covering, financing methods, factors, quality of sources of financing, investment projects realization.

Постановка проблеми. Особливе місце в розгляді інвестиційної діяльності відводиться пошуку і оптимізації джерел інвестиційних ресурсів. Адже співвідношення між трьома їх основними видами (власними, позичковими і залученими) визначає значною мірою той економічний ефект, який надалі принесе вкладення коштів в ті чи інші об'єкти інвестування.

Формування структури джерел фінансування - дуже складний процес, який залежить від потужності кожного джерела в той чи інший період часу, фінансового стану та перспектив розвитку інвесторів, а також кон'юнктури ринку й актуальності інвестиційного проекту в перспекти

ві.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проводячи аналіз публікацій з теми «Основні джерела і методи інвестиційних вкладень підприємств» слід відмітити значне збільшення їх кількості в останні роки, що підтверджує актуальність обраної для дослідження теми. Серед авторів, що приділяли найбільшу увагу в своїх працях саме з цієї теми, відомі такі дослідники Ісаєва О.Є., Грідасов В.М., Кривченко С.В. [1], Крупка І.М. [2], Симоненко Л.І. [3], Удалих О.О. [4], Татаренко Н.О., Поручник А.М. [5].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Нині перед підприємствами постає проблема, зумовлена необхідністю залучення

фінансових ресурсів і їхньою обмеженістю, проблема оцінки і підвищення інвестиційної привабливості підприємства як характеристики, що дозволяє сформувати інвестору уявлення про стан об'єкту вкладання коштів, надійність майбутньої інвестиції, очікувані результати від їх використання.

Й досі залишаються проробленими аспекти прийняття якісних управлінських рішень, з одного боку, щодо інвестування коштів, а з другого – щодо покращення фінансового становища підприємства та підвищення рівня його інвестиційної привабливості. До них слід віднести зокрема ув'язування питань всебічного стійкого розвитку підприємства і його інвестиційної привабливості, формування комплексної, адекватної та загальноприйнятної системи оцінювання інвестиційної привабливості й інші.

Метою статті. Метою даної статті є дослідження основних джерел і методів інвестиційних вкладень підприємств.

Виклад основного матеріалу дослідження. Інвестиційні ресурси представляють собою всі види фінансових активів, що залучаються для здійснення вкладень в об'єкти інвестування. Джерела формування інвестиційних ресурсів в ринковій економіці вельми різноманітні. Це обумовлює необхідність визначення змісту джерел інвестування та

уточнення їх класифікації.

З позицій підприємства бюджетні інвестиції, кошти кредитних організацій, страхових компаній, недержавних пенсійних та інвестиційних фондів та інших інституційних інвесторів є не внутрішніми, а зовнішніми джерелами. До зовнішніх для підприємства джерел відносяться і заощадження населення, які можуть бути залучені на цілі інвестування шляхом продажу акцій, розміщення облігацій, інших цінних паперів, а також за допомогою банків у вигляді банківських кредитів [1].

При класифікації джерел інвестування необхідно також враховувати специфіку різних організаційно-правових форм, наприклад, приватних, колективних, спільних підприємств. Так, для підприємств, що перебувають у приватній або колективній власності, внутрішніми джерелами можуть виступати особисті накопичення власників підприємств. Для підприємств, що перебувають у спільній із зарубіжними фірмами власності, інвестиції іноземних співвласників також слід розглядати як внутрішні для даного підприємства джерело. Джерела формування інвестиційних ресурсів поділяються на власні, позикові та залучені, основні характеристики яких наведено у таблиці 1.

Таблиця 1

Джерела формування інвестиційних ресурсів

Власні 1	Позикові 2	Залучені 3
Частина чистого прибутку, що реінвестується	Інвестиційні кредити банків	Емісія акцій
Амортизаційні відрахування	Емісія облігацій підприємством	Внески сторонніх інвесторів в статутний фонд
Страхова сума Відшкодування збитків	Податковий інвестиційний кредит	Кошти, надані безкоштовно комерційними і державними структурами, на цільове фінансування
Внутрішня кредиторська Заборгованість	Фінансовий лізинг	
Мобілізована частина оборотних активів	Цільовий державний кредит	
Довгострокові фінансові вкладення, строк погашення яких закінчується в данному році		

Для здійснення ефективного вкладення коштів інвестор має визначити, яка їх частка буде профінансована за рахунок кожного виду ресурсів.

Питання визначення джерел фінансування та забезпечення інвестиційних потреб не втрачають своєї актуальності, а особливого значення набувають в період економічних та

фінансових криз, коли значно підвищуються ризики при реалізації інвестиційних проектів [2].

Вид використаних джерел покриття інвестиційних потреб визначає методи фінансування інвестиційної діяльності підприємств. Методи фінансування інвестиційної діяльності наведені на рисунку 1.

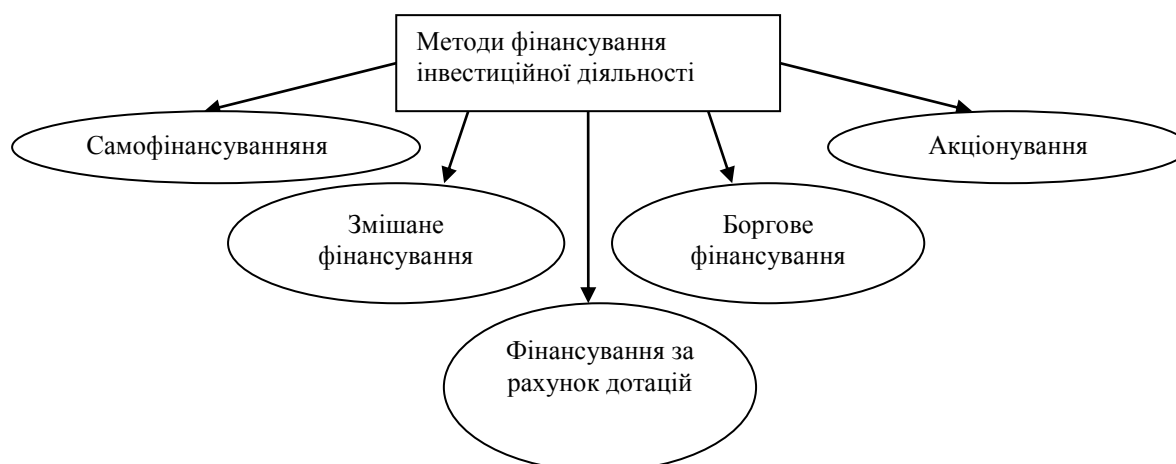


Рис. 1. Методи фінансування інвестиційної діяльності підприємства

Обираючи той чи інший метод фінансування інвестиційних потреб необхідно враховувати їх особливості. Вони можуть бути, як позитивними, так і негативними.

Коротка характеристика позитивних і негативних якостей джерел, що використовуються надана у вигляді таблиці 2.

Таблиця 2

Характеристика джерел фінансування інвестиційних потреб

Джерела фінансування			
Власні		Позичені та залучені	
Позитивні сторони	Недоліки	Позитивні сторони	Недоліки
1	2	3	4
Простота і швидкість залучення	Обмежений обсяг	Диверсифікованість	Складність із залученням і оформленням
Висока віддача за критерієм норми прибутковості інвестиційного капіталу			Значний строк залучення
Суттєве зниження ризику неплатоспроможності та банкрутства підприємства при їх використанні	Відсутній зовнішній контроль за їх ефективним використанням	Кваліфікований зовнішній контроль за ефективністю використання ресурсів	Необхідність надання гарантій (на платній основі)
Повне збереження управління в руках засновника підприємства			Підвищений ризик банкрутства у зв'язку із несвоєчасним погашенням боргу
Незначний фінансовий ризик	Обмежені стратегічні можливості підприємства	Зростання вартості власного капіталу	Втрата частини прибутку від інвестиційної діяльності у зв'язку з необхідністю платити відсотки та дивіденди
			Часткова втрата управління діяльністю підприємства

Остаточне рішення щодо використання джерел фінансування повинно бути обґрунтовано відповідними спеціалістами підприємства і затверджено вищим керівництвом організації [3].

Слід зазначити, що всі джерела фінансування інвестиційної діяльності мають особливості, що обумовлюють напрями їх

використання для підприємства. Однак, існує суперечливість їх впливу на фінансово-інвестиційну стратегію і загальну стратегію розвитку підприємства.

Отже, вирішуючи проблеми забезпечення інвестиційних потреб необхідно розглядати джерела фінансування за такими характеристиками: реальність використання

джерела (його доступність); потенційна смність джерела; економічна ефективність використання; рівень ризику джерела [4].

Щодо методів фінансування, то кожен з

них зумовлений певними чинникам, що використовується за наявності певних умов, які наведені на рисунку 2.



Рис. 2. Методи фінансування інвестиційної діяльності

Розглянемо більш детально найбільш доступні джерела фінансування інвестицій в Україні.

Прибуток підприємств. Хоча прибуток підприємств є важливим і найменш ризикованим засобом поповнення інвестицій, проте сьогодні прибуток, як джерело покриття інвестиційних потреб в Україні, практично не використовується. Він є джерелом фінансування інвестицій лише на окремих, високорентабельних підприємствах. За нинішніх умов неефективної податкової системи, масової збитковості виробництва і масових неплатежів прибуток, як джерело покриття інвестиційних потреб в країні, є набагато менш значущим порівняно з амортизаційним фондом. Та невелика кількість підприємств, які можуть забезпечити високий рівень прибутку, не мають можливості формувати власні інвестиційні ресурси у необхідній кількості через надлишковий податковий тиск [5].

Амортизаційні відрахування. Серед джерел фінансування інвестицій амортизаційні відрахування виступають часткою власних коштів підприємств при реалізації капіталовкладень і традиційно є найвагомішими. Сума нарахованої амортизації в цілому в економіці України збільшується лінійно, що свідчить про застосування переважно однакових методів її нарахування за умов незначного підвищення вартості об'єктів. Водночас спостерігається щорічне зростання показників спрацювання основних засобів, яке наближає економіку і

промисловість України до масштабної техніко-технологічної кризи. Частково це відбувається через те, що чинне законодавство України фактично унеможливує проведення підприємствами власної амортизаційної політики не забезпечує збільшення обсягів джерел фінансування капітальних інвестицій у відтворення основних фондів, що акумулюються за рахунок позитивних результатів господарської діяльності. Звичайно, відновлюючи амортизацію як надійне джерело фінансування інвестицій, необхідно обмежити можливість її використання не за призначенням. З метою збільшення нарахованої суми амортизації підприємствам необхідно підвищувати не тільки ставки нарахування амортизації, але й вартість її об'єктів, тобто стимулювати прискорене введення основних засобів, як результат забезпечення інвестиційних потреб за рахунок різних джерел фінансування. Така система здатна посилити принцип рівності сторін господарських відносин: держава регламентує амортизаційний механізм, виходячи із завдань стратегії і тактики загальної економічної політики; корпоративні структури беруть на себе зобов'язання дотримуватися встановлених правил поведінки, керуючись власними комерційними інтересами; споживачі одержують якісний продукт, виготовлений за рахунок прискореного оновлення основного виробничого фонду.

З огляду на це, державна амортизаційна політика в Україні має завдання подолати існуючий дисбаланс бюджетних інтересів держави

та інвестиційних інтересів підприємств, одночасно сприяючи поліпшенню фінансового стану підприємств як умови забезпечення відтворення їх основних і оборотних засобів. Лише на такій базі можливо створити привабливий інвестиційний клімат у промисловому виробництві та забезпечити стале підвищення його технологічного рівня.

Позичкові джерела забезпечення інвестиційних потреб. Серед них головну роль зазвичай відіграють довгострокові та короткострокові кредити банків, причому короткострокові кредити, як правило застосовуються для поповнення дефіциту оборотних коштів. Раніше склалась така ситуація, що кредитна система мала незначний вплив на інвестиційні процеси в національній економіці через те, що банки практично не видавали довгострокові кредити. В умовах стабілізації економіки структура банківських кредитів покращилась, але входження економіки країни в кризу, стало причиною погіршення ситуації на ринку позикового капіталу (обмеженість ресурсів, зростання ставок кредитування, переважання короткострокових позик).

Залучення іноземного капіталу. На думку більшості вітчизняних і закордонних науковців залучення іноземних інвестицій є одним із найсуттєвіших засобів активізації інвестиційної діяльності. Особливо це характерно для підприємств харчової промисловості. Розвиток іноземного інвестування в умовах дефіциту внутрішніх фінансових ресурсів можливий лише за умов створення сприятливого інвестиційного клімату і стабільного економічного розвитку. Країни-реципієнти іноземного капіталу повинні завжди бути на крок попереду через значну конкуренцію за право отримати іноземні вливання в реальний сектор країни. Іноземні інвестиції залучаються, головним чином, у процесі зміни власника, що сприяє заміщенню вітчизняного капіталу іноземним. За свідченням іноземних фахівців, це є характерним для більшості постсоціалістичних країн. Так, відзначається, що в

багатьох із цих країн (Угорщина, Чехія, Естонія) максимальний приток іноземних інвестицій спостерігався саме в процесі приватизації. Після її завершення спостерігалось уповільнення притоку іноземних інвестицій, оскільки ці країни вичерпали привабливі для іноземних інвесторів активи.

Вибір джерела покриття інвестиційних потреб, впливаючи на інвестиційну активність, дозволяє підприємствам впливати на структуру пасивів, ступінь ризику інвестиційної діяльності.

Висновок. Покриття інвестиційних потреб підприємства повинно відбуватися за рахунок всіх видів ресурсів, які можна залучити для здійснення як реального, так і фінансового інвестування.

Підприємство повинно зважено підходити до вибору і співвідношення різних видів інвестиційних ресурсів і проводити ефективну політику їх формування. Вибір конкретного джерела покриття інвестиційних потреб забезпечується ґрунтовним аналізом вартості джерела та його впливу на фінансову, податкову та комерційну політику підприємства, ступінь ризику при реалізації інвестиційного рішення.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Грідасов В. М. Інвестування: Навч. посіб. / В. М. Грідасов, С. В. Кривченко, О.С. Ісаєва. – К.: Центр навчальної літератури, 2004. – 164 с.
2. Крупка І.М. Формування макроекономічного інвестиційного середовища в Україні / І. М. Крупка // Фінанси України. - 2010. - №4. – С. 65-69.
3. Симоненко Л.І. Інвестиційний процес в Україні в умовах перехідної економіки / Л. І. Симоненко // Фінанси України. – 2008. - №5. – С. 126-145.
4. Удалих О.О. Управління інвестиційною діяльністю промислового підприємства: Навч. посіб. / О. О. Удалих. - К.: Центр навчальної літератури, 2006.– 292 с.
5. Татаренко Н.О. Теорії інвестицій: Навч. посіб. / Н. О. Татаренко, А. М. Поручник. - К.: КНЕУ, 2000. – 159 с.

*Рецензент д.е.н., професор ХІФ УДУФМТ Дорошенко Г.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК 65.018: 334.716

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ПРОДУКЦІЇ ЯК ОДНОГО ІЗ ОСНОВНИХ НАПРЯМКІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ

Дикань О.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

У статті автором розглянуто сутність поняття «управління якістю продукції» як одного із основних напрямків забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств. Враховуючи сучасні негативні тенденції розвитку промисловості України та низький рівень конкурентоспроможності вітчизняної продукції, обґрунтовано необхідність переосмислення домінуючих принципів, етапів та функцій управління якістю продукції. Виділено основні проблеми впровадження процесу управління якістю продукції на вітчизняних промислових підприємствах. Як висновок, запропоновано шляхи покращення становища та подолання існуючих проблем, й зазначено, що управління якістю це процес постійної та цілеспрямованої роботи щодо підвищення якості продукції для забезпечення конкурентоспроможності підприємства.

Ключові слова: управління якістю продукції, принципи, функції та основні етапи управління якістю, конкурентоспроможність промислових підприємств.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ КАЧЕСТВОМ ПРОДУКЦИИ КАК ОДНОГО ИЗ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Дикань Е.В., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

В статье автором рассмотрена сущность понятия «управление качеством продукции» как одного из основных направлений обеспечения конкурентоспособности промышленных предприятий. Учитывая современные негативные тенденции развития промышленности Украины и низкий уровень конкурентоспособности отечественной продукции, обоснована необходимость переосмысления доминирующих принципов, этапов и функций управления качеством продукции. Выделены основные проблемы внедрения процесса управления качеством продукции на отечественных промышленных предприятиях. Как вывод, предложены пути улучшения положения и преодоления существующих проблем, и указано, что управление качеством это процесс постоянной и целенаправленной работы по повышению качества продукции для обеспечения конкурентоспособности предприятия.

Ключевые слова: управление качеством продукции, принципы, функции и основные этапы управления качеством, конкурентоспособность промышленных предприятий.

THEORETICAL BASES OF MANAGEMENT PRODUCT QUALITY AS ONE OF THE MAIN DIRECTION OF MAINTENANCE OF INDUSTRIAL COMPETITIVENESS

Dykan O.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor (USA of RT)

In the article the author considered the essence of the concept of "product stewardship" as one of the main areas to ensure industrial competitiveness. Given the current negative trends in the development of industry in Ukraine and low competitiveness of domestic products, the necessity of rethinking the dominant principles, stages and functions of quality control. The main problems of implementation of the process of product quality control to domestic industrial enterprises. As a conclusion, suggest ways to improve the situation and overcome the existing problems, and stated that quality management is a process of constant and purposeful work to improve product quality to ensure the competitiveness of the enterprise.

Keywords: product quality control, principles, functions and basic stages of quality management, industrial competitiveness.

Постановка проблеми. Сучасні потребують від України забезпечення глобалізаційні та інтеграційні економічні процеси конкурентоспроможності національних

промислових підприємств не тільки на внутрішньому, але й на світовому ринку. Як відомо, головною передумовою конкурентоспроможності підприємства є якість продукції та її оптимальна відповідність цінovій категорії. Адже при виборі продукції споживачем саме ці умови є вирішальними. Звідси й виникає необхідність постійної, цілеспрямованої роботи щодо підвищення якості продукції в порівнянні з аналогами конкурентів.

Необхідно відзначити й те, що підвищення якості продукції, що випускається, є одним із домінуючих напрямків зростання не тільки ефективності виробництва, конкурентоспроможності продукції та підприємства, але й в значній мірі визначає престиж країни на світовому ринку, тобто є вирішальним фактором збільшення національного багатства країни. Науковцями давно було визнано, що благополуччя держави залежить від наявності конкурентоспроможної вітчизняної продукції. Тому, не дивно, що дана проблема є досить актуальною останні десятиліття.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблематику управління якістю відображено в працях багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених.

Американський вчений В. Шухарт [1], якого вважають «батьком менеджменту якості», ще в 1924 р. обґрунтував, що саме організація стабільного та високоякісного технологічного процесу виробництва найбільш ефективно забезпечує отримання запланованого рівня якості, й наголосив на необхідності постійного її покращення. Це було революційним проривом того часу.

У 1979 р. А.В. Глічев, М.І. Круглов, І.Д. Крижанівський, О.Г. Лосицький [2] визначили управління якістю продукції як постійний, планомірний, цілеспрямований процес впливу на всіх рівнях на фактори та умови, який забезпечує створення продукції оптимальної якості та повноцінне її використання.

У 1992 р. Е. Демінг [3], учень В. Шухарта, звернувся до російських колег з пропозицією вирішувати всі економічні проблеми на основі системного підходу до управління якістю. Він говорив, що благополуччя країни залежить від впровадження прогресивних методів менеджменту та вмінь щодо ефективного покращення якості продукції та послуг.

Вирішенням проблем забезпечення якості продукції займалися також такі вчені як В. Федюкін [4], І. Мазур, В. Шапіро [5], В. Дикань [6], О. Криворучко [7], П. Орлов [8], Н. Лисьонкова [9] та ін.

Наукові праці з даної проблематики сформували чітке уявлення про поняття якості продукції, систем управління якістю, залежність

ефективного функціонування підприємства від виробництва конкурентоспроможної продукції, роль міжнародних, державних стандартів та стандартів підприємства при реалізації механізму управління якістю. Також було розроблено рекомендації щодо створення та впровадження комплексних систем управління якістю продукції на підприємствах різних галузей, використання яких, на жаль, не забезпечило досягнення того високого соціально-економічного ефекту, якого очікували.

Тому, враховуючи сучасні негативні тенденції розвитку промисловості України та низький рівень конкурентоспроможності вітчизняної продукції, необхідним є переосмислення домінуючих принципів, етапів та функцій управління якістю продукції, й виділення основних проблем впровадження процесу управління якістю продукції на вітчизняних промислових підприємствах, що й обґрунтувало *мету даної статті*.

Виклад основного матеріалу. З плином часу та радикальними змінами в економічній системі, залишається незмінним вирішальний фактор забезпечення ефективності будь-яких перетворень – організація управління на всіх рівнях. На жаль, тенденцією останніх років є криза управління: перехід до ринкової економіки передбачає досить таки ліберальні економічні відносини, які без належного рівня державного регулювання призвели до того, що замість чіткого самоуправління, налагодженого механізму регулювання та координації процесів, надійних горизонтальних та вертикальних зв'язків, ми отримали зниження відповідальності, ігнорування прав, погіршення організаційних відносин, розпад систем контролю на всіх рівнях управління.

Процес управління на підприємстві представляє собою планування, організацію, приведення в дію й контроль за результатами з метою досягнення ефективної координації матеріальних та людських ресурсів при відповідній мотивації останніх для чіткого виконання поставлених завдань. Враховуючи те, що головною умовою ефективного функціонування підприємства є виробництво конкурентоспроможної продукції високої якості, яка забезпечить задоволення потреб споживачів, то не дивно, що управлінням якістю продукції надають домінуюче значення.

Проблема забезпечення якості продукції завжди була й залишається однією з найскладніших задач з якими доводилося мати справу при виробництві продукції та наданні послуг. Дана тенденція характерна й для вітчизняних промислових підприємств, які, на жаль, розуміють цей процес як одноразовий захід, а не довгостроковий постійний стиль функціонування підприємства, що передбачає

безупинне та максимальне покращення якості. Тому необхідно детально проаналізувати поняття «управління якістю промислової продукції», визначити основні принципи, етапи та проблеми впровадження процесу управління якістю [10].

Поняття «якість» в економічній літературі визначається як ступінь відповідності продукції встановленим стандартам та технічним умовам, що дозволяють задовольнити конкретну потребу споживача [11]. Досить точним є визначення якості як комплексного поняття, яке характеризує ефективність всіх сторін діяльності підприємства: розробка стратегії, організація виробництва, маркетинг та ін. [12]. Якість товару повинна забезпечуватися на всіх етапах його створення: починаючи з вивчення вимог споживача та проектування товару, закінчуючи виробництвом та реалізацією готової продукції.

Сучасне трактування управління якістю – сукупність принципів, методів та дій, спрямованих на досягнення оптимального рівня якості, який буде задовольняти вимогам стандартів та нормативно-технічних документів. Головним фактором управління якістю продукції є профілактика, а не виправлення допущених помилок. Недоцільно очікувати кінцевого результату, оцінювати якість продукції, а потім виправляти невідповідності та відхилення від запланованого рівня. Для досягнення заданих цілей необхідно впливати на сам процес виробництва з метою економії як матеріальних та фінансових ресурсів, так і часу виходу нової продукції. Тобто управління якістю продукції не може бути ефективним після того як продукція уже вироблена, це повинно передувати самому процесу виробництва та здійснюватися безперервно в ході його протікання.

Варто відзначити, що вирішення задачі забезпечення високого рівня якості потребує комплексного, системного підходу. Виділимо основні принципи, функції та етапи управління якістю продукції.

Процес управління якістю продукції базується на наступних основних принципах:

- *орієнтація на споживача* – саме споживач визначає напрямок виробництва;

- *цілеспрямованість* – необхідно чітко визначити необхідний рівень якості, якого ми прагнемо досягти;

- *комплексність* – визначення сукупності заходів, які ми плануємо здійснити для забезпечення заданого рівня якості, враховуючи фактори як внутрішнього, так і зовнішнього середовища;

- *системний підхід* – реалізується через формування та забезпечення ефективного функціонування системи управління якістю;

- *перспективність* – необхідно планувати діяльність по управлінню якістю не тільки на короткий термін, але й на довгострокову перспективу, враховуючи подальше та постійне вдосконалення якості;

- *оптимальність* – досягнення оптимального співвідношення «якість-ціна» з метою максимального задоволення вимог споживача.

Управління якістю продукції – це безперервний та замкнутий цикл, який включає в себе декілька основних етапів: аналіз ринкового середовища, аналіз теоретико-методологічної та практичної бази щодо управління якістю й створення та впровадження системи управління якістю продукції на довгострокову перспективу. Більш детально дані етапи розкрито на рисунку 1.

У сучасній літературі існує безліч підходів до визначення основних функцій управління підприємством. Однією з найбільш поширеніших є наступна класифікація: планування – організація – мотивація – контроль. Планування є головною функцією, яка передбачає прогнозування, постановку цілей та завдань функціонування підприємства, тобто визначає вид діяльності, тип продукції, яка буде випускатися, та категорію населення, яка буде виступати споживачем продукції. Організація – розподіл відповідальності між основними підрозділами підприємствами для ефективної та скоординованої роботи. Тобто означає цілеспрямований вплив на колектив для створення механізму управління ним та зворотного зв'язку. Дана функція передбачає делегування повноважень. Мотивація передбачає формування ідеалів людини, реалізацію колективних потреб, підвищення рівня задоволення виконанням роботи, оцінку виконаної праці, впровадження різноманітних способів стимулювання до виконання обов'язків на найвищому професійному рівні. Контроль – це процес забезпечення досягнення цілей організації. Так як планування направлено у майбутнє, то така функція як контроль повинна передбачати та попереджувати зміни. Контроль є тією постійною профілактичною діяльністю управлінського процесу для нормалізації його діяльності, про що було сказано вище. Також, доцільно виділити ще одну функцію корисності, що передбачає аналіз відгуків покупців щодо якості продукції, післяпродажного обслуговування, та визначення ступеня задоволення, яке отримує споживач від споживання продукції. Усі функції та принципи управління якістю взаємопов'язані між собою, що зображено на рисунку 2.

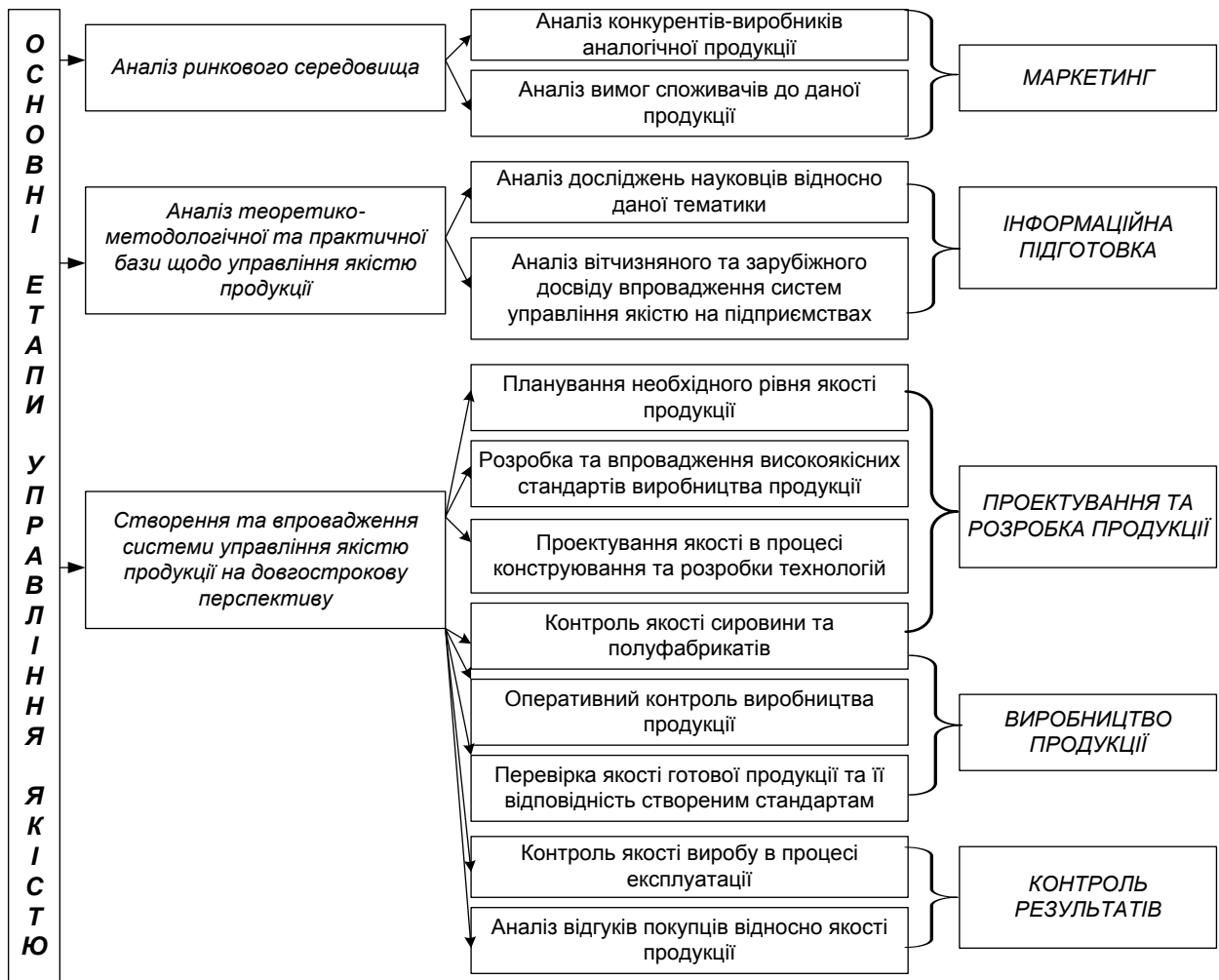


Рис. 1. Основні етапи управління якістю продукції

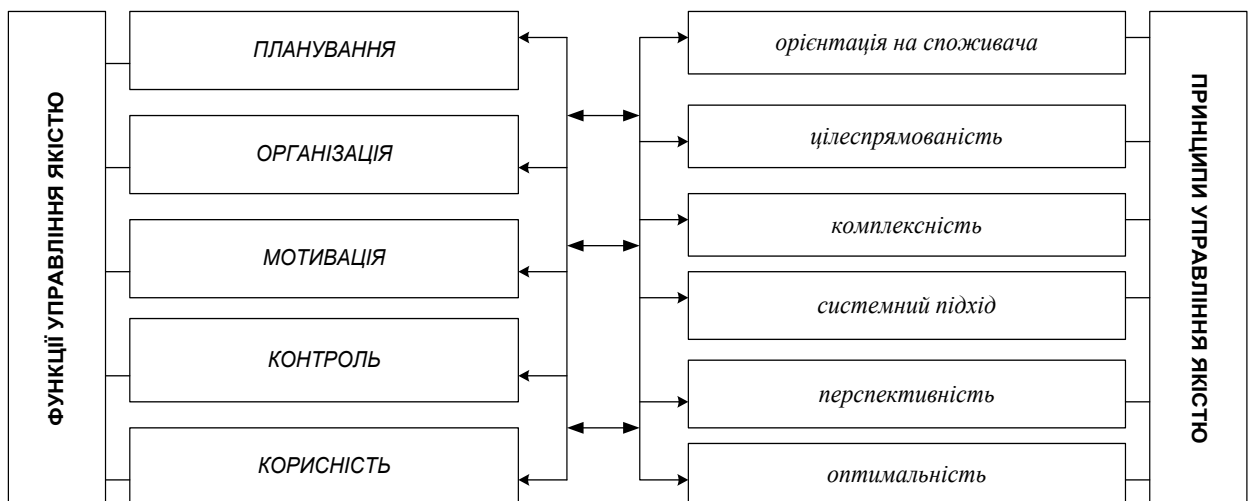


Рис.2. Функції та принципи управління якістю

На жаль, більшість підприємств на даний момент не мають можливостей впровадження систем управління якістю та обмежуються контролем якості продукції, яку вони виробляють. Пояснюється це перш за все відсутністю фінансових ресурсів. Адже, дані підприємства не мають коштів навіть на оновлення матеріально-технічної бази, не говорячи уже про фінансування інновацій в області управління. Також, можна виділити ще ряд проблем, які пов'язані з впровадженням систем управління якістю продукції на підприємствах:

– поняття «якість» сприймається багатьма керівниками як ступінь відповідності готової продукції технічним умовам та вимогам до процесу виробництва. Дане тлумачення застаріло й характерне для часів командно-планової економічної системи. З плином часу та переходом до ринкової економічної системи, змінилось й ставлення до якості продукції. Тепер недостатньо, щоб продукція тільки відповідала встановленим стандартам якості, необхідно дотримання й інших вимог: поставка продукції «точно в строк», максимальна ступінь задоволення споживачів даної продукції, гарантія та сервісне обслуговування і т.д. Тобто, споживач є тією точкою відліку, яка визначає, яку продукцію, якої якості та в якій кількості повинні виготовляти підприємства. А, враховуючи, високий ступінь конкуренції на ринку, ця проблема стоїть досить гостро;

– відсутність необхідної теоретико-методологічної та практичної бази в сфері управління якістю. Більшість наукових праць даної тематики відносяться до 60-90 рр. ХХ ст., а сучасні дослідження приймають їх за основу, лише доповнюючи та корегуючи. Постає питання аналізу зарубіжного та вітчизняного досвіду для створення ефективної системи управління якістю, враховуючи уже зроблені помилки;

– нестача кваліфікованих спеціалістів в області забезпечення якості продукції. Ця проблема повинна вирішуватися на державному рівні шляхом створення бюджетних місць в вищих навчальних закладах;

– «показове» впровадження систем управління якістю продукції з метою отримання сертифікатів, підвищення іміджу підприємства на ринку, а не для покращення ефективності управління якістю. Необхідно постійно вдосконалювати не тільки якість продукції, а й функціонування підприємства;

– недосконалість та можливість двоякого трактування наявних нормативно-правових актів, що регулюють процес управління якістю;

– корумпованість державних служб, що контролюють діяльність підприємств;

– відсутність повної та чіткої відповідальності керівництва підприємства за

належне виконання норм та стандартів при виробництві продукції;

– недостатня мотивація персоналу для виготовлення якісної продукції;

– відсутність чітко сформульованої та ефективної системи управління якістю продукції та належного її застосування.

– недосконалість сертифікації систем якості на відповідність ISO: 9001.

Висновки. Проведений аналіз сучасного стану забезпечення якості продукції на вітчизняних підприємствах показав, що є досить багато проблем, які перешкоджають цьому процесу та, відповідно, підвищенню конкурентоспроможності вітчизняної промислової продукції. Покращити становище та подолати проблеми можна, але, на даному етапі, це залежить від активного втручання держави, а саме: навчання спеціалістів в галузі управління якістю за рахунок державного замовлення; проведення тренінгів та семінарів на загальнодержавному рівні для роз'яснення сутності, необхідності впровадження та основних положень систем управління якістю; удосконалення нормативно-правової бази в галузі управління якістю продукції; надання фінансової підтримки вітчизняних підприємств (організацій, установ) на вигідних умовах для підприємств; використання ефективних систем стандартизації та сертифікації продукції.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Шухарт В. Экономическое управление качеством промышленной продукции: книга / В. Шухарт. - 1931. – С. 38-39.

2 Гличев А.В. Управление качеством продукции (опыт, проблемы, перспективы) / А.В. Гличев, М.И. Круглов, И.Д. Крыжановский, О.Г. Лоцицкий. - М.: Экономика, 1979. - 175 с.

3 Обращение доктора Деминга к СНГ / Курс на качество. – 1992. - № 1. – С. 3-5.

4 Федюкин В. Управление качеством производственных процессов: учеб. пособ. для вузов / В. Федюкин. – 2-е изд. – М.: Кнорус, 2013. – 230 с.

5 Мазур И.И. Управление качеством: учеб. пособие для студ. вузов. / И.И. Мазур, В.Д. Шапиро.– 2-е изд. – М.: Омега-Л, 2009. – 400 с.

6 Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоустойчивости предприятия: монография / В.Л. Дикань. – Харьков: «Основа», 1995. – 160 с.

7 Криворучко О.М. Менеджмент якості на підприємствах: теорія, методологія і практика: монографія / О.М. Криворучко. - Харків: ХНАДУ, 2006.- 404 с.

8 Орлов П.А. Впровадження систем управління якістю: стан, проблеми, перспективи / П.А. Орлов // Стандартизація. Сертифікація. Якість. - 2004. - № 6. - С. 59-63.

- 9 Лисьонкова Н.М. Сучасні системи управління якістю продукції / Н.М. Лисьонкова, В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту та промисловості: збірник наук.-практ. ст. – Х.: УкрДАЗТ, 2005. – Вип. 12. – С. 229 – 235.
- 10 Дурнев В.Д. Экспертиза и управление качеством промышленных материалов / В.Д. Дурнев, С.В. Сапунов, В.К. Федюкин. – Питер, 2004. – 253 с.
- 11 Іванілов О.С. Економіка підприємства: підручник / О.С. Іванілов. – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 728 с.
- 12 Тимошенко В.М. Економіка якості: конспект лекцій / В.М. Тимошенко. – Харків: ХНАМГ, 2010. – 90 с.
- 13 Листопад І.О. Сутність та проблеми впровадження системи управління якістю на підприємствах [Електронний ресурс] / І.О. Листопад, І.В. Гудима. – Режим доступу: http://khntusg.com.ua/files/sbornik/vestnik_107-2/29.pdf
- 14 Євтушевський В. Сучасний стан та проблеми забезпечення якості продукції на вітчизняних підприємствах [Електронний ресурс] / В. Євтушевський, Г. Махініч. – Режим доступу: http://khntusg.com.ua/files/sbornik/vestnik_107-2/29.pdf
- 15 Момот О.І. Проблеми сертифікації систем якості: навчальний посібник / О.І. Момот. – Донецьк: ДонГТУ, 2000. – 120 с.
- 16 Кане М.М. Системи, методи та інструменти менеджменту якості / М.М. Кане. – Київ, 2009. – 559 с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Компанієць В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 331.108.2

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ В УМОВАХ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА

*Каличева Н.Є., к.е.н., доцент,
Стецюк М.І., магістр (УкрДАЗТ)*

У статті розглянуто проблему загострення ринкової конкуренції в умовах глобалізації економіки та інтеграції України у світову економічну систему, що вимагає від вітчизняних суб'єктів господарювання визначати стійкі конкурентні переваги та здійснювати виробничу діяльність більш ефективно, ніж конкуренти. Визначено, що одним з найважливіших ресурсів є персонал організації, зі своїми навичками, вміннями, кваліфікацією та ідеями. Також у статті виділено основні функції та принципи управління персоналом.

Ключові слова: розвиток підприємства, персонал, мотивація, трудові відносини, принципи управління, ефективність управління персоналом.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Каличева Н.Е., к.э.н., доцент,
Стецюк М.И., магистр (УкрДАЗТ)*

В статье рассмотрена проблема обострения рыночной конкуренции в условиях глобализации экономики и интеграции Украины в мировую экономическую систему, что требует от отечественных субъектов хозяйствования определять стойкие конкурентные преимущества и осуществлять производственную деятельность более эффективно чем конкуренты. Определено, что одним из важнейших ресурсов является персонал организации со своими навыками, умениями, квалификацией и идеями. Также в статье выделены основные функции и принципы управления персоналом.

Ключевые слова: развитие предприятия, персонал, мотивация, трудовые отношения, принципы управления, эффективность управления персоналом.

IMPROVING THE SYSTEM OF PERSONNEL MANAGEMENT IN A COMPANY'S DEVELOPMENT

*Kalicheva N.E., candidate of economic sciences, associate professor,
Stetsyuk M.I. master (USA of RT)*

The improvement of personnel management in conditions of enterprise development. In the article the problem of effective personnel management as the main enterprise's resource in conditions of its development is considered. The article describes the factors that determine the effectiveness of human resource management in modern organizations and their evaluation criteria. Building an effective personnel management system - a key tool for the development of a modern enterprise. Today, unfortunately, there is no single approach to measuring the efficiency of the staff. The difficulty is that the process of employment and personnel management, including closely related to the production process and its outcomes, social activities of society, economic development organizations. An important criterion is the creation of a favorable internal psychological climate in the team, which is characterized by the degree of satisfaction of the participants with their situation. It is influenced by the nature and content of work, attitude, prestige, remuneration, growth prospects, the presence of additional features, psychological climate. In many ways, the psychological state of the team depends on the ability of its members to live by its laws, be subject to the stated requirements and procedure.

Keywords: *enterprise development, personnel, professional training, motivation, labor relations, personnel management functions, personnel management principles.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями
Управління персоналом на сучасних вітчизняних підприємствах засноване на тому, що люди в процесі трудової діяльності розглядаються одночасно в якості працівників, які забезпечують реалізацію економічних цілей підприємства, і як особистості, що належать до єдиної організаційної системи.

Успіх роботи підприємства залежить від конкретних людей, їх знань, компетентності, кваліфікації, дисципліни, мотивації, здатності вирішувати проблеми, сприйнятливості до навчання. Тому для того, щоб підприємство функціонувало ефективно, необхідно правильно організувати працівників, постійно контролюючи їх діяльність, при цьому використовуючи різні ефективні методи управління персоналом, засновані на наукових законах.

Побудова ефективної системи управління персоналом – найважливіший інструмент розвитку сучасного підприємства. Сьогодні, на жаль, немає єдиного підходу до виміру ефективності управління персоналом. Складність полягає в тому, що процес трудової діяльності персоналу і управління, в тому числі, тісно пов'язані з виробничим процесом і його кінцевими результатами, соціальною діяльністю суспільства, економічним розвитком організації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Сутність і значення управління персоналом, а також питання вдосконалення системи управління персоналом досліджувалися у працях таких вчених: Якименко Н. В. [1], Герашенко І. А. [15], Богиня Д. П. [3], Бородіна Є. [4], Кибанова А. Я. [14], Малюк О. [2], та ін. Однак, у цих дослідженнях недостатньо систематизовані

питання щодо принципів формування сучасних підходів до удосконалення системи управління персоналом в умовах розвитку підприємства.

Мета статті. Дослідити і систематизувати принципи формування сучасних методів управління персоналом в умовах розвитку підприємства та визначити їх ефективність.

Викладення основного матеріалу дослідження. Управління персоналом займає особливе положення в організації та пов'язане зі специфікою об'єкта управління – людськими ресурсами. Основна увага в процесі управління підприємством повинна приділятися формуванню та використанню людського потенціалу, його розвитку на основі мотивації і безперервного навчання. Таким чином, управління персоналом є частиною роботи управління, але в наукових роботах недостатньо розкрито особливості формування ефективних методів управління персоналом сучасної організації та підприємства в цілому.

Управління персоналом – це комплексний, цілеспрямований вплив на колектив з метою забезпечення оптимальних умов для досягнення мети підприємства.

В сучасних умовах системи управління персоналом вирішують такі основні питання: формування персоналу; оцінка працівників; планування ділової кар'єри, професійно-кваліфікаційне і посадове зростання працівників; підготовка персоналу, підвищення кваліфікації і перепідготовка персоналу; розробка ефективних систем трудової мотивації.

Потрібно відзначити, що сучасні концепції управління персоналом ґрунтуються на визнанні зростаючої ролі особистості працівника, знанні його мотиваційних установок, вмінні їх формувати і

направляти відповідно до завдань, що стоять перед організацією.

Залучення персоналу, як одна зі складових роботи з управління працею безпосередньо на підприємстві, включає певні зовнішні та внутрішні функції управління персоналом на підприємстві.

До зовнішніх функцій управління персоналом на підприємстві можна віднести наступні:

- працевлаштування – прийом на роботу, ознайомлення з робочим місцем та умовами праці, професійне та посадове просування, розірвання контракту;

- забезпечення безпечних умов праці та охорони здоров'я – медичне обстеження персоналу, програми страхування, відповідності вимогам безпеки праці;

- розвиток персоналу (людських ресурсів) – підготовка, перепідготовка та підвищення кваліфікації кадрів, забезпечення взаємозв'язку з навчальними закладами, розробка концепції просування працівників по службі;

- організація заробітної плати та компенсацій – включає розробку рівнів і процедур виплат, встановлення персональних ставок погодинної оплати для робітників, розрахунок пенсійного забезпечення працівників підприємства;

- забезпечення трудових відносин – вивчення і підготовка контрактів між підприємством і найманими працівниками, угоди між профспілкою і адміністрацією;

- матеріальне стимулювання – весь комплекс питань з організації оплати праці, розробка і вдосконалення систем стимулювання, атестація робочих місць, розробка окремих статей колективного договору;

- соціальні питання – контакти з профспілковими організаціями, сприяння проведенню громадських заходів.

Внутрішніми функціями управління персоналом на підприємстві виступають:

- розподіл співробітників по робочих місцях – здійснюється на основі їх відповідності трудовим функціям з урахуванням інтересів і схильностей, виявлених і вивчених в ході випробувального терміну або іншими методами, а також з урахуванням зовнішніх умов роботи;

- контролінг персоналу – включає «розробку гіпотези досягнення економічної та соціальної ефективності управління працею; координацію різних заходів кадрової політики підприємства з загальною політикою його розвитку; підготовку інформації для прийняття обґрунтованих рішень» [6];

- ротація чи запланована зміна для працівника робочого місця – дозволяє уникнути монотонності, досягти найбільшої ефективності використання праці;

- планування кар'єри працівника – це здійснюване заздалегідь планування розвитку конкретного працівника за час його роботи на підприємстві, в тому числі визначення послідовності займаних ним посад за штатним розкладом;

- оцінка роботи співробітників – застосовується як для організаційного впливу на них, так і для визначення розмірів матеріальної винагороди.

Керівництво співробітниками в управлінні працею здійснюється шляхом орієнтації на цільові установки і поведінку в цілях активізації праці працівника, у тому числі в незапланованих ситуаціях. Для того щоб ефективно управляти персоналом, підприємство повинно мати чітку мету і продуману стратегію власного розвитку. Враховуючи, що стратегія управління персоналом підприємства – це «генеральний напрямок дій, керівництво по відношенню до персоналу, що включає сукупність принципів, методів і форм організаційного поведінки, націлених на втілення в життя стратегії розвитку підприємства» [8].

До основних з них відносять:

- первинність функцій управління персоналом. Склад підсистем системи управління персоналом, організаційна структура, вимоги до працівників і їх чисельність залежать від змісту, кількості і трудомісткості функцій персоналом;

- економічність. Передбачає найбільш ефективну і економічну організацію системи управління персоналом, зниження частки витрат на систему управління в загальних витратах на одиницю продукції, що випускається, підвищення ефективності виробництва;

- прогресивність. Відповідність системи управління персоналом передовим зарубіжним і вітчизняним аналогам;

- перспективність. При формуванні системи управління персоналом слід враховувати перспективи розвитку організації, загальну стратегію;

- комплексність. При формуванні системи управління персоналом необхідно враховувати всі фактори, що впливають на систему управління.

Важливим критерієм є створення сприятливого внутрішнього психологічного клімату в колективі, який характеризується ступенем задоволеності його учасників своїм становищем. На нього впливають характер і зміст роботи, ставлення до неї, престижність, розміри винагороди, перспективи росту, наявність додаткових можливостей, психологічний клімат. Багато в чому психологічний стан колективу залежить і від умінь його членів жити за його законами, підпорядковуватись встановленим вимогам і порядку [5].

В кожній установі, організації необхідно створити певні умови, які забезпечують соціально-психологічну сумісність, а саме:

- погодженість особистих можливостей кожної структури і змісту її діяльності, що забезпечує його нормальний хід, відсутність заздрощів по відношенню до успіхів інших;

- близькість моральних засад, яка створює основу для виникнення взаємної довіри між людьми;

- однорідність основних мотивів діяльності й індивідуальних прагнень членів колективу;

- можливість реального взаємного доповнення й органічного поєднання здібностей кожного в єдиному трудовому і творчому процесі;

- раціональний розподіл функцій між членами колективу, при якому жоден з них не може добитися успіху за рахунок іншого.

Для успішного виконання стратегічних завдань у сфері управління персоналом першорядне значення має також вивчення факторів, що впливають на ефективність управління персоналом і які можуть стати об'єктом управління з боку менеджменту.

Високі темпи росту ефективності управління персоналом забезпечуються науково обгрунтованим використанням усього комплексу факторів, що впливають на ефективність управління персоналом.

Це актуально особливо зараз, коли багато організацій мають сьогодні чималі труднощі економічного характеру, обмеження в ресурсах, і проблема їхнього виживання багато в чому повинна вирішуватися за рахунок резервів, використання яких не вимагає великих витрат.

Висновок. Таким чином, сучасна кадрова політика підприємства повинна бути побудована на основі загальнонаукових принципів управління та

враховувати ринкові умови господарювання, бути комплексною, гнучкою, комфортною, прогресивною і т.д. Головна її мета має полягати у забезпеченні сьогодні і в майбутньому кожного робочого місця, кожної посади персоналом відповідних професій, фахівцями необхідної кваліфікації.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Малюк О. Моделювання поведінки підприємства щодо вдосконалення персоналу [Текст]/ О. Малюк // Економіст. – 2003. – № 11. – С.19-22.

2. Бородіна Е. Людський капітал як основний джерело економічного росту [Текст]/ Е. Бородіна // Економіка України. – 2003. – №7. – С.48-51.

3. Баркова, С.А. Управління персоналом [Текст] : учеб. посібник для студ. всіх спец. / С.А. Баркова. – Новосибірськ : СибУПК, 2001. – 87 с.

4. Кібанова. А.Я. Управління персоналом організації / Под ред. [Текст] : учеб. А.Я. Кібанова. – М.: ИНФРА-М, 1997. – 512с.

5. Якименко Н. В., Антіпова А. С. Механізм управління персоналом підприємства та його конкурентоспроможність. [Текст] / Н. В. Якименко, А. С. Механізм // Вісник економіки транспорту і промисловості - 2014. - Вип. 45. - С. 221-224.

6. Богиня Д.П. Теоретико-методологічні аспекти дослідження конкурентоспроможності робочої сили [Текст]/ Д.П. Богиня // конкурентоспроможність в сфері праці. – К., 2001. – Вип.1. – С.10-18.

7. Кузьмін, О.Є. Сучасний менеджмент [Текст] / О.Є. Кузьмін. – Львів, 2003. – 176 с.

8. Ладанов І.Д. Практичний менеджмент. Психологія управління і самотренування [Текст] / І.Д. Ладанов. – М., 1995. – 494 с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткіна Ю.М.*

УДК 659

МАРКЕТИНГОВЕ УПРАВЛІННЯ АСОРТИМЕНТОМ ПРОДУКЦІЇ ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ ІНФОРМАЦІЙНОЇ ЕКОНОМІКИ

*Кузнецов П.В., к.т.н., доцент,
Парфентенко І.А., ст. викладач,
Балагула Д.П., магістр (НТУ «ХП»)*

В роботі обгрунтовано теоретико-методичні положення та розроблено практичні рекомендації щодо маркетингового управління асортиментом продукції підприємства. Розглянуто сутність управління асортиментом та обгрунтовано необхідність цього процесу в умовах насиченості

© Кузнецов П.В.,
Парфентенко І.А.
Балагула Д.П.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 49, 2015

ринку харчової промисловості та жорсткої конкуренції. Визначено цілі маркетингового управління асортиментом, завдання, функції та методи. Розглянуто основні підходи щодо маркетингового управління асортиментом продукції підприємства відповідно до цілей його діяльності в умовах інформаційної економіки. В залежності від умов ринку, стану товарів та технологічного розвитку сформовано основні напрями діяльності підприємства.

Ключові слова: асортимент, управління асортиментом, маркетингове управління асортиментом, планування асортименту, асортиментна політика, маркетингові стратегії товарної політики.

МАРКЕТИНГОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ АССОРТИМЕНТОМ ПРОДУКЦИИ ПРЕДПРИЯТИЯ В УСЛОВИЯХ ИНФОРМАЦИОННОЙ ЭКОНОМИКИ

**Кузнецов П.В., к.т.н., доцент,
Парфентенко И.А., ст. преподаватель,
Балагула Д.П., магистр (НТУ «ХПИ»)**

В работе обоснованы теоретико-методические положения и разработаны практические рекомендации маркетингового управления ассортиментом продукции предприятия. Рассмотрена сущность управления ассортиментом и обоснована необходимость этого процесса в условиях насыщенности рынка пищевой промышленности и жесткой конкуренции. Определены цели маркетингового управления ассортиментом, задачи, функции и методы. Рассмотрены основные подходы маркетингового управления ассортиментом продукции предприятия в соответствии с целями его деятельности в условиях информационной экономики. В зависимости от условий рынка, состояния товаров и технологического развития сформированы основные направления деятельности предприятия.

Ключевые слова: ассортимент, управление ассортиментом, маркетинговое управление ассортиментом, планирование ассортимента, ассортиментная политика, маркетинговые стратегии товарной политики.

MARKETING MANAGEMENT OF ASSORTMENT OF PRODUCTS OF THE ENTERPRISE

**Kuznecov P,
Parfentenko I., teacher,
Balagula D., student (National Technical University «Kharkov Polytechnical Institute»)**

In the work substantiated the theorist-methodical provisions and practical recommendations marketing management of assortment of products of the enterprise. First of all, highlighted the relevance of this process and the need in the current market conditions. Describes the main components of the marketing management of assortment of products. Defines the essence assortment management, as well as the role of marketing in the process of assortment management. Also in the work the the goals, objectives, functions and methods marketing management of assortment of products of the enterprise. Substantiates the necessity of this process in conditions of market saturation food industry and stiff competition. The basic approaches marketing management of assortment of products of the enterprise in accordance with the objectives of its activities. Depending on market conditions, the condition of the goods and technological development formed the main activities of the company. The strategy described marketing management of assortment of products, namely the strategy of diversification and concentration in the conditions of informative economy. Correctly chosen marketing strategy can help any business achieve its goals - to increase profits, develop new markets, etc. Conversely, incorrectly chosen strategy of development may adversely effect on the further activity the enterprise.

Keywords: assortment, assortment management, marketing management assortment, assortment planning, assortment policy, marketing strategies product policy.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.

Сучасні тенденції розвитку інформаційних та комунікаційних технологій обумовлюють особливе місце інформації серед основних ресурсів, а належне визначення складових інформаційного потенціалу стає необхідним

етапом управління такою соціально-економічною системою, як підприємство, особливо в умовах розвитку інформаційної економіки. Підприємства мають отримувати оперативну інформацію про стан ринку, діяльність конкурентів, запити споживачів і адекватно реагувати на постійні зміни зовнішнього середовища. Особливо це важливо в

нинішніх умовах, коли ринок товарів харчової промисловості досить насичений, на ньому діють багато суб'єктів господарювання, тому формування оптимального та раціонального асортименту стає важливим завданням для кожного підприємства. Однак, на жаль, питанням ефективного формування асортименту вітчизняними підприємствами не надається належного значення. Невеликі виробники скоріше виготовляють продукцію виходячи із своїх можливостей, тому орієнтація на смаки та бажання споживачів дуже низька. Також великою проблемою для вітчизняних виробників стає імпорту товарів у великій кількості. В таких умовах підприємства торгівлі продають той асортимент товарів, який придбали у виробників та постачальників, а не той, який сьогодні потрібен споживачу. Але нинішні ринкові умови вимагають від виробників орієнтації саме на споживачів, на їх смаки та потреби. Саме це є запорукою більш вигідного становища підприємства на ринку та в очах споживачів на відміну від інших підприємств. Орієнтир на виробництво оптимальної структури асортименту товарів, що і є центральним моментом в маркетинговому управлінні асортиментом товарів, обумовлює не тільки підвищення конкурентоспроможності підприємства, але й відповідно вищий рівень прибутку, утримання вже існуючих споживачів та залучення нових. Саме така ситуація змушує підприємства приділяти більше уваги маркетинговому управлінню асортиментом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питання товарної політики, управління асортиментом та номенклатурою на підприємстві розглядалися в роботах наступних авторів: Орлова А.В. [1], Щербака В. Г. [2], Н. Ю. Черника [3], Сумця О. М. [4], Г. О. Холодного [5], Качуріна І. М. [6], та ін. Проте, недостатньо уваги приділено питанням маркетингового управління асортиментом продукції підприємства, зокрема особливостям реалізації стратегії диверсифікації та концентрації, обґрунтуванню основних чинників їх вибору.

Метою роботи є наукове обґрунтування теоретико-методичних положень та розробка практичних рекомендацій щодо маркетингового управління асортиментом продукції на підприємстві в умовах інформаційної економіки.

Основні результати дослідження.

Інформаційна економіка – це такий тип економіки, де продуктивність і конкурентоспроможність господарюючих суб'єктів залежать головним чином від їх здатності генерувати, обробляти й ефективно застосовувати інформацію, засновану на знаннях. Також інформаційну економіку можна визначити як економіку, в якій інформація є валютою та продуктом. Тобто в цих умовах інформація, яку отримують підприємства про стан

ринку є базою для розробки маркетингової політики управління асортиментом. Потреби споживачів постійно змінюються і саме це є найважливішими та основними чинниками, що безпосередньо впливають на стратегічний і тактичний маркетинг. В умовах ринкової економіки задоволення цих потреб є не тільки актуальною проблемою, але і об'єктивною необхідністю за для ефективного функціонування підприємства і створення стійких конкурентних переваг. Одним із факторів, що сприяє повному задоволенню потреб є пропозиція оптимального товарного асортименту. Тому першочерговим завданням на підприємстві є управління товарним портфелем компанії завдяки постійному оновленню асортименту, обов'язково беручи до уваги нестабільні умови ринку та постійні зміни смаків споживачів.

Асортимент товарів визначає набір номенклатури позицій, які пов'язані між собою за різними критеріями – схожість виконуваних функцій, орієнтованість на один сегмент ринку або ж знаходження в одному ціновому діапазоні та ін., та які користуються попитом на ринку и забезпечують тим самим ефективну діяльність підприємства. Але досягнення цілей підприємства значною мірою залежить від ефективності асортиментної та номенклатурної політики підприємства, яка враховує підбір окремих видів та різновидів товарів, планування та регулювання асортиментної структури товарообороту та номенклатури товарів.

Асортиментна політика – це цілеспрямована розробка оптимального асортименту товарної пропозиції на основі вимог певних груп покупців (сегментів ринку), а також необхідності забезпечення найефективнішого використання підприємством сировинних, технологічних, фінансових та інших ресурсів [1, с. 251]. У тому числі, асортиментна політика є комплексом заходів, направлених на стратегічне формування та підтримку оптимального асортименту товарів з урахуванням постійного вивчення кон'юнктури ринку, основними завданнями якої вважається максимальне задоволення потреб споживачів, завоювання прихильності нових споживачів та оптимізація фінансових результатів.

Метою асортиментної політики є орієнтування підприємства на випуск товарів, які найбільшою мірою відповідають структурі та різноманітності попиту конкретних покупців [1, с. 263]. Також, асортиментна політика передбачає розробку заходів щодо подальшого управління асортиментом. Сутність управління асортиментом полягає у створенні продуктів, які споживач бажає придбати, з метою пропонування цих товарів своєчасно та у необхідних обсягах (рис. 1).



Рис. 1. Сутність управління асортиментом на підприємстві

Управління асортиментом є складною задачею, яка сьогодні стоїть як перед торговими, так і перед виробничими підприємствами. Основні завдання, які повинні вирішуватися у рамках управління асортиментом, стосуються збільшення або скорочення товарної номенклатури підприємства. Ці рішення повинні ґрунтуватися на цілому комплексі маркетингових, фінансових і стратегічних підходів [2, с. 818]. Тому сьогодні є загально визнаним й факт, що планування та управління асортиментом – це важлива й невід’ємна частина маркетингу. Ефективне управління асортиментом поєднує декілька видів діяльності, а саме науково-технічну проектну діяльність, комплексне дослідження ринку, організацію збуту, сервіс, рекламу, стимулювання попиту. Остаточна мета цих заходів — оптимізація асортименту з урахуванням стратегічних ринкових цілей підприємства. Принциповими рішеннями в процесі управління асортиментом вважаються рішення щодо зняття з виробництва нерентабельних видів продукції, її окремих моделей, типорозмірів; визначення необхідності проведення досліджень для створення нової продукції та модифікації існуючої; затвердження планів і програм розробки нових товарів або поліпшення наявних продуктів; надання фінансових ресурсів для втілення затверджених програм і планів.

Значення планування при управлінні товарним асортиментом дуже велике. Ефективно спланований асортимент – запорука успішної

діяльності підприємства. Черник Н. Ю. [3, с. 46] визначає наступні завдання, які повинен вирішувати процес планування асортименту: забезпечення постійного вдосконалення і оновлення продукції підприємства; підтримка оптимального співвідношення між новими, модернізованими і застарілими виробами; визначення раціональної структури асортименту в розрізі сегментів ринку; раціонального співвідношення між товарами на нових і освоєних ринках; розробка, створення і своєчасний вихід на ринок з принципово новими виробами; ухвалення обґрунтованих рішень про своєчасне зняття з виробничої програми виробів, що втрачають ринкові позиції.

У процесі планування асортиментом традиційно розв’язуються питання щодо стандартизації та диференціювання товару. Стандартизація передбачає перш за все зниження витрат на виробництво, розподіл, збут і обслуговування, завдяки чому уніфікуються елементи комплексу маркетингу та прискорюється окупність інвестицій. Однак слід враховувати, що надто велика стандартизація товару може призвести до негативних наслідків, а саме зниження використання потенційних можливостей ринку, недостатньо гнучкої реакції на зміни ринкових умов та смаків споживачів, уповільнення впровадження нововведень.

Диференціювання товару навпаки сприяє повнішому використанню можливостей ринку та заповненню неконкурентних або мало

конкурентних товарних ніш. Водночас визначення такого напрямку асортиментної стратегії пов'язане із збільшенням інвестиції у асортимент, з необхідністю модернізації та збільшення виробничих потужностей, диверсифікацією та переобладнанням збутової мережі, розширенням комплексу маркетингу. Можливість поєднання стандартних і диференційованих товарів залежить від конкретних умов діяльності підприємства та оцінюється відповідно до можливого обсягу збуту та рівня його ефективності. Слід також зазначити, що частіше найкращих результатів досягають фірми, стратегія яких передбачає компроміс між стандартизацією та диференціюванням товару.

Не менш важливим напрямком управління асортиментом вважають вилучення (елімінування) з виробництва недостатньо ефективних товарів. Такі товари завдають збитки підприємству, а їх існування у асортименті вважається неефективним та нерациональним. Рішення щодо наявності таких товарів має ґрунтуватися на загальній інформації щодо показників реалізації товарів на усіх ринках та на систематичному контролі стадій їх життєвого циклу. Ефективність управління асортиментом і його планування полягають у оптимальному поєднанні реальних та потенційних можливостей підприємства, завдяки чому фірма має змогу виготовити продукт, що зможе задовольнити потреби споживачів на високому рівні та до того ж здобути бажаний прибуток.

Задля ефективного здійснення процесу управління асортиментом підприємства мають виконувати ряд важливих функцій:

- періодично ревізувати наявний асортимент і приймати рішення щодо конструктивних змін товарів і технологій виробництва;

- доповнення товарного асортименту новими виробами і вилучення окремих товарів з виробництва;

- безперервно контролювати вплив зовнішніх чинників — зниження та підвищення попиту на окремі товари на окремих сегментах ринку, зміни товарного пропонування конкурентами, удосконалення технологій виробництва тощо;

- здійснювати технічні дослідження товарів і процесів їх споживання залежно від потреб та становища фірми на ринку;

- забезпечувати відповідне обслуговування споживачів щодо організації використання товарів наявного асортименту та надання допомоги в оцінюванні специфічних індивідуальних вимог замовників;

- забезпечувати необхідну інтенсифікацію зусиль для формування попиту під час оцінки, створення та пропонування ринкові нового товару й подальшого стимулювання попиту на нього;

- здійснювати цілеспрямований пошук ідей нових товарів;

- забезпечувати координацію зусиль та максимальну оперативність дій протягом усього процесу розроблення нового товару.

Особливу увагу в процесі управління асортиментом слід приділити саме маркетинговим аспектам. Сутність маркетингового управління асортиментом товарів автори у роботі [3, с. 136] ототожнюють з визначенням і підтриманням оптимальної структури продукції, що виробляється та реалізується для досягнення поточних і довгострокових та інших цілей підприємства. Причому, важливою складовою маркетингового управління асортиментом є додержання процедури аналізу та прийняття остаточних рішень, які пов'язані з чітким визначенням та окресленням мети виробництва, збуту та експорту на перспективу, з наявністю стратегії виробничо-збутової діяльності підприємства, зі знанням умов ринку та його вимог та з аналізом власних дослідницьких, науково-технічних виробничих, збутових можливостей і ресурсів нині та в майбутньому.

Слід зазначити, що в розв'язанні завдань управління асортиментом має переважати саме стратегічний підхід — курс на досягнення головної мети підприємницької діяльності. Основні проблеми, які підлягають вирішенню на думку Сумця О. М. [4, с. 73] спрямовані на оптимізацію асортименту продукції з урахуванням її споживчих характеристик і особливостей технології виробництва, на можливості прискорення темпів оновлення продукції з урахуванням життєвого циклу, на визначення оптимального співвідношення нових та «старих» товарів у виробничій програмі, а також нових та вже освоєних ринків збуту, на вихід із принципово новими видами продукції та часу виходу, а також на зняття з виробничої програми малоефективних товарів.

Центральним моментом у маркетинговому управлінні асортиментом є пошук оптимальної структури товарного асортименту. Для вирішення цього питання підприємству необхідний ретельний аналіз щодо залучення та збереження тих споживачів у вибраних сегментах ринку, які забезпечують стабільний стан на ринку в поточний момент та в довгостроковому аспекті, а також оцінка різних варіантів з погляду максимізації прибутку.

Велику роль відіграє маркетингове управління асортиментом в розвитку підприємства як завершеної соціально-економічної системи. Цілі підприємства умовно можна розподілити за трьома великими напрямками: відшкодування ресурсів; забезпечення гарантій збереження фірми; створення умов для зростання підприємства. За найважливіші показники досягнення цих цілей

завичай беруть обсяги збуту, відшкодування змінних і постійних витрат, прибуток та зниження собівартості, збільшення обсягів виробництва, частку ринку, розподіл ринку та робота з ним [4, с. 135].

Для досягнення бажаного рівня цих показників використовують маркетингові стратегії товарної політики, а саме стратегії диверсифікації та концентрації (рис. 2).

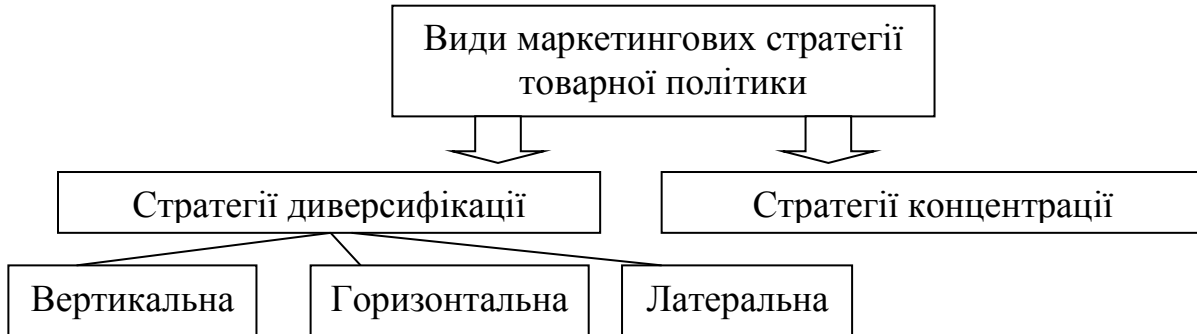


Рис. 2. Маркетингові стратегії товарної політики

У багатьох випадках надійним засобом для досягнення цих показників є диверсифікація. З цією стратегією пов'язують розширення програми виробництва завдяки виготовленню нової продукції для нових ринків. Стратегія диверсифікації спрямована на швидке проникнення на велику кількість ринків та поступове збільшення своєї присутності на них. Розрізняють три види стратегій диверсифікації – горизонтальна, вертикальна та латеральна.

Здійснюючи горизонтальну диверсифікацію, підприємство додає до товарів традиційної номенклатури ще таку продукцію, яка виготовляється за тим же самим принципом, вимагає тих самих технологій та маркетингових

можливостей. Коли виробнича програма розширюється через залучення продукції попередніх та наступних рівнів, має місце стратегія вертикальної диверсифікації. Ознакою латеральної диверсифікації є бажання підприємства ввійти в галузі, що не мають нічого спільного з його традиційною виробничою та маркетинговою діяльністю. Така диверсифікація пов'язана з великим ризиком, зменшити який можна лише спираючись на значний науково-технічний та технологічний потенціал фірми. У найзагальнішому вигляді маркетингові стратегії диверсифікації вкладаються в межі спеціальної матриці (табл. 1).

Таблиця 1

Маркетингові стратегії диверсифікації [5, с. 241]

		ТЕХНОЛОГІЇ			
		Наявні технології	Нові технології	Наявні технології	Нові технології
РИНКИ	Наявні ринки	стабілізація позицій скорочення підтримування вихід з ринку	освоєння нових технологій створення нових модифікацій існуючих товарів	розроблення нової продукції	освоєння нових технологій розроблення нової продукції
	Нові ринки	освоєння ринку	освоєння нових технологій розширення ринків удосконаленої продукції вихід на ринок технологій	розроблення нової продукції розширення ринків збуту нової продукції	повна диверсифікація (освоєння нової продукції і технологій, вихід на нові ринки)
		Наявні товари	Наявні товари	Нові товари	Нові товари
		ТОВАРИ			

Дослідники у роботі [5, с. 245] дійшли висновку, що в залежності від стану ринку, технологій та товару, підприємства має можливість реалізувати наступні стратегії

диверсифікації – домагатися максимального відбитку від наявних товарів та ринків, розширювати географію ринків для майбутньої діяльності, виходити на ринок технологій та розширювати асортимент продукції, що виробляється або здійснювати повну диверсифікацію.

Протилежною є стратегія концентрації виробничої діяльності, за допомогою якої фірма може проникнути лише на один або кілька сегментів ринку. Водночас варто зазначити, що процес диверсифікації в багатьох випадках породжується не тільки необхідністю оптимізації товарної політики фірми, але стає також прямим наслідком науково-технічного прогресу.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. В статті розглянуто основні напрями управління асортиментом на підприємстві в умовах інформаційної економіки, зокрема визначено сутність та значення маркетингового управління асортиментом на підприємстві. Охарактеризовано стратегії маркетингового управління асортиментом продукції, а саме стратегії диверсифікації та концентрації, які визначають подальший напрям розвитку будь-якого підприємства. Вибір тієї чи іншої стратегії залежить від умов, створених поєднанням наступних факторів: стану ринку, новизни товару та розвитку технологій. Правильно обрана маркетингова стратегія може допомогти будь-

якому підприємству досягнути поставлених цілей, а саме, збільшити прибуток, освоїти нові ринки, тощо, та навпаки, невірною обраною стратегією розвитку може негативно вплинути на подальшу діяльність підприємства.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Орлов А.В. Товары и услуги: Проблемы управления / А. В. Орлов, А. И. Уралов, Д. А. Рубальтер. – М., 1990. – 315 с.
2. Щербак В. Г. Формування й реалізація стратегії управління асортиментною політикою підприємства / В. Г. Щербак, Р. В. Перебийнос // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. пр. – Д., 2005. – Вип. 208, т. 3. – С. 817-826.
3. Черник Н. Ю. Товарная політика предприятия: [Учеб. пособие для студентов спец. «Маркетинг»] / Н. Ю. Черник. – Минск: БГЭУ, 2004. – 278 с.
4. Сумець О. М. Товарна інноваційна політика: навч. посібник/ О. М. Сумець, Є. М. Ігнатова. – К.: "Хай-Тек Прес", 2010. - 368 с.
5. Холодний Г. О. Маркетингова товарна політика: Навч. посіб./ Г. О. Холодний. Харк. нац. екон. ун-т. – Х., 2006. – 323 с.
6. Качуріна І. М. Маркетингова концепція управління товарним асортиментом / І. М. Качуріна // Східноукр. держ. ун-т. Зб. наук. пр. – Луганськ, 1998. - № 2: «Маркетинг: теорія і практика». – С. 133-136.

*Рецензент д.е.н., професор НТУ «ХПІ» Кузьминчук Н.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 339.138

ВИЗНАЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ МАРКЕТИНГОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ НА СУЧАСНОМУ РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Непоп А.В. аспірант (НАУ),
провідний фахівець відділу інвестицій КП Житлоінвестбуд-УКБ*

Метою статті є узагальнення теоретичних і практичних підходів до визначення ефективності організації маркетингової діяльності авіатранспортних підприємств.

Методикою дослідження виступають методи теоретичного узагальнення, аналізу та синтезу для дослідження маркетингової діяльності авіатранспортних підприємств, системного і комплексного підходу - для обґрунтування теоретико-методичного підходу для визначення ефективності організації маркетингової діяльності авіаційного підприємства.

Ключові слова: авіатранспортні підприємства, маркетингове середовище, організація маркетингової діяльності, ефективність маркетингової діяльності.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ МАРКЕТИНГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ НА СОВРЕМЕННОМ РЫНКЕ АВИАПЕРЕВОЗОК

*Непон А.В. аспирант (НАУ),
ведущий специалист отдела инвестиций КП Житлоинвестбуд-УКБ*

Целью статьи является обобщение теоретических и практических подходов к определению эффективности организации маркетинговой деятельности авиатранспортных предприятий.

Методикой исследования выступают методы теоретического обобщения, анализа и синтеза для исследования маркетинговой деятельности авиатранспортных предприятий, системного и комплексного подхода - для обоснования теоретико-методического подхода для определения эффективности организации маркетинговой деятельности авиационного предприятия.

Ключевые слова: авиатранспортные предприятия, маркетинговая среда, организация маркетинговой деятельности, эффективность маркетинговой деятельности.

DETERMINATION OF EFFICIENCY OF MARKETING ACTIVITY AIR ENTERPRISE ON THE MARKET TODAY AIR

Nepov AV PhD student (NAU), a leading specialist of investment Zhitloinvestbud CP-UCB

Scientific novelty of the paper is that based on the specifics of air transport enterprises in today's aviation market, the author of a model of the organization of marketing activities of air transport enterprise with a focus on marketing environment. The proposed model allows to fully consider the factors influencing the marketing activities of the aviation business. It is the basis for the development of innovative models of the mechanism of marketing of air transport enterprises. Also, based on the structure of the marketing division of the air transport enterprises, build a table for the calculation of integrated performance marketing air transport enterprise. The table below is a typical and may vary depending on the tasks. Submission of integrated performance marketing air transport enterprise show the contribution of each of the marketing department in the overall activities of the marketing division aviation enterprise.

According to the study proved that the marketing impact on the basic economic indicators of air transport enterprise, to study the effect of the marketing environment for the organization of marketing air transport enterprise, recommendations for assessing the effectiveness of marketing activities of air transport enterprises using the methodology for assessing effectiveness.

The practical significance of these results can be used by aviation companies to improve the effectiveness of marketing activities that will improve the organization's marketing policy based on market analysis, which can provide the competitive position of the airline on the air transportation market.

Keywords: air transport enterprise marketing environment, the organization of marketing activities, the effectiveness of marketing activities.

Постановка проблеми. В період економічної кризи, яка сьогодні торкнулась всіх галузей економіки (не минаючи і авіатранспортні підприємства) сучасні компанії, намагаючись утримувати свої позиції на ринку, скорочують витрати на маркетинг та інновації. Але, слід зауважити, що головною запорукою успішної діяльності авіатранспортних підприємств є саме маркетинг, який з одного боку ретельно вивчає ринок, попит, вподобання споживачів та їх потреби, а з іншого боку – активно впливає на ринок, на існуючий попит, на формування потреб та на вподобання споживачів. Саме маркетингова діяльність є тим необхідним стратегічним елементом, що визначає відносини всередині організації та взаємодію з навколишнім середовищем. Тому, для підвищення ефективної

діяльності авіаційних підприємств, головним завданням має стати не скорочення, а розробка саме такої грамотної маркетингової політики на основі маркетингового аналізу, яка зможе забезпечити конкурентні позиції авіакомпанії на ринку авіаційних перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження питань організації та управління маркетингом відображені у наукових працях багатьох вітчизняних і зарубіжних вчених, таких як: Н. Агєєва, Т. Амблер, І. Ансофф, Г. Армстронг, Г. Багієв, Л. Балабанова, М. Бейкер, А. Войчак, С. Гаркавенко, В. Герасимчук, Д. Джоббер, С. Єгорова, В. Кардаш, Ф. Котлер, Н. Куденко, Ж.Ж.Ламбен Л. Ліпич, А. Наливайко, М. Окландер, В. Оніщенко, А. Павленко, І. Решетнікова, С. Скибінський, А. Старостіна,

Н.Чухрай та інші. Разом з тим слід відзначити, що в сучасних наукових дослідженнях практично відсутній єдиний універсальний механізм оцінки результатів маркетингової діяльності підприємств.

Постановка завдання. Метою статті є узагальнення теоретичних та практичних підходів щодо визначення ефективності організації маркетингової діяльності авіатранспортних підприємств. Досягнення поставленої мети зумовило вирішення наступних завдань:

- розглянути вплив маркетингу на основні економічні показники діяльності підприємства;
- дослідити вплив маркетингового середовища на організацію маркетингової діяльності авіатранспортного підприємства;
- надати пропозиції щодо оцінки ефективності маркетингової діяльності авіатранспортних підприємств за допомогою методики оцінки ефективності.

Виклад основного матеріалу дослідження. В сучасних умовах ринкового середовища, яке має тенденції до свого розвитку та

різкого падіння загального обсягу авіаперевезень, збільшується конкуренція на ринку авіатранспортних послуг. Тому, головними функціями, які повинен вирішувати саме маркетинг в діяльності авіатранспортного підприємства є: комплексне вивчення ринку, планування кількості авіаційних послуг, розробка заходів для більш повного задоволення існуючих потреб, виявлення незадовільного попиту та потенційних потреб, планування і залучення пасажирів, вплив на організацію та управління процесом перевезень. Кожна з цих функцій важлива сама по собі, однак саме їх поєднання і комплексне застосування в сукупності, саме і представляють собою сутність маркетингу.

Слід звернути увагу на те, що маркетинг, з одного боку, є тим дієвим інструментом, який дозволяє реалізовувати комерційні цілі авіакомпаній з урахуванням потреб сучасного ринку авіаперевезень, а з іншого - має вплив на основні економічні показники діяльності підприємства

Таблиця 1

Вплив маркетингу на основні економічні показники діяльності підприємства, складено за [1, С. 208]

№ п/п	Основні економічні показники	Формула розрахунку	Показники, з яких складається формула розрахунку
1	2	3	4
1	Продажна ціна	$Ц = C + \frac{C \times P_c}{100}$ <p align="center"><i>або</i></p> $Ц = C \times (1 - P_c : 100)$	Ц - продажна ціна одиниці товару; С - собівартість одиниці товару; P _c - націнка на собівартість, % <p align="center"><i>або</i></p> P _ц - знижка (бонус) з продажною ціни, %
2	Прибуток від реалізації	$ПР = (Ц - C) \times \kappa$	Ц - продажна ціна одиниці продукції; С - собівартість одиниці продукції; κ - кількість проданих товарних одиниць.
3	Частка валового прибутку	$Ч_{вп} = \frac{ВП}{ОП} \times 100\%$	Ч _{вп} – частка валового прибутку в обсягу продажів, %; ВП - валовий прибуток, тис. грн.; ОП - обсяг продажів за життєвий цикл товару або за визначений період часу, тис. грн.
4	Частка експлуатаційних витрат	$Ч_{ев} = \frac{ЕВ}{ОП} \times 100\%$	Ч _{ев} - частка експлуатаційних витрат в обсязі продажів, %; ЕВ - експлуатаційні витрати, тис. грн. / рік; ОП - обсяг продажів за життєвий цикл товару або за визначений період часу, тис. грн.
5	Частка відшкодувань і знижок	$Ч_{вз} = \frac{ВЗ}{ОП} \times 100\%$	Ч _{вз} - частка відшкодувань і знижок; ВЗ - відшкодування і знижки, тис. грн.; ОП - обсяг продажів за життєвий цикл товару або за визначений період часу, тис. грн.

Продовження табл.1

1	2	3	4
6	Інтенсивність оборотності товарних запасів	$K = \frac{Cp}{Cз}$	К - кількість обертів товарних запасів за аналізований період часу, оборотів / період; Cp - собівартість реалізованих товарів; Cз - собівартість середнього товарного запасу, тис. грн.
7	Норма прибутку на вкладений капітал	$Hп = \frac{ЧП}{КВ} \times 100\%$	Hп - норма прибутку на вкладений капітал; ЧП- чистий прибуток, тис. грн. / рік; КВ - обсяг капітальних вкладень, тис. грн.

На жаль, на сучасному етапі ринкової економіки, на авіатранспортних підприємствах практично відсутній єдиний універсальний механізм оцінки результатів маркетингової діяльності. Слід погодитись з думкою відомих дослідників маркетингу Тимом Амблером та Флором Кохинакі, які відмічають, що компанії дуже рідко намагаються оцінити результати своєї маркетингової діяльності. В деяких випадках маркетингова діяльність розглядається як паралельна робота усієї організації в цілому, тобто, якщо справи організації йдуть успішно, то і маркетинг є ефективним [2, С. 1042].

Вважаємо, що оцінку маркетингової діяльності авіатранспортного підприємства необхідно надавати починаючи з визначення ефективного маркетингу. Але, не кожна ціль, яка поставлена авіатранспортним підприємством може бути виражена кількісно і не всі маркетингові заходи призводять до досягнення позитивних результатів, які були заплановані. Однак, не можна погодитись з тим, що неефективними є ті маркетингові заходи, які не призвели до підвищення фінансових показників в діяльності авіатранспортних підприємств.

Зміст конкретних критеріїв ефективності маркетингових заходів розглядає професор В.В. Герасименко, який відмічає, що дієві цільові установки маркетингу повинні виступати із вищих цілей підприємства. З іншого боку, з цілей маркетингу виводяться критерії прийняття рішень для окремих сфер маркетингу. Кінцеві цілі та обмеження маркетингу пов'язані між собою за змістом [3].

Для досягнення конкурентних переваг, головними цілями сучасного авіатранспортного підприємства є: володіння знаннями щодо ринкової ситуації, тенденції розвитку, складної системи взаємозв'язків та взаємовідносин, які складаються на ринку. В сучасних умовах

нестабільного зовнішнього середовища необхідно використовувати більш потужний інструмент, який би мав змогу не тільки перевести підприємство на новий ефективніший рівень управління, але й враховував основні цілі, які мають бути досягнуті. Однією з ключових умов успішного функціонування підприємства є необхідність використання такого ефективного механізму управління маркетингової діяльності, за допомогою якого авіакомпанія зможе ефективно функціонувати на сучасному ринку авіаперевезень.

Сучасні авіатранспортні підприємства діють за таких умов, які мають тенденцію до постійної зміни. Це зумовлено багатьма відносинами, які складаються між ними та між різними економічними суб'єктами. Сукупність цих відносин складає поняття середовища маркетингу, яке і визначає характер авіапідприємства.

Планування маркетингової діяльності авіатранспортного підприємства це, перш за все, визначення ресурсів та заходів, а також координація та управління маркетингом на всіх стадіях розвитку підприємства. Тільки вірний підхід до маркетингового середовища дасть змогу підвищити конкурентоспроможність компанії, сформувані ефективну систему управління та максимально підвищити систему взаємодії на ринку.

Авіатранспортне підприємство являє собою складну соціально – технічну систему, яка містить в собі велику кількість взаємопов'язаних між собою систем, підсистем та компонентів, які, в свою чергу, пов'язані із зовнішніми системами.

Станом на 18.02 2014 року, за даним [4] діючий сертифікат експлуатанта мають 82 авіакомпанії за наступними видами робіт: пасажирські перевезення; вантажні перевезення (в т.ч. перевезення небезпечних вантажів); медична допомога; авіаційні роботи.

Протягом 2013 року, за даними департаменту фінансів та економіки Державіаслужби України [5], комерційні пасажирські та вантажні перевезення здійснювали 40 українських авіакомпаній. За статистичними даними виконано 96 тис. рейсів проти 106,1 тис. у 2012 році. Кількість перевезених за рік пасажирів залишилась на рівні 2012 року та склала 8,1 млн. чол.

Слід зазначити, що на початку року припинила діяльність провідна українська авіакомпанія «Аеросвіт», яка мала розгалужену мережу маршрутів та найбільші обсяги пасажирських перевезень, як на міжнародних, так і на внутрішніх авіалініях (питома вага якої, у загальних обсягах перевезень за підсумками 2012 року, складала майже 38 відсотків). Як наслідок, у першому кварталі 2013 року, загальне скорочення обсягів пасажирських перевезень українськими авіакомпаніями сягнуло 20 відсотків. Однак, упродовж наступних місяців, українським авіакомпаніям вдалось відновити більшу частину маршрутів та пасажиропотоків авіакомпанії «Аеросвіт», та за підсумками року уникнути падіння обсягів пасажирських перевезень порівняно з попереднім 2012 роком.

Стабілізувати ситуацію на ринку авіаперевезень стало можливим, насамперед, завдяки активній маркетинговій політиці українських авіакомпаній (відкриття нових маршрутів, збільшення частот тощо), активізації чартерних перевезень, подальшій модернізації та оновленню парку повітряних суден, а також розвитку мережі послуг українських авіаперевізників [5].

Для сучасних авіатransпортних підприємств, маркетинг є такою комплексною системою взаємопов'язаних економіко-організаційних, соціально-демографічних, правових, ринкових елементів та інформації щодо діяльності підприємств, яка має певні завдання та методи їх вирішення.

Авіаційні підприємства функціонують під впливом певних сил, які діють на його можливості та впливають різним чином на його господарський рівень. Сукупність таких сил можна назвати маркетинговим середовищем.

Маркетингове середовище авіатransпортного підприємства складають суб'єкти і чинники, які впливають на здатність ефективно функціонувати в сфері надання послуг клієнтам. Ці чинники науковці поділяють на: мікросередовище, яке формують суб'єкти, тісно пов'язані з підприємством, і, які здійснюють безпосередній вплив на ефективність роботи, та макросередовище, яке в свою чергу представлено

більш глобальними чинниками, які впливають на мікросередовище підприємства [6-11].

Зважаючи на специфіку діяльності авіатransпортних підприємств на сучасному ринку авіаперевезень, автором побудована модель організації маркетингової діяльності авіатransпортного підприємства, орієнтуючись на маркетингове середовище (рис. 1).

На думку автора, на маркетингову діяльність авіатransпортних підприємств впливають не тільки макро - та мікросередовище але і мідісередовище. На жаль, дослідженню чинників мідісередовища авіатransпортних підприємств не приділяється достатньої уваги. Зауважимо, що різні групи громадськості (інвестори, профспілки, засоби масової інформації тощо) пов'язані з авіакомпанією та приділяють інтерес до її діяльності. Тому, дослідження мідісередовища є не менш важливим в маркетинговому аналізі авіатransпортного підприємства тому, що зазначені групи громадськості можуть впливати на результати маркетингової діяльності компанії.

Аналізуючи маркетингову діяльність авіатransпортного підприємства, слід зазначити, що маркетинговий аналіз, як процес дослідження являє собою систему спеціальних знань, які, в першу чергу, направлені на вивчення ринкового середовища, в якому функціонує та планує функціонувати підприємство [12].

Економічне здійснення маркетингової діяльності авіатransпортних підприємств базується на економічному аналізі маркетингової діяльності компанії, а саме:

- аналіз впливу на економіку підприємства зовнішнього та внутрішнього середовища;
- аналіз ринку;
- аналіз споживачів, як постійних так і потенційних;
- аналіз конкурентного оточення;
- аналіз ринкових цін та формування власної цінової політики;
- аналіз кінцевих фінансових показників авіапідприємства [13].

Таким чином, методика оцінки ефективності маркетингової діяльності авіатransпортних підприємств повинна бути основана на єдиній системі фінансових і не фінансових показників. Тобто, необхідно узагальнити чинники які вимірюються кількісно, та чинники, вплив яких виміряти кількісно досить складно, але їх можливо виміряти якісно. Автором, при формуванні даної методики, застосована збалансована система показників як джерело інформації щодо внутрішніх процесів в установі та щодо їх зовнішніх наслідків [14, 15].

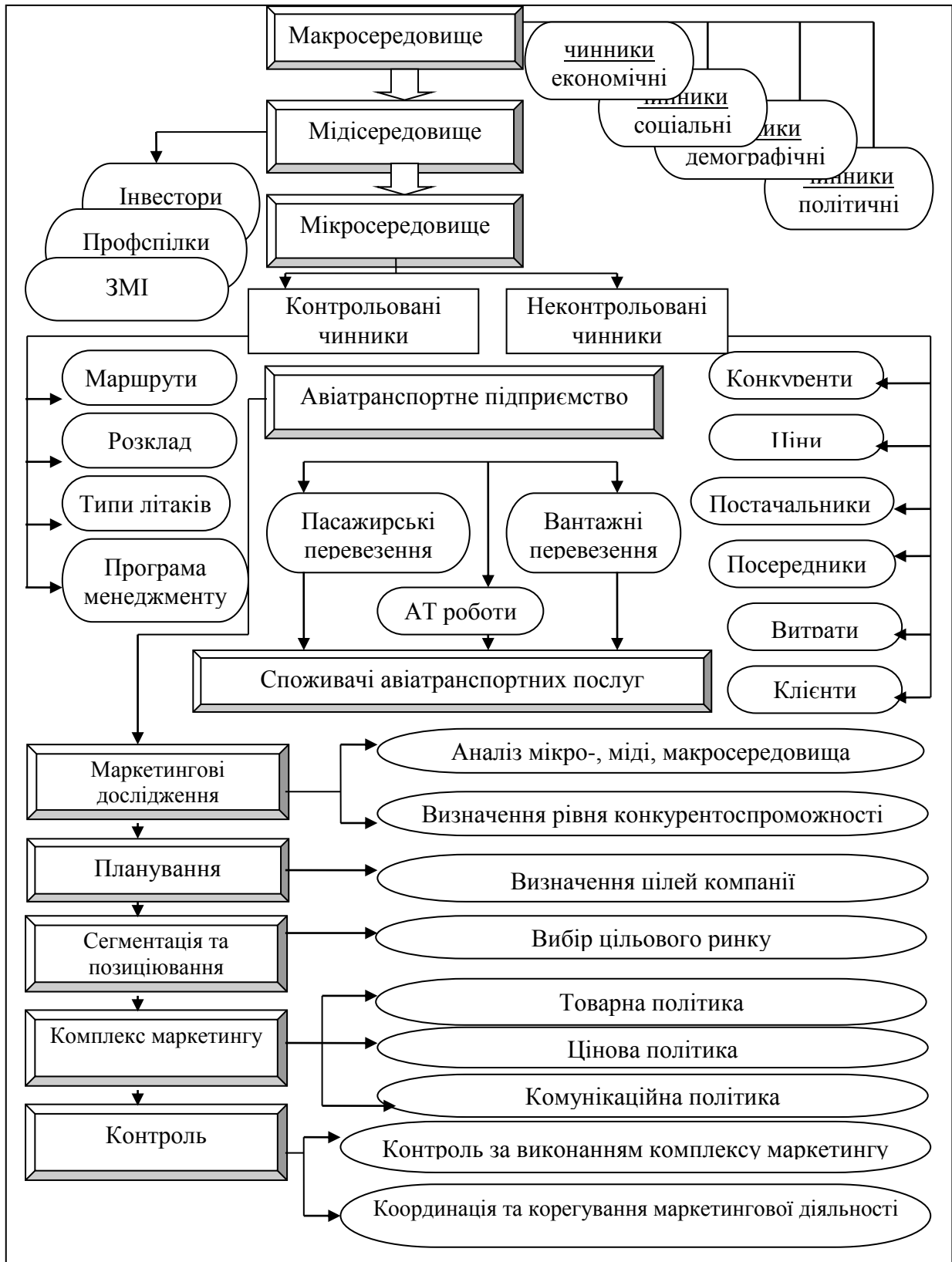


Рис 1. Загальна модель маркетингової діяльності авіатранспортного підприємства з орієнтацією на маркетингове середовище. Розробка автора.

Таблиця 2

Розрахунок інтегральних показників ефективності маркетингової діяльності авіатранспортного підприємства

Система показників	Основні цілі маркетингової діяльності	Рівень пріоритету, a_i	Ступінь реалізації		Інтегральний показник		можлива оцінка		Ступінь реалізації цілей
			b_i	b_i'	$a_i b_i$	$\sum a_i b_i$	$a_i b_i'$	$\sum a_i b_i'$	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Розвиток продуктової лінії: - управління продуктовою лінією; - управління інноваціями	Збір первинної інформації	1	3	5	3	37	5	75	49,3 %
	Побудова бази даних	2	2	5	4		10		
	Підготовка маркетингових заходів	3	3	5	9		15		
	Структуризація і аналіз витрат	4	4	5	16		20		
	Зведений економічний аналіз і написання звіту	5	1	5	5		25		
Розвиток відносин з клієнтами: - взаємовідносини з оптовими клієнтами (туристичні компанії, фірми, організації тощо); - взаємовідносини з роздрібними клієнтами	Збір первинної інформації	1	4	5	4	37	5	75	49,3 %
	Побудова бази даних	2	3	5	6		10		
	Підготовка маркетингових заходів	3	3	5	9		15		
	Структуризація і аналіз витрат	4	2	5	8		20		
	Зведений економічний аналіз і написання звіту	5	2	5	10		25		
Маркетингові комунікації: - розвиток маркетингових комунікацій; - розвиток взаємовідносин з представництвами компанії - розвиток технічної підтримки	Збір первинної інформації	1	2	5	2	33	5	75	44 %
	Побудова бази даних	2	3	5	6		10		
	Підготовка маркетингових заходів	3	4	5	12		15		
	Структуризація і аналіз витрат	4	2	5	8		20		
	Зведений економічний аналіз і написання звіту	5	1	5	5		25		
Маркетингові дослідження: - стратегічний аналіз; - бенчмаркетингові дослідження; - моніторинг обслуговування	Збір первинної інформації	1	3	5	3	44	5	75	58,7 %
	Побудова бази даних	2	3	5	6		10		
	Підготовка маркетингових заходів	3	3	5	9		15		
	Структуризація і аналіз витрат	4	4	5	16		20		
	Зведений економічний аналіз і написання звіту	5	2	5	10		25		
Розвиток бонусних програм: - програма преміювання пасажирів; - програма для постійних клієнтів	Збір первинної інформації	1	5	5	5	52	5	75	69,3 %
	Побудова бази даних	2	4	5	8		10		

Продовження табл.2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Підготовка маркетингових заходів	3	3	5	9		15		
	Структуризація і аналіз витрат	4	5	5	20		20		
	Зведений економічний аналіз і написання звіту	5	2	5	10		25		

Методика оцінки ефективності маркетингової діяльності авіатранспортного підприємства складається з наступних етапів:

- Збір та аналітична обробка вихідної інформації за аналізований період, з метою визначення всього набору показників, які використовуються для оцінки ефективності маркетингової діяльності.

- Обґрунтування системи суттєвих показників, що використовуються для рейтингової оцінки ефективності маркетингової діяльності та їх класифікація, відповідно до рівня важливості. Вибір показників здійснюється на основі експертних оцінок, з урахуванням досягнень теорії фінансів і маркетингу, а також потреб ради директорів авіатранспортного підприємства в аналітичній оцінці.

3. Встановлення цільових значень для кожного показника. Цільове значення може бути заплановано на основі ринкових тенденцій і власних потенціальних можливостей авіатранспортного підприємства.

- Розрахунок інтегрального показника (К) ефективності маркетингової діяльності авіатранспортного підприємства[16].

(1)

$$K = \frac{\sum_{i=j}^n a_i \times b_i}{\sum_{i=j}^n a_i \times b_i'}$$

де, a_i - рівень суттєвості маркетингової діяльності i цілі маркетингової діяльності авіатранспортного підприємства;

b_i - експертна оцінка ступеня реалізації цілі від 1 до 5, де 1 – ціль не реалізована, 5 – ціль реалізована;

b_i' - максимально можлива оцінка ступеня реалізації цілі;

n – кількість цілей маркетингової діяльності.

- Надання пропозицій щодо ведення маркетингової політики авіатранспортного підприємства.

Опираючись на запропоновану структуру маркетингового підрозділу авіатранспортного підприємства, запропонованої автором в

дисертаційній роботі, побудована таблиця розрахунку інтегральних показників ефективності маркетингової діяльності авіатранспортного підприємства. Дана таблиця є типовою і може змінюватися в залежності від поставлених завдань.

Подані в таблиці 2 розрахунки інтегральних показників ефективності маркетингової діяльності авіатранспортного підприємства показують внесок кожного відділу маркетингу у загальну діяльність маркетингового підрозділу авіаційного підприємства. В даному випадку інтегральний показник ефективності маркетингової діяльності авіатранспортного підприємства $K=55\%$.

Висновки та подальші дослідження. У статті вирішено ряд важливих науково-практичних завдань щодо визначення ефективності організації маркетингової діяльності авіатранспортних підприємств на сучасному ринку авіаперевезень. Поставлена мета зумовила автора зробити наступні висновки:

1. Розглянуто вплив маркетингу на основні економічні показники діяльності підприємства. Доведено, що маркетинг має вплив на такі основні економічні показники діяльності авіатранспортного підприємства, як: продажна ціна, прибуток від реалізації, частка валового прибутку, частка експлуатаційних витрат, частка відшкодувань і знижок, інтенсивність оборотності товарних запасів, норма прибутку на вкладений капітал тощо.

2. Досліджено вплив маркетингового середовища на організацію маркетингової діяльності авіатранспортного підприємства. Опираючись на специфіку діяльності авіатранспортних підприємств на сучасному ринку авіаперевезень, автором побудована модель організації маркетингової діяльності авіатранспортного підприємства орієнтовуючись на маркетингове середовище. На думку автора, на маркетингову діяльність авіатранспортних підприємств впливають не тільки макро - та мікросередовище, але і мідісередовище. На жаль, дослідженню чинників мідісередовища авіатранспортних підприємств не приділяється достатньої уваги.

3. Надано пропозиції щодо оцінки ефективності маркетингової діяльності авіатранспортних підприємств за допомогою методики оцінки ефективності. Опираючись на

структуру маркетингового підрозділу авіатранспортного підприємства, запропоновану автором в дисертаційній роботі, побудована таблиця розрахунку інтегральних показників ефективності маркетингової діяльності авіатранспортного підприємства. Представлена таблиця є типовою і може змінюватися в залежності від поставлених завдань. Подані розрахунки інтегральних показників ефективності маркетингової діяльності авіатранспортного підприємства показують внесок кожного відділу маркетингу у загальну діяльність маркетингового підрозділу авіаційного підприємства. В даному випадку інтегральний показник ефективності маркетингової діяльності авіатранспортного підприємства $K=55\%$.

4. Запропоновані методичні підходи оцінки ефективності організації маркетингової діяльності авіатранспортних підприємств є підґрунтям для подальших наукових досліджень щодо особливостей ведення маркетингової діяльності та розробки моделі інноваційного механізму маркетингової діяльності авіатранспортних підприємств.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Евдокимов Ф.И. Азбука маркетинга: учеб. пособие / Ф.И. Евдокимов В.М. Гавва.- Д.: Сталкер, 1998.- 432 с.
2. Бейкер М. Маркетинг / М. Бейкер; под ред. М. Бейкера.- СПб.: Питер, 2002.- 1200 с.
3. Герасименко В.В. Основы маркетинга. / В.В. Герасименко - М.: ТЕИС, 1999.- 142 с.
4. Перелік авіакомпаній, які мають діючий сертифікат експлуатанта. [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/diyalnist/ekspluatant/30124.html>
5. Підсумки роботи транспорту України. [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/>
6. Джоббер. Д. Принципы и практика маркетинга / Д. Джоббер; пер. с англ.. - 2-е изд. - М. : СПб, 2000. - 679 с.
7. Котлер Ф. Основы маркетинга / Ф. Котлер; пер. с англ.- М.: Прогресс, 2001.- 752 с.
8. Фатхутдинов Р.А. Стратегический менеджмент: учеб. пособ. для вузов /Р.А.Фатхутдинов; гл.ред.Ю.В. Луизо.-5-е изд., испр. и доп..- М.: Дело, 2002.-447 с.
9. Гаркавенко С. С. Маркетинг : підруч. для студ. ек. спец. вищ. навч. закл. / С. С. Гаркавенко. – К. : Лібра, 2004. – 712 с.
10. Білошапка В.А. Стратегічне управління. Принципи і міжнародна практика / В.А. Білошапка, Г.В. Загорій – К.: Абсолют-В. – 1998. – 351 с.
11. Багиев Г.Л. Маркетинг: учеб. для вузов: / Г.Л. Багиев - 3-е изд. СПб.: Питер, 2007. – 736 с.
12. Войтоловский Н.В. Экономический анализ: учебник / Под ред. Н.В. Войтоловского, А.П. Калининой, И.И. Мазуровой. – М.: Юрайт, 2010. – 507с.
13. Агеева Н.А. Экономический анализ маркетинговой деятельности предприятия: учеб. пособ. / Н.А. Агеева, Н.Ю. Лопаткина – СПб.: СПбГУЭФ, 2010.– 63 с.
14. Каплан Роберт С., Нортон Дейвид П. Сбалансированная система показателей. От стратегии к действию./ Роберт С. Каплан, Дейвид П. Нортон– 2-е изд., испр. и доп.; пер. с англ. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2004. – 320 с.
15. Гершун А. Технологии сбалансированного управления / А. Гершун, М. М. Горский: М.: Олимп-Бизнес, 2005. – 415 с.
16. Егорова С.Е. Маркетинговый анализ: методология и методика: Монография./ Егорова С.Е. - Псков.: ППИ, 2008. 285 с.

*Рецензент д.е.н., професор НАУ Загоруйко В.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 658.114 (477)

АДАПТИВНЕ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Токмакова І.В к.е.н. доцент,
Литвинова Т.С., магістр (УкрДАЗТ)*

В статті досліджено сутність адаптивного управління розвитком підприємств, розкрито основні етапи даного типу управління, зроблено висновок про його гнучкість, інноваційну наповненість та антикризову спрямованість. Визначені основні напрямки адаптації підприємств, серед яких слід відзначити адаптацію до дій конкурентів, адаптацію до впливу держави, адаптацію до зміни попиту

на продукцію, адаптацію до дій постачальників, адаптацію до змін ринків збуту. Обґрунтована необхідність впровадження системного супроводу управлінських рішень як інструментарію забезпечення якості адаптивного управління підприємством.

Ключові слова: адаптивне управління, розвиток, підприємство, механізм адаптації, інструментарій, якість управлінських рішень.

АДАПТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

**Токмакова И.В. к.э.н. доцент,
Литвинова Т.С., магистр (УкрГАЖТ)**

В статье исследована сущность адаптивного управления развитием предприятий, раскрыты основные этапы данного типа управления, сделан вывод о его гибкости, инновационной наполненности и антикризисной направленности. Определены основные направления адаптации предприятий, среди которых следует отметить адаптацию к действиям конкурентов, адаптацию к влиянию государства, адаптацию к изменению спроса на продукцию, адаптацию к действиям поставщиков, адаптацию к изменениям рынков сбыта. Обоснована необходимость внедрения системного сопровождения управленческих решений как инструментария обеспечения качества адаптивного управления предприятием.

Ключевые слова: адаптивное управление, развитие, предприятие, механизм адаптации, инструментарий, качество управленческих решений.

ADAPTIVE CONTROL BY DEVELOPMENT OF DOMESTIC ENTERPRISES

**Tokmakova I.V., Ph.D., Associate Professor)
Lytvynova T.S. master (USA of RT)**

In the article the essence of adaptive management of enterprise development is studied, the main stages of this type of control are disclosed; its flexibility, innovative filling and crisis management orientation are concluded.

The main directions of enterprises adaptation are determined, notably the adaptation to the actions of competitors, adaptation to the effects of the state, adaptation to the changes in demand for products, adaptation to the actions of suppliers, adaptation to the changes on the markets.

The necessity of system accompaniment implementation of management solutions as a tool to ensure the quality of adaptive management of enterprise.

The main functions of system maintenance of management decisions are identified: providing the information for decision-making and implementation of the decisions; organizational and methodological support of decision-making and its implementation; modeling the effects of the adoption and implementation of decisions; expert functions: issuing recommendations and justifications; graphical visualization.

Keywords: adaptive control, development, enterprise, mechanism of adaptation, tool, quality of administrative decisions.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями У сучасних складних умовах ринкової економіки стає очевидним, що підприємства для виживання і збереження конкурентоспроможності повинні постійно корегувати свою діяльність з врахуванням вимог зовнішнього середовища. Це викликано тим, що зміни чинників бізнес-середовища створюють дисбаланс між внутрішнім і зовнішнім середовищем підприємств та загрози їх стабільному розвитку. Вирішення зазначеної проблеми можливо шляхом використання інструментів адаптивного управління.

Аналіз останніх досліджень і публікацій Вивченню теоретичних та практичних питань адаптації та адаптивного управління присвячено праці таких вчених як: С.Б. Алексеев, І. Ансофф, О.С. Віханський, Г.В. Єльнікова, П. Друкер, Г. Мінцберг, М.М. Лепа, А.А. Погребний та інших [1, 2, 5 - 11].

Виділення невирішених частин загальної проблеми Проте потребує подальшого дослідження роль адаптаційних процесів та управління ними при проведенні стратегічних змін, що забезпечують стабільний розвиток вітчизняних підприємств.

Мета статті полягає в дослідженні сутності й змісту адаптивного управління розвитком підприємств та обґрунтуванні інструментарію забезпечення якості управлінських рішень адаптивного управління.

Вклад основного матеріалу. В умовах швидких змін, як за межами підприємства, так і всередині потрібен особливий підхід до організації системи управління, що обумовлено існуючою для них необхідністю гнучко реагувати на зміни і адаптуватися до них з метою запобігання кризової ситуації і продовження успішного функціонування. Даний підхід є механізмом адаптивного управління і можна сказати, що якщо адаптація – модель поведінки підприємства в ринкових умовах, то адаптивне управління – метод (спосіб) реалізації даної моделі поведінки.

Оскільки базові положення концепції і методологія адаптивного управління підприємства в повному об'ємі ще не сформовані, понятійна конструкція адаптивного управління ще формується, існують різні і неоднозначні тлумачення даної категорії.

Так, Борисов А.Б. вважає, що адаптивне управління - це форма управління підприємством, що допомагає йому гнучко змінюватися, швидко пристосовуватися до цілей, що оновлюються, завдань, функцій підприємства, до змін в зовнішньому економічному середовищі, в умовах своєї діяльності [3].

На думку Варламової Т.П. адаптивне управління - це дослідження, вивчення середовища, підстроювання своєї діяльності під запити середовища, внутрішніх резервів і самої діяльності до запитів споживачів [4].

Алексєєв С.Б. [1] вважає, що адаптивне управління дозволяє підприємству шляхом використання механізму адаптації, який ґрунтується на постійному стеженні за відповідністю фактичного рівня адаптації нормативному, своєчасно вносити зміни у стратегічні й поточні плани з метою забезпечення виживання підприємства і досягнення при цьому встановленої мети.

Загалом можна стверджувати, що адаптивне управління є гнучким, інноваційним управлінням підприємствами, здатним пристосуватися до нової обстановки (у конкурентному і внутрішньому середовищі із зміною планів і моделей залежно від ситуації: в період виходу підприємств з кризи або при впровадженні інновацій, або у разі здійснення організаційних змін) за допомогою нових інструментів і методів управління.

Адаптивне управління акумулює знання про стан і розвиток системи управління, методи та інструменти його застосування в системних об'єктах, дозволяє перейти від емпіризму в теорії і практиці управління до професіоналізму діяльності

менеджерів, тобто до науково обґрунтованого виконання управлінської діяльності.

До основних задач, які реалізуються в рамках адаптивного управління, відносяться: стимулювання процесів самоорганізації; своєчасне адаптивне регулювання і оцінка рівня гнучкості, оптимальне регулювання параметрів ключових бізнес-процесів і координування діяльності підрозділів підприємства. Процес формування адаптивного управління представлений наступною методикою [6]:

- задається цільова функція розвитку підприємства, як яка може виступати максимізація приросту вартості активів, зростання виробленої обсягів продукції (виконаних робіт, послуг), величина прибутку, забезпечення нормативної рентабельності й т.д.;

- в межах основних бізнес-процесів проводиться декомпозиція цільової функції розвитку до рівня первинних показників оперативної діяльності підприємства (цін, тарифів, ставок податків, об'ємів операцій і т.д.);

- встановлюються взаємозв'язки між параметрами внутрішнього і зовнішнього середовищ підприємства. Основна увага при цьому надається ідентифікації й дослідженню залежності між первинними параметрами оперативної діяльності підприємства і параметрами зовнішнього середовища;

- будується модель, котра дозволяє встановити залежність між цільовою функцією і первинними показниками діяльності підприємства.

На основі дослідження сутності та врахуванні властивостей адаптивного управління можна зробити наступні висновки:

- головна мета адаптивного управління – це виживання та забезпечення розвитку підприємств в умовах постійно змінного зовнішнього середовища;

- до основних принципів адаптивного управління відносять: альтернативність, прозорість, інформаційну забезпеченість, ефективність та ін.;

- функції системи адаптивного управління безпосередньо пов'язані з базовими, такими як прогнозування і планування; організація роботи; активізація і стимулювання; координація і регулювання; контроль, облік і аналіз.

Виходячи з вищезазначеного при розробці системи адаптивного управління слід врахувати динамічність зовнішнього і внутрішнього середовища; складність і різноманітність виробничих процесів; наявність і взаємозв'язок мети і критеріїв, котрі формалізуються і не формалізуються; неповноту, неточність початкової інформації; слабу структурованість стратегічних задач підприємства.

Найважливішим чинником або напрямом адаптації є реалізація конкурентних переваг

підприємств і конкурентоспроможності продукції (робіт, послуг). Виходячи із загальної спрямованості на конкурентоспроможність, напрями адаптації підприємства, які визначають економічну кон'юнктуру конкурентного ринку, і які є найважливішим чинником реалізації конкурентної переваги, це: адаптація до дій конкурентів; адаптація до впливу держави; адаптація до зміни попиту на продукцію; адаптація до дій постачальників; адаптація до змін ринків збуту.

Комплекс системних змін – адаптаційний механізм, у свою чергу складається з послідовного ряду схем процесних рішень, позначених як «оптимізація», «узгодженість», «капіталізація» і «система оцінки проведених змін».

Забезпечити якість управлінських рішень адаптивного управління підприємствами можливо на базі системного супроводу управлінських рішень.

За допомогою системного супроводу управлінських рішень розв'язуються задачі: стандартизація процедур обміну інформацією; організація єдиного інформаційного простору на основі розробки сховища даних; створення нормативної локальної бази регламенту представлення інформації для вирішення задач моніторингу, аналізу і варіантного прогнозування розвитку і стану підприємства.

Основними функціями системного супроводу управлінських рішень є надання інформації для процесу ухвалення і виконання рішення; організаційно-методичне забезпечення процесу ухвалення і виконання рішень; моделювання наслідків ухвалення і виконання рішень; експертні функції; видача рекомендацій і обґрунтовувати; графічна візуалізація.

Перераховані задачі виконання системного супроводу управлінських рішень розв'язуються на основі сучасних технологій зберігання і аналізу даних: сховищ баз даних, оперативної аналітичної обробки даних, інтелектуального аналізу даних.

Створення сховищ баз даних є необхідною умовою формування єдиного інформаційного простору, в якому повинна здійснюватися взаємодія всіх користувачів системного супроводу управлінських рішень.

Ухвалення рішення підтримується за допомогою трьох основних компонентів: моніторинг розвитку підприємства; планування; імітаційні моделі.

Компонент «Моніторинг розвитку підприємства» забезпечує користувачів оперативною, актуальною і достовірною інформацією, необхідною для проведення порівняльного аналізу узагальнюючих показників розвитку і своєчасного виявлення відхилень показників від прогнозних значень. Таким чином,

за допомогою розроблених методик суб'єкт управління одержує сигнал про несприятливу ситуацію або можливість здійснення вигідних операцій. Також на базі цієї підсистеми здійснюється аналіз тенденцій розвитку підприємства.

Компонент «Планування». Прогноз здійснюється шляхом екстраполяції поточних показників діяльності за допомогою побудованих системою моделей. Такі прогнози дозволяють виробити альтернативні варіанти, сценарії розвитку підприємства. Засобами сценаріїв система виконує варіанти прогнозних розрахунків розвитку підприємства. Програмні засоби системи забезпечують візуалізацію результатів розрахунків, отриманих при різних сценаріях. Такий підхід до планування ґрунтується на розробці комплексної імітаційної моделі стратегії підприємства.

Компонент «Імітаційні моделі». Модельна підтримка пов'язана з наданням користувачам адаптивної моделі, заснованої на відображенні задачі багатокритеріальної оптимізації ресурсів, зокрема, фінансових, інноваційних, маркетингових, логістичних, кадрових та інших моделей, використання яких полегшує вироблення і оцінку альтернатив рішень. Функції модельної підтримки користувача дають можливість роботи з типовими економіко-математичними моделями; оперативного тлумачення результатів моделювання; в режимі реального часу підготовки вхідних параметрів і обмежень моделі; можливість візуалізації динаміки моделі; можливість обґрунтування етапів формування і роботи моделі. Таким чином, імітаційна модель дозволяє в процесі ухвалення і виконання рішення застосувати всю наявну інформацію незалежно від її форми представлення й ступеня формалізації.

Система підтримки ухвалення рішення направлена на організацію безперервного, систематичного спостереження за забезпеченням функціонування і розвитку підприємства в цілому і стану окремих ресурсів.

Висновок Резюмуючи, можна сказати, що адаптивне управління – гнучка система управління підприємством, направлена на реалізацію механізму адаптації за допомогою формування методології управління і організаційно-економічного механізму адаптації для пристосування до умов зовнішнього і внутрішнього середовища, що змінюються. Модель адаптивного управління повинна гарантувати підприємству досягнення встановлених місії та цілей, що обумовлює необхідність впровадження в якості її основного компонента системи підтримки управлінських рішень.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1 Алексеев С.Б. Формування адаптивного управління підприємствами вугільного машинобудування : дис. канд. екон. наук: 08.06.01 / С.Б. Алексеев. – Донецьк, 2003. – 199 с.
- 2 Ансоф І. Новая корпоративная стратегия / И. Ансоф. – СПб.: Питер, 1999. – 416с.
- 3 Борисов А.Б. Большой экономический словарь. / А.Б. Борисов. - М.: Книжный мир, 2003. — 895 с.
- 4 Варламова Т.П. Большая современная энциклопедия / Т.П. Варламова, Н.А. Васильева, Л.М. Неганов, Е.В. Сарафанова, Н.Н. Шаш – М.: Эксмо, 2008 – 816 с.
- 5 Виханский О.С. Стратегическое управление: учебник / О.С. Виханский. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Гардарики, 1999. – 296 с.
- 6 Войтюк С.А. Формирование адаптивного механизма корпоративного управления машиностроением : дисс. канд. экон. наук / С.А. Войтюк. Краснодар, 2010.-150 с.
- 7 Друкер П.Ф. Управление, нацеленное на результаты: пер. с англ. / П.Ф. Друкер. – М.: Технол. шк. бизнеса, 1994. – 200 с.
- 8 Єльнікова Г.В. Основи адаптивного управління : курс лекцій / Г.В. Єльнікова. – Х. : Видав. гр. „Основа”, 2004. – 128 с.
- 9 Лепа Н.Н. Методы и модели стратегического управления предприятием / Н.Н. Лепа. – Донецк: Юго-Восток, 2002. – 185 с.
- 10 Минцберг Г. Школы стратегий / Г. Минцберг, Б. Альстренд, Дж. Лэмпел. – СПб: Питер, 2001. – 512 с.
- 11 Погребный А.А. Методы адаптивного управления промышленным предприятием : автореф. дис. ... канд. эконом. наук : 08.00.05 / А.А. Погребный; - Санкт-Петербург, 2007 - 15 с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК 658.8:338.46

ПОКАЗНИКИ ОЦІНКИ МАРКЕТИНГОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ СФЕРИ ПОСЛУГ

Ярмош О.В., к.ф.-м.н., доцент (УИПА)

В статті розглянуто сутність маркетингового потенціалу підприємства, фактори, що формують його структуру. Проведено аналіз ступеня впливу показників інструментальної та організаційної компонент на рівень маркетингового потенціалу товарного підприємства та підприємства сфери послуг, а також підприємств В2С та В2В ринків. Визначено показники маркетингового потенціалу з найбільшою вагою для різних груп підприємств сфери послуг.

Ключові слова: маркетинговий потенціал, показники маркетингового потенціалу, сфера послуг, інструментальна компонента маркетингового потенціалу, організаційна компонента маркетингового потенціалу.

ПОКАЗАТЕЛИ ОЦЕНКИ МАРКЕТИНГОВОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ СФЕРЫ УСЛУГ

Ярмош Е.В., к.ф.-м.н., доцент (УИПА)

В статье рассмотрено сущность маркетингового потенциала предприятия, факторы, формирующие его структуру. Проведен анализ степени влияния показателей инструментальной и организационной компонент на уровень маркетингового потенциала товарного предприятия и предприятия сферы услуг, а также предприятий В2С и В2В рынков. Определены показатели маркетингового потенциала с наибольшим весом для различных групп предприятий сферы услуг.

Ключевые слова: маркетинговий потенціал, показатели маркетингового потенціала, сфера послуг, інструментальна компонента маркетингового потенціала, організаційна компонента маркетингового потенціала.

INDICATORS OF ESTIMATION THE SERVICE INDUSTRIES' MARKETING POTENTIAL

Iarmosh O.V., Candidate of Physic and Mathematic Sciences, associate professor (UEPA)

The purpose of the article is to examine the indicators of marketing potential's evaluation for various enterprises and to analyze them for the commodity production enterprises and service sector.

The contents of the enterprise's marketing potential, the factors that form its structure are considered in the article. It's analyzed the indicators impact, both instrumental and organizational components, on the marketing potential values for commodity production and service industries, working on B2C and B2B markets with expert method. It's established that during the evaluation of the marketing potential of these enterprises greatest weight falls on those indicators that characterize the emotional component and the human factor.

The marketing potential indicators for different groups of service industries, including: engineering, transport, trade facilitation, licensing, financial, consulting, domestic, passenger transport, socio-cultural, utility, communication, shopping, was defined.

Keywords: *marketing potential, indicators of marketing potential, services, instrumental component of the marketing potential, organizational component of the marketing potential.*

Постановка проблеми. Маркетингова діяльність є невід'ємною складовою діяльності підприємств різних сфер, форм господарювання та розмірів. Сьогодні ефективна маркетингова діяльність – найдієвіший інструмент розвитку підприємства, збільшення рівня його прибутковості та конкурентоспроможності. Інтерес до маркетингу пов'язаний з тими можливостями, які дає використання даної концепції на підприємстві, а саме: вивчення впливу зовнішнього середовища, контроль над ключовими індикаторами успішності діяльності підприємств, що охоплює основні елементи комплексу маркетингу та об'єднує їх в єдину систему, а також побудова довгострокових взаємин зі споживачами та цільовою аудиторією.

Комплексний показник, що дозволяє визначити ефективність маркетингової діяльності підприємств, - це маркетинговий потенціал.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням визначення сутності оцінювання маркетингового потенціалу підприємства (далі – МП) за різними методиками та з урахуванням різноманітних показників присвячено праці таких вчених: Л.В. Балабанової, Р.В. Мажинського [1], Л.О. Української, В.П. Яхкінд [2], Л.А. Мороза, Т.В. Лебідь [3], Е.В. Попова [4], О.М. Колеснік [5], К.М. Лисенко, Н.П. Скригун [6], С.В. Безфамільної, Т.О. Адеєва, О.П. Костенко [7], Л.В. Потрашкової [8], А.П. Родіонової [9], А.І. Шацького [10] та інших.

Однак єдина методика оцінки МП підприємств відсутня, а значення потенціалу, отримані з використанням різних методик, можуть значно відрізнитися. Найчастіше різні методи лише непрямо враховують емоційну складову МП, що, на нашу думку, є вагомим елементом для виробничих підприємств, і, перш за все, підприємств сфери послуг. Тому постає

необхідність виокремити показники оцінки МП підприємств сфери послуг, що визначають їх рівень конкурентоспроможності на ринку.

Мета статті полягає у вивченні показників оцінки МП різних підприємств та їх аналізі для підприємств виробничої сфери і сфери послуг.

Виклад основного матеріалу. МП підприємства – це невід'ємна частина його загального потенціалу, визначається як «сукупна здатність маркетингової системи (підприємства) забезпечувати постійну конкурентоспроможність підприємства, економічну і соціальну кон'юнктуру його товару або послуги на ринку, завдяки плануванню та проведенню ефективних маркетингових заходів в галузі дослідження попиту, товарної, цінової, комунікативної і збутової політик, а також організації стратегічного планування і контролю за поведінкою товару, конкурентів і споживачів на ринку» [11, с. 716].

В роботі [9, с. 24] автор трактує МП підприємства як «здатність і готовність його маркетингової системи управляти попитом на пропонувані товари та послуги, використовуючи наявні для цього маркетингові ресурси і можливості бізнес-середовища».

Таким чином, МП можна розглядати як сукупну можливість підприємства, яка значною мірою, визначає його конкурентоспроможність.

До факторів, що формують структуру МП підприємства, відносять: рівень кваліфікації та досвіду персоналу (маркетологів); рівень співвідношення «ціна – якість»; частка ринку; відома торгова марка; оптимальний асортимент; партнерські відносини з посередниками і постачальниками; лояльні споживачі; маркетингова інформаційна система; імідж підприємства; виважена цінова політика; власна збутова мережа; рівень обслуговування [3]. Серед

перелічених факторів, є такі, що відображають емоційну забарвленість потенціалу.

Діяльність підприємств сфери послуг характеризується цілим спектром особливостей, що значно відрізняють їх від товарних. Відповідно показники, що описують МП таких підприємств, також мають особливості. Зауважимо, що підприємства сфери послуг працюють окрім B2C

ринках, на яких вони зустрічаються частіше, так і на B2B ринках.

Експертним шляхом було визначено ступінь впливу різних показників на загальний рівень МП товарних підприємств порівняно з підприємствами сфери послуг, а також підприємств B2B та B2C ринків (табл. 1). Показники МП відповідають методиці, запропонованій в [10].

Таблиця 1

Параметри оцінки маркетингового потенціалу підприємств

Показники маркетингового потенціалу	Оцінка рівня застосування			
	для ринків		для підприємств	
	B2B	B2C	товар-них	сфери послуг
1	2	3	4	5
Інструментальна компонента				
1. Відносна якість товару	3	3	3	3
2. Привабливість упаковки	1	3	3	1
3. Унікальність з точки зору споживачів	3	3	3	3
4. Оптимальність асортименту з точки зору відповідності ринковим запитам	1	3	3	3
5. Прийнятність рівня цін на продукцію	2	2	2	2
6. Цінова стратегія, що використовується для новинок	1	2	2	2
7. Відповідність ціни та якості	3	3	3	3
8. Рівень представлення продукції в торгових точках	1	3	2	1
9. Рівень представлення продукції в форматах торгівлі, прийнятних для цільових споживачів	1	3	2	2
10. Зручність розміщення	1	3	2	3
11. Надійність постачання	3	3	3	3
12. Переконливість торгової пропозиції	2	3	2	3
13. Кваліфікація збутового персоналу	2	3	3	3
14. Рекламна активність	1	3	3	3
15. Креативність рекламного задуму	1	3	2	3
16. Ступінь використання засобів PR	2	3	2	2
17. Ефективність стимулювання збуту	2	3	3	3
Організаційна компонента				
1. Швидкість інноваційних процесів	3	3	2	3
2. Гнучкість партнерських зв'язків	1	2	2	3
3. Можливість і швидкість переналадки обладнання	2	3	3	2
4. Лабільність робітників	2	2	2	3
5. Гнучкість маркетингових інструментів	2	3	2	3
6. Наявність фінансових ресурсів для ринкової адаптації	2	3	2	2
7. Частота проведення комплексних маркетингових досліджень	1	2	2	3
8. Частота проведення моніторингу цін	1	3	2	3
9. Наявність плану маркетингу	3	3	3	3
10. Частота проведення оцінки ефективності маркетингових програм	1	3	2	3
11. Відповідність структури відділу маркетингу специфіці бізнесу	3	3	3	3

В табл. 1 використано такі умовні позначення оцінки рівня застосування: 1 - показник МП варто враховувати для зазначеного ринку або підприємства; 2 - показник значно впливає на загальний рівень МП для зазначеного

ринку або підприємства; 3 - показник має визначальний вплив на загальний рівень МП для зазначеного ринку або підприємства.

В табл. 2 наведемо результати аналізу показників МП для різних груп підприємств сфери

послуг (згідно класифікації, наведеної у [12]). Зауважимо, що під час оцінки потенціалу відповідного підприємства зазначені показники матимуть більшу вагу серед інших (в табл. 2

наведено перші 5 показників, що відповідають табл. 1 (І – інструментальної, О – організаційної компонент) за умови відносної якості послуги).

Таблиця 2

Показники маркетингового потенціалу різних підприємств сфери послуг

Група послуг	Вид послуг	Показники
1	2	3
Інжиніринг	Послуги, пов'язані з підготовкою виробничого процесу; що забезпечують нормальне функціонування процесу виробництва і реалізації продукції	I3, I13, O1, O3, O4
Транспортні	Транспортні-експлуатаційні, транспортно-експедиційні, транспортні зв'язки	I4, I7, I11, O2, O8
Торговельно-посередницькі	Страхові, консигнаційні, компенсаційні, торговельні, агентські, брокерські, комісійні, аукціонні	I4, I13, I14, O2, O8
Ліцензійні	Франчайзинг, патенти, ноу-хау, торговельні марки	I3, I12, O1, O4, O6
Фінансові	Кредитні і розрахункові, факторинг, лізинг	I4, I12, I13, O4, O5
Консалтинг	Експертні, управлінські, облікові, екаутинг, аудиторські, маркетингові, інформаційні	
Побутові	Ремонт взуття, побутових машин і приладів, індивідуальний пошив взуття, швейних виробів та ін., послуги пралень, ремонт і технічне обслуговування транспортних засобів, хімічне чищення та фарбування, ремонт і будівництво житла, послуги фотолабораторій, лазень і душів, перукарень, прокатних пунктів, ритуальні послуги	I15, I16, I17, O5, O9
Послуги зв'язку	Послуги телезв'язку, послуги радіозв'язку	I6, I14, O1, O3, O6
Житлово-комунальні	Квартирні послуги, послуги газопостачання, водопостачання, теплозабезпечення	I4, I7, I16, O2, O6
Послуги пасажирського транспорту	Послуги міського, залізничного, авіаційного, морського і річкового транспорту	I7, I10, I16, O2, O6
Соціально-культурні	Санітарно-курортні й оздоровчі послуги, у сфері культури, фізичної культури і спорту, туристсько-екскурсійні, охорона здоров'я, утримання дітей в дошкільних закладах	I10, I14, I15, O2, O9
Торговельні	Допродажні, в процесі продажу і після продажні послуги, приймання замовлень на доставку товарів додому, приймання замовлень на встановлення технічно складних товарів вдома у покупців, надання допомоги при внутрімагазинному транспортуванні товарів, стоянка автотранспорту, незначна переробка побутової електроосвітлювальної апаратури, надання розстрочки платежу	I13, I14, I17, O5, O8

Таким чином, під час оцінки МП підприємств сфери послуг варто враховувати показники, що мають визначний вплив. Крім того, найбільша вага припадає на ті показники, що характеризують емоційну складову та людський фактор діяльності підприємства.

Висновки. Модель МП підприємства значною мірою визначається обсягом та якістю наявних нематеріальних ресурсів; можливостями керівників та інших категорій персоналу до управління цими ресурсами; можливостями менеджменту оптимально використовувати наявні ресурси підприємства тощо. Вплив нематеріальних активів на формування потенціалу ще недостатньо

вивчено, оскільки важко виділити частку участі нематеріальних активів у загальному прибутку. Зазвичай вони недостатньо відображаються у фінансових документах (наприклад, вартість бренду чи торгової марки) але сьогодні їхнє значення у формуванні вартості підприємства зростає. Тому подальші дослідження слід присвятити побудові моделі опису залежності МП від показників, що характеризують емоційну складову та людський фактор діяльності підприємств сфери послуг.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Балабанова Л.В. Управління маркетинговим потенціалом підприємства : навч. посіб. / Л.В. Балабанова, Р.В. Мажинський. – К. : Професіонал, 2006. – 288 с.
2. Українська Л.О. Концептуальні підходи до визначення економічної сутності маркетингового потенціалу підприємства / Л.О. Українська, В.П. Яхкінд // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2009. – Т. 1, Вип. 254. - С. 244–248.
3. Мороз Л.А. Стратегічний аналіз маркетингового потенціалу підприємства [Електронний ресурс] / Л.А. Мороз, Т.В. Лебідь. – Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/2741/1/30.pdf>.
4. Попов Е.В. Потенциал маркетинга предприятия [Електронний ресурс] / Е. В. Попов // Маркетинг в России и за рубежом. – 1999. – № 5. – Режим доступу: <http://www.cfin.ru/press/marketing/1999-5/04.shtml>.
5. Колесник Е.Н. Маркетинговый потенциал: классификация подходов к его изучению и оценке / Е.Н. Колесник // Вопросы экономики и права. – 2011. – № 12. – С. 140-145.
6. Лисенко К.М. Оцінювання маркетингового потенціалу підприємств харчової промисловості / К.М. Лисенко, Н.П. Скригун // Наукові праці НУХТ. – 2012. – №45. – С. 164–169.
7. Костенко О.П. Модель оцінювання маркетингового потенціалу промислового підприємства / О.П. Костенко, Т.О. Адєєва // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2011. – № 3. – С. 87-91.
8. Потрашкова Л.В. Модель оцінки маркетингового потенціалу підприємства в розрізі оперативного, тактичного та стратегічного рівнів / Л.В. Потрашкова // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2013. – № 4. – С. 266-273.
9. Родионова А.П. Оценка и реализация маркетингового потенциала развития машиностроительных предприятий региона /А.П. Родионова // Регионология. – 2009. – № 3. – С. 23-29.
10. Шацкий А.И. Построение модели оценки маркетингового потенциала предприятия / А.И. Шацкий // Российское предпринимательство. - 2013. - № 8 (230). - С. 121-132.
11. Багиев Г.Л. Маркетинг / Г.Л. Багиев, В.М. Тарасевич, Х. Анн. – СПб.: Питер, 2006. – 736 с.
12. Гой І.В. Підприємництво : навч. посіб. / І.В. Гой, Т.П. Смелянська. – К. : Центр учбової літератури, 2013. – 368 с.

*Рецензент д.е.н., професор УПА Ковальов В.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 323(620)+303 (612)

ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОЦЕССА МОДЕРНИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ ЛИВИИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ МЕТОДИЧЕСКИХ ПОДХОДОВ ПЛАНА МАРШАЛЛА

Махмод Ахмед Юсф Елсеада, аспирант (ХНУ имени В.Н. Каразина)

В статье проведено исследование сущности модернизации и роли инноваций в достижении глобальной конкурентоспособности национальных экономик. Предложен авторский подход и разработан алгоритм многофакторного исследования места стран (на примере Ливии) в системе международных экономических отношений в условиях модернизации национальной экономики и достижения глобальной конкурентоспособности. Определены детерминанты развития и приоритеты модернизации экономики Ливии.

Ключевые слова: комплексная модернизация, многофакторное исследование, алгоритм исследования, План Маршалла.

ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОЦЕСУ МОДЕРНІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ ЛІВІЇ З ВИКОРИСТАННЯМ МЕТОДИЧНИХ ПІДХОДІВ ПЛАНУ МАРШАЛЛА

Махмод Ахмед Юсф Елсеада, аспірант (ХНУ імені В.Н. Каразіна)

У статті проведено дослідження сутності модернізації та ролі інновацій в досягненні глобальної конкурентоспроможності національних економік. Запропоновано авторський підхід та розроблено алгоритм багатофакторного дослідження місця країн (на прикладі Лівії) в системі міжнародних економічних відносин в умовах модернізації національної економіки та досягнення глобальної конкурентоспроможності. Визначено детермінанти розвитку та пріоритети модернізації економіки Лівії.

Ключові слова: комплексна модернізація, багатофакторне дослідження, алгоритм дослідження, План Маршалла.

STUDY OF MODERNIZATION LIBIYA'S ECONOMY USING METHODOLOGICAL APPROACHES MARSHALL PLAN

Mahmod Ahmad Yusuf Elseada, graduate (VN Karazin Kharkiv National University)

The paper investigated the essence of modernization and the role of innovation in achieving global competitiveness of national economies. It was found that the comprehensive modernization of the country suggests that the success of the modernization is due not only to the promotion of innovation activity of enterprises, but also affects the mental and cultural, and institutional and historical sphere.

The author's approach and developed an algorithm for multivariate study of space (for example, Libya) in the system of international economic relations in the modernization of the national economy and achieve global competitiveness have been proposed. For objective analysis and variegated places Libya in international economic relations and prospects of modernization of its economy suggested two stages: to define of the determinants of economic development of Libya, to evaluate prospects of economic recovery with multivariate methods.

The determinants of development priorities and modernize the economy of Latvia have been identified.

The top priorities of reconstruction and modernization of the economy of Latvia, the implementation of which can significantly improve the global competitiveness of the country, are: modernization of the financial market of Libya; holding a package of priority reforms for the institutionalization of the European Neighbourhood Policy - Libya; modernization of oil and gas and transportation industries.

Keywords: complex modernization, multifactorial study, algorithm research, renovation of the national economy

Постановка проблеми. Сегодня на всем и до Индийского океана на востоке по сей день пространстве от Афганистана на севере и до продолжается процесс национального и Центральной Африки на юге, от Босфора на западе государственного формирования. При этом

каждый из лидеров устройство мира видит очень по-разному. Сегодня ситуация в Ливии напоминает ту, которая была в послевоенной Европе – такая же макроэкономическая и финансовая нестабильность, разрушенная экономика и промышленность, глубокое падение производства вследствие военных действий, значительные внешние долги и т.д. В связи с этим становится актуальным решение вопроса выбора эффективной стратегии экономического развития для модернизации послевоенных стран в условиях достижения их глобальной конкурентоспособности.

План Маршалла, с помощью которого послевоенной Европе удалось достаточно быстро возродить свой производственный потенциал, является примером действенной и успешной программы, воплощенной в реальные действия. Как следствие, актуальной становится проблема исследования процесса модернизации экономики Ливии на основе методических подходов, предложенных Планом Маршалла.

Анализ последних исследований и публикаций. Среди последних публикаций ученых, которые занимались рассмотрением моделей развития развивающихся стран на основе модернизации их экономики и достижениями глобальной конкурентоспособности, необходимо выделить работы: о состоянии модернизации в странах мира Хе Чуаньци [14], о направлениях догоняющего развития – Л. Антоненко [3], Л. Евстегнеевой [9], В. Полтеровича [17; 18], об инновационно-технологическом прорыве – А. Акаева [1; 2], Т. Заславской [11], Б. Кузька и Ю. Яковца [20], об опережающем развитии – С. Глазьева [7], о системной комплексной модернизации – Г. Клейнер [12].

Изучением различных вопросов влияния Плана Маршалла на восстановление экономик европейских стран занимались: предоставлением иностранной помощи пострадавшим от кризиса и военных действий странам – С. Браун [4]; последствиями Плана Маршалла для европейских стран и перспективы его применения для условий России – Ю. Бураков [5], В. Деметьев [8], С. Мочерный [10], А. Подлущий [15], Н. Ратников [19]; опытом реализации указанного плана и основные уроки для Украины – В. Геец и В. Горбулин [16], исследованием экономических, реформаторских внешнеполитических аспекты Плана Маршалла по отношению к Украине – О. Власюк [6].

Выделение нерешенных частей общей проблемы. В то же время, особенности развития Ливии на современном этапе вызывают необходимость изучения специфических особенностей стратегии модернизации экономики на основе имеющейся ресурсной базы с учетом общих методических подходов Плана Маршалла и

потенциала достижения глобальной конкурентоспособности.

Целью статьи является составление алгоритма исследования процесса модернизации экономики Ливии с использованием методического подхода Плана Маршалла в целях повышения ее глобальной конкурентоспособности.

Изложение основного материала исследования. Если сравнить стратегии успешных стран и всех остальных, то можно выделить те элементы, которые действительно позволяют сделать «рывок» и обеспечить быстрое развитие на протяжении примерно 20 лет. Опыт государств, которые быстро развились за последние годы, показывает, что сначала им потребовалось определенное время, чтобы догнать передовые страны, были, главным образом, годами заимствований на основе приобретенных патентов или прав на использование в целях модернизации технологической базы экономики и повышение производительности труда. И только на втором этапе страны постепенно переходили к фазе инновационного роста [13, с.75].

Существует различная типология модернизации. В самом общем виде специалисты различают две основные разновидности модернизации: органическая и неорганическая. Органическая модернизация относится к тем странам, где модернизация происходила в силу эндогенных факторов. В отличие от этого, вторичная, неорганическая модернизация является ответом на внешний вызов со стороны более развитых стран и совершается путем заимствования чужой технологии, приглашения специалистов, обучения за рубежом, инвестиций. Соответствующие изменения происходят в социальной и политической сферах: меняется система управления, вводятся новые социальные институты, меняется система ценностей и т.д. Неорганическая модернизация начинается не с культуры, а с экономики и политики. Иными словами, если органическая модернизация происходит «снизу», то неорганическая – «сверху». Неорганическая модернизация также характеризуется как «догоняющая» или «запаздывающая» модернизация [13].

Соотношение категорий «модернизация» и «инновация» всегда рождало вопросы в среде ученых-экономистов: является ли процесс модернизации (особенно в технико-экономическом направлении – инструментальная модернизация) процессом «догоняющего» или «опережающего» развития, может ли он носить прорывной или мобилизационный характер? Поскольку модернизация предполагает наличие определенного ориентира – образца использования опыта передовых стран, то она всегда «догоняющая», как считает ряд авторов [3] 9]. Другие авторы понятие «догоняющего развития» рассматривают как процесс выравнивания уровней

экономического развития стран посредством повторения исторического пути, пройденного зрелыми странами [17; 18]. Однако повторение опыта передовых стран заведомо обрекает догоняющих на перманентное отставание, ибо пока копируется опыт стран-лидеров, они вновь уходят вперед и эта гонка аутсайдеров за лидерами всегда безуспешна.

В то же время, идея немедленно строить инновационную экономику, для чего необходима концентрация на тех направлениях, в которых определенная страна «сохраняет конкурентные преимущества», как правило, связана с практикой примитивной имитации. Эта логика приводит к очень затратным попыткам трансплантировать институты, которые работоспособны только в ведущих экономиках. Но, как показывает практика, простая имитация западных механизмов и процедур с целью достичь аналогичных результатов, никогда не была успешной [13].

Прорывная модернизация представляет собой по сути развитие той части социально-экономического пространства страны, которая базируется на прорывных технологиях.

Противоположным к понятию прорывной модернизации, ориентирующей на развитие передовых технологий и связанных с ними социальных групп, выступает подталкивающая модернизация, ориентирующаяся на ускорение развития отстающих, «замыкающих» фрагментов странового социально-экономического пространства. Альтернативой к обоим типам модернизации является консолидирующая модернизация, ориентированная на инновационное развитие всего социально-экономического пространства при сохранении и укреплении межгрупповых и межобъектных связей. Именно такая модернизация имеет наибольшие шансы на долговременное сохранение ее позитивных результатов.

Если рассматривать страновую модернизацию как систему, эту структуру необходимо специфицировать, уточнив свойственные именно для такой системы элементы ее внутренней структуры и, входы и выходы функциональных подсистем. Результаты представлены на рис. 1.



Рис. 1. Функциональная структура комплексной модернизации [12]

Приведенная на рис. 1. схема функционирования и взаимодействия внутренних подсистем комплексной модернизации и использования результатов функционирования модернизационных подсистем дает ключ к организации мониторинга и поддержки модернизации в целом. Успешное проведение модернизации связано не только со стимулированием инновационной активности предприятий, но затрагивает и ментальную, и культурную, и институциональную и историческую сферу.

Все эти сферы должны быть задействованы в проведении системной модернизации экономики страны.

Сегодня вопросы конкурентоспособности являются одними из определяющих при составлении правительственных программ стран мира. Именно поэтому необходимы механизмы подтверждения и определения достижений в области конкурентоспособности. Одним из таких механизмов являются международные рейтинги, наиболее авторитетными из которых является Индекс глобальной конкурентоспособности (The Global Competitiveness Index). Безусловным преимуществом рейтинга является то, что он формирует многогранный срез сложившихся экономических условий, что создает возможность в сопоставимой форме учитывать опыт стран мира. Соответственно, изучение составляющих рейтинга в контексте стран и регионов дает возможность объективно оценить конкурентоспособность страны и при помощи методов экономико-математического моделирования выделить «точки роста» конкурентоспособности страны.

За основу исследования перспектив модернизации экономики Ливии в условиях повышения ее конкурентоспособности был выбран глобальный индекс конкурентоспособности, который оценивает способность стран обеспечить высокий уровень благосостояния своих граждан. При этом он показывает, насколько эффективно страна использует свои ресурсы для поддержания уровня жизни в условиях свободного рынка за счет повышения производительности труда и качества товаров/услуг.

Автором была выдвинута концепция, что именно конкурентоспособность страны в глобальном измерении является определяющим фактором уровня развития экономики и вовлеченности страны в международное разделение труда. Алгоритм исследования представлен на рис. 2.

Как видно из рис. 2, алгоритм предполагает два этапа исследования: определение детерминант развития экономики Ливии и определение перспектив восстановления экономики.

В качестве математического инструментария было предложено использование многофакторных методов исследования, а именно:

кластерного анализа (для группировки ряда стран по множеству признаков по уровню глобальной конкурентоспособности); факторный анализ (для выделения основных факторов, определяющих глобальную конкурентоспособность стран мира); корреляционно-регрессионный анализ (для выделения приоритетных направлений восстановления экономики Ливии).

Результаты анализа по определению детерминант развития экономики Ливии и перспектив восстановления экономики представлены на рис. 3.

Как видно на рис. 3, основными задачами привлечения и использования международной финансовой помощи в рамках нового Плана Маршалла для Ливии является:

1) содействие международных доноров в создании Грантового фонда развития Ливии для привлечения внешней помощи в государственный сектор преимущественно в форме грантов, а не кредитов;

2) направленность привлеченных от международных организаций средств на кредитование самокупаемых инвестиционных проектов;

3) обоснование потребности Ливии во внешнем финансировании от международных кредиторов и доноров с учетом того, что проекты, которые будут финансировать доноры, будут полезны не только Ливии, но и мировому сообществу в целом;

4) целесообразность увязки предоставления донорами технической помощи и финансовых ресурсов для учреждения миссий по повышению продуктивности для ключевых отраслей экономики и ведущих предприятий Ливии;

5) включение в план внешней помощи программ льготного кредитования (на 4-10 лет под низкие проценты) и обновления основных фондов для предприятий - экспортеров нефти и нефтепродуктов, а также предприятий транспортной отрасли.

В качестве наиболее перспективных, по мнению автора, направлений восстановления и модернизации экономики Ливии, реализация которых способна существенно повысить глобальную конкурентоспособность страны, можно назвать кредитование и инвестирование: внедрения технологий глубокой переработки сырья, экологизации производства; внедрения энергоэффективных технологий; восстановление транзитного транспортного узла «Африка-Европа».

Выводы. Таким образом, комплексная модернизация предполагает, что успешное проведение модернизации связано не только со стимулированием инновационной активности предприятий, но затрагивает и ментальную, и культурную, и институциональную и историческую сферу. Все эти сферы должны быть

задействованы в проведении системной модернизации экономики страны.

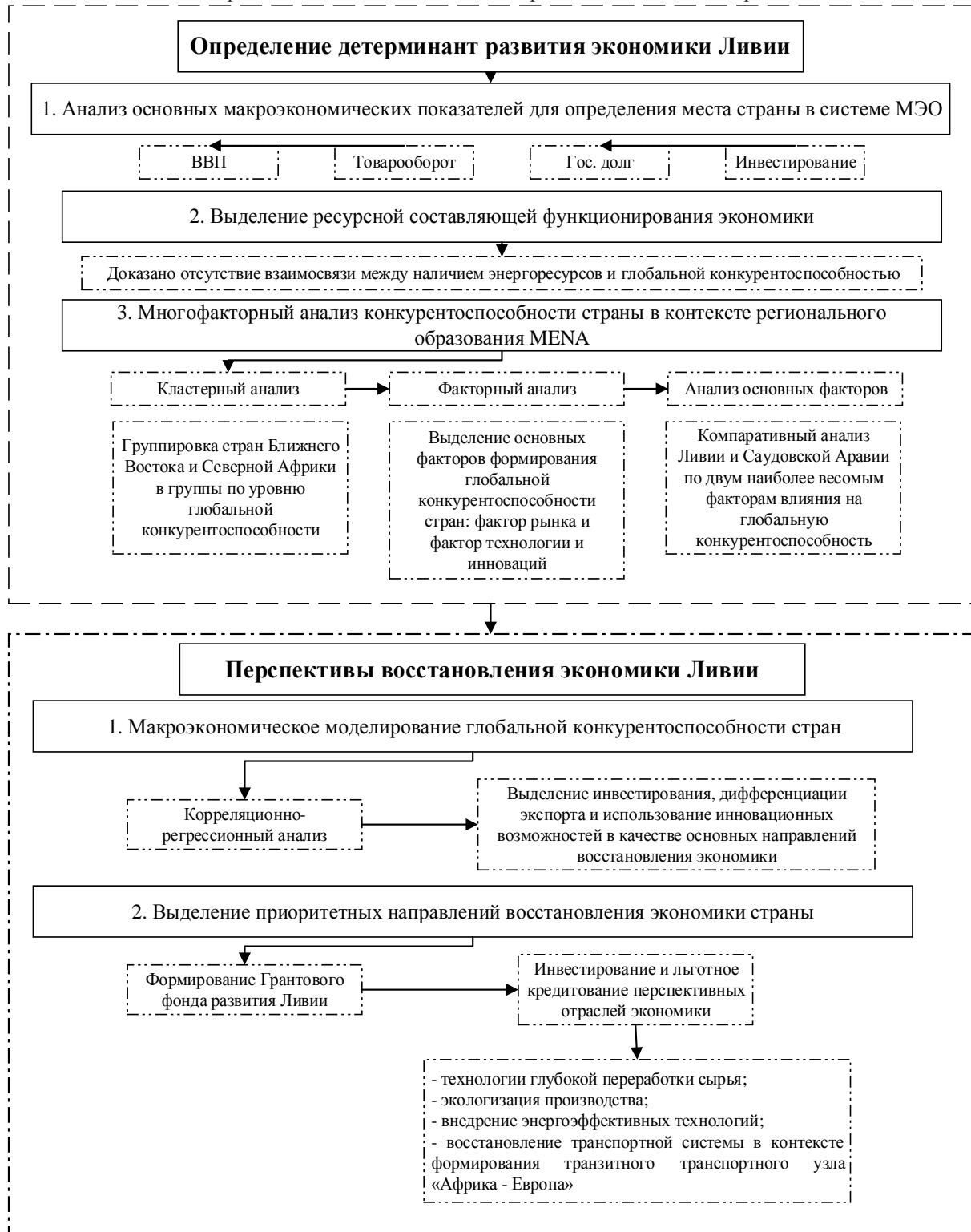


Рис. 2. Алгоритм многофакторного исследования места Ливии в системе международных экономических отношений в условиях модернизации национальной экономики и достижения глобальной конкурентоспособности. [Составлено автором]

Загальноєкономічні питання



Рис. 3. Детермінанти розвитку і пріоритети модернізації економіки Ливії [Складено автором]

Для объективного и разнопланового анализа места Ливии в системе международных экономических отношений и перспектив модернизации ее экономики предложено два этапа исследования: определение детерминант развития экономики Ливии и определение перспектив восстановления экономики с использованием многофакторных методов исследования.

Наиболее приоритетными направлениями восстановления и модернизации экономики Ливии, реализация которых способна существенно повысить глобальную конкурентоспособность страны, являются: модернизация финансового рынка Ливии; проведение пакета первоочередных реформ для институционализации политики соседства ЕС – Ливия; модернизация нефтегазовой и транспортной отраслей экономики.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Акаев А. А. О стратегии инновационно-модернизационного развития российской экономики / А. А. Акаев, И. Е. Ануфриев, Д. И. Кузнецов // Моделирование и прогнозирование глобального, регионального и национального развития. – М.: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2011. – С. 178-209.
2. Акаев А. А. Технологическая модернизация промышленности и инновационное развитие – ключ к экономическому возрождению России в XXI веке / А. А. Акаев, И. Е. Ануфриев, Г. И. Попов // Инновации, 2010. – № 11. – С. 15-28.
3. Антоненко Л. А. Общее и особенное в национальных моделях экономической трансформации / Л. А. Антоненко, С. Н. Нескородев, К. А. Оприцова // Экономическая теория на пороге XXI века. В 2-х кн. Кн.1 / Под ред. Ю. М. Осипова, В. В. Чекмарева, Е. С. Зотовой. – М.: Юристъ, 2002. – С. 455-461.
4. Браун С. Иноземна допомога на практиці / Стівен Браун. – К.: Основи, 1994. – 185 с.
5. Бураков Ю. В. Всемирная история: новейшее время. 1939-2001 : учебник / Ю. В. Бураков, Г. Н. Кипаренко, С. П. Мовчан. – К. : Генеза, 2001. – 384 с.
6. Власюк О. С. План Маршалла для України: економічні, реформаторські та зовнішньополітичні аспекти / О. С. Власюк // Стратегічні пріоритети, 2014. – № 3 (32). – С. 5-13.
7. Глазьев С. Ю. Стратегия опережающего развития России в условиях глобального кризиса / С. Ю. Глазьев. – М.: Экономика, 2010. – 255 с.
8. Дементьев В. План Маршалла. Взгляд из сегодняшней России / В. Дементьев, Е. Олевская. –

Российский экономический журнал, 1993. – № 8. – С. 73-89.

9. Евстигнеева Л. Тайна догоняющего развития / Л. Евстигнеева, Р. Евстигнеев // Вопросы экономики, 2013. – №1.

10. Економічна енциклопедія: В 2-х т. – Том 2. / За ред. Мочерного С.В. – К. : Академія, 2001. – 346 с.

11. Заславская Т. И. Инновационный потенциал и проблема его реализации / Т. И. Заславская, М. А. Шабанова // Общественные науки и современность, 2012. – №5.

12. Клейнер Г. Б. Системный ресурс экономики / Г. Б. Клейнер // Вопросы экономики, 2011. – № 1.

13. Матюшенко І. Ю. Взаємозв'язок напрямів модернізації з глобальними і специфічними проблемами України / І. Ю. Матюшенко // Модернізація як фактор розвитку. Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції 18 квітня 2013 р. – Х.: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2013. – С. 70-86.

14. Общий доклад о модернизации в мире и Китае (2001–2010) / Под ред. Хэ Чуаньци; пер. с англ. под общ. ред. Н. И. Лапина. – М.: Издательство «Весь Мир», 2011. – 256 с.

15. Підлуцький О. Джордж Маршалл – реставратор Європи / О. Підлуцький // Дзеркало тижня. Україна, 2013. – 19 січня, №2. – С. 14.

16. План Маршалла: досвід та уроки для України / Матеріали круглого столу ДУ «Інституту економіки та прогнозування НАН України» та Національного інституту стратегічних досліджень при Президенті України, 25 вересня 2014 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ief.org.ua/wp-content/uploads/2014/09/Marshal.pdf>.

17. Полтерович В. М. Стратегии модернизации, институты и коалиции / В. М. Полтерович // Вопросы экономики, 2008. – № 4. – С. 4-24.

18. Полтерович В. М. О стратегии догоняющего развития для России / В. М. Полтерович // Экономическая наука современной России, 2007. – №3. – С. 17-23.

19. Ратников Н. Маршалла план / Н. Ратников [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.hrono.ru/sobyty/1900sob/1947marshal.php>.

20. Россия – 2050: стратегия инновационного прорыва / Б. Н. Кузык, Ю. В. Яковец. – М.: ЗАО «Издательство «Экономика», 2005. – 624 с.

*Рецензент д.э.н., профессор УкрГАЗТ Кирдина Е.Г.
Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Полякова Е.Н.*

УДК 332.122

СОЦІАЛІЗАЦІЯ ЕКОНОМІКИ ЯК НОВА ПАРАДИГМА ЕКОНОМІЧНОЇ ТЕОРІЇ

Попадинець О.В., к.е.н., доцент, (ХНАДУ)

Стаття присвячена причинам необхідності оновлення парадигми економічної теорії на сучасному етапі в умовах глобальної соціально-економічної кризи. Саме соціальний вектор у розвитку суспільства та його домінування у економічних відносинах має дозволити узгодити інтереси різних верств населення, подолати існуючу майнову нерівність, забезпечити зростання добробуту та соціального благополуччя.

Ключові слова: соціалізація, гуманізація, майнова диференціація, бідність, криза індустріалізму.

СОЦИАЛИЗАЦИЯ ЭКОНОМИКИ КАК НОВАЯ ПАРАДИГМА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ТЕОРИИ

Попадинец Е.В., к.е.н., доцент (ХНАДУ)

Статья посвящена причинам необходимости обновления парадигмы экономической теории на современном этапе в условиях глобального социально-экономического кризиса. Именно социальный вектор в развитии общества и его доминирование в экономических отношениях должен позволить согласовать интересы различных слоев общества, преодолеть существующее имущественное неравенство, обеспечить рост социального благополучия.

Ключевые слова: социализация, гуманизация, имущественная дифференциация, бедность, кризис индустриализма.

SOCIALIZATION OF ECONOMY AS A NEW PARADIGM IN ECONOMIC THEORY

Popadinets E. V., Candidate of Economic Sciences, associate professor (KHnadu)

The article outlines the necessity of redefining the economic theory's paradigm under the circumstances of current global socio-economic crisis. Consumer Society Theory based on the approaches of neoclassic mainstream has proven its deficiency. That prompts the development of new paradigm in economic theory. The interests of different social layers in the society should be consolidated according to social vector. Socialization of economy could alleviate the problem of economic inequality, enhance social and economic welfare. It could help to manage socio-labor relationship in a more efficient way, lessen social risks and frequency of conflicts; reduce income gaps. It would also increase motivation of labor force and competitiveness of the economy in general. Socialization of economy would help to make well-being of people and their personal development as a main target of production activity.

Key words: socialization, humanization, income inequality, poverty, crisis of industrialisms, property differentiation, poverty, the crisis of industrialism

Постановка проблеми. Наприкінці ХХ ст. ідея соціалізації економіки знову з'явилася в суспільній свідомості у якості закону або «універсальної загальносвітової тенденції», що визначає загальний світовий порядок [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам соціалізації економіки присвятили свої праці відомі вчені, серед яких: В. Геєць [2], А. Головінова [3], Ю. Зайцева [4], А. Бузгалін [5], А. Бутенко [6], С. Калашников [7], О.Шутаєва [1] та ін. У сучасній інтерпретації соціалізація економіки визнається напрямком світової економічної

трансформації; а її сутність передбачає все більш тісну інтеграцію приватних і громадських інтересів, властиву змішаній економіці, соціальну переорієнтацію виробництва, гуманізацію праці і життя людей, пом'якшення соціальної диференціації та зростання ролі соціальної сфери. Декларується, що саме соціальна спрямованість має пронизувати всі сфери економіки розвинених західноєвропейських країн. Центром соціально-економічного розвитку має стати людська особистість. Відбуваються якісні зрушення в системі потреб, структурі попиту і споживання,

способі та якості життя, умовах розвитку людини. Сьогодні досить актуальним є дослідження впливу соціалізації на економічні результати виробництва, ефективність економічної системи.

Виділення не вирішених частин загальної проблеми. У теж час у економічній літературі не достатньо дослідженим залишається питання оновлення загальної парадигми економічного розвитку та роль соціалізації як ідеології функціонування і трансформації господарської системи.

Метою статті є дослідження процесу соціалізації економіки як напрямку та мети масштабної трансформації глобальної та національної економічної системи.

Виклад основного матеріалу дослідження. Світове співтовариство останні роки безрезультатно намагається здолати енергетичні, політичні, боргові, продовольчі наслідки глобальної фінансово-кредитної кризи [8, С.16], спричинені процесами системного характеру. Так, на думку Дж.Сороса, вся глобальна фінансова система збудована на помилкових припущеннях, а хибні уявлення лягли в основу всього соціального устрою. В. Гейц відзначає кризу споживчої моделі, оскільки культ споживання і багатства породжує не кращі зразки людської поведінки [9, С.9]. «Надмірне насадження раціоналістичної моделі поведінки «людини економічної», насильницьке прощтовхування «нових загальнолюдських цінностей» у вигляді квазікультури споживання, обов'язкової для всіх, є однією з причин кризи індустріалізму» [10]. Експерти відзначають, що в останні роки активно зростає прірва між багатими і бідними, розшарування суспільства, соціальне невдоволення. Капіталізм ХХ ст. у ХХІ ст. зазнає нищівної поразки і світова економічна система потребує повного перезавантаження. З позиції економічної теорії, головною соціально-економічною проблемою сьогодення стала проблема перевибору ціннісного підходу. Сьогодні, як і на початку 30-х рр., в наявності духовна порожнеча, спустошеність економічної теорії, що засвідчує помилковість її вихідних методологічних передумов, оскільки приватний інтерес і націленість на практичну вигоду не забезпечують суспільне благо. Так, приватний інтерес сам по собі є аморальним, а спроба побудувати на його основі загальнонаукову методологію веде до заперечення будь-яких етичних принципів [2, С.19]. Доктрина сучасного капіталізму передбачає, що егоїстичні інтереси окремих індивідів за допомогою конкуренції сприяють добробуту всіх. Подібний ціннісний підхід у економіці робить її безглуздою, а її мету – ірраціональною (виробництво заради виробництва, безглузде зростання), навіть небезпечною для людства [5]. Твердження, що неухильне зростання потреб властиве людині, насправді спірне,

оскільки сьогодні зростання потреб – насамперед результат згубного впливу ринку, реклами і загального тиску товарного способу життя. Оскільки економічна теорія методологічно охоплює всі сфери людського суспільства, то основний принцип неокласиків – це фактичне розтління суспільства. Це дозволяє стверджувати про методологічну кризу офіційної науки. Перша криза завершилася формуванням ідей неокласичного синтезу, коли методологічний індивідуалізм, властивий класикам, доповнився ідеєю державного регулювання, дозволивши подолати наслідки Великої депресії і закласти основи соціального ринкового господарства. З. Бжезінський констатує, що своєю життєздатністю сучасний капіталізм зобов'язаний вмінням «перейняти у соціалізму деякі форми соціальної політики» [11, С.58]. У сучасній економіці діють живі люди, а не «економічні агенти», конкуруючі між собою для отримання максимального прибутку. В економічні відносини безпосередньо залучені психологічні, етичні, моральні чинники. Саме їх і слід розвивати, культивувати і посилювати. Сьогодні виникла нова криза, яка втілюється в необхідності перегляду, переосмислення вихідних життєвих цінностей на всіх рівнях господарювання. Тільки трансформація системи цінностей згідно викликів сучасності забезпечить людству подальше процвітання.

Як зазначає А. Гриценко, відомі класичний та інверсійний типи трансформаційної економіки. Останній передбачає перехід від директивної системи до ринкових відносин у межах індустріального суспільства. Одержавлення економіки заміняють різноманітні форми власності, директивне планування витісняється конкурентними засадами, планове ціноутворення – вільним [12, С.193]. Це властиве для України і для пострадянських країн, що накладає свій відбиток на соціально-економічний розвиток та його вектори.

Економічний аспект соціалізації передбачає підпорядкування економічних процесів інтересам розвитку людини, перерозподіл результатів виробництва в цілях суспільства, поліпшення умов виробництва і життєдіяльності населення, що і означає становлення нового типу економіки. Соціалізація економіки спостерігається через загальний зріст доходів населення, національного добробуту. Протягом 1970-1990 рр. реальні доходи на душу населення в розвинених країнах Заходу зросли в 1,5-2 рази, а децильний коефіцієнт становить не більше 6-7. Тобто, відбувається поступове пом'якшення соціальної диференціації, вирівнювання доходів на користь вразливих верств населення. В пом'якшенні соціальної диференціації велика роль держави. На соціальні потреби в розвинених країнах витрачається до 60% ВВП. Зростають видатки на

розвиток людського потенціалу і соціальну інфраструктуру. Соціальні інвестиції і інвестиції в людський капітал збільшуються швидше за інвестиції у матеріально-речовий капітал.

До інших ознак «соціалізованої» економіки відносять:

- розвиток колективних форм приватної власності, її деперсоніфікація через збільшення частки інституційних інвесторів у акціонерному капіталі;

- збільшення частки населення, що стає співвласником національного багатства через пенсійні, інвестиційні та страхові фонди;

- співучасть працівників в управлінні акціонерним капіталом.

Змінюється соціальна структура суспільства: розмиваються соціально-класові відмінності, посилюється вертикальна соціальна мобільність, складаються різні форми соціального партнерства [1].

Економічне зростання виступає обов'язковою передумовою для соціального прогресу, хоча само по собі його не гарантує. Воно має супроводжуватися дотриманням певних соціальних правил, заснованих на спільних цінностях і які дозволяють учасникам цього процесу реалізувати свій людський капітал. Необхідно, щоб економічна і соціальна політики взаємно посилювали одне одну, створюючи умови для сталого розвитку. Об'єктивною основою соціальної економіки є зростаюча взаємозалежність економіки і соціальної сфери, взаємопроникнення економічного і «соціального». Соціальна сутність людини завжди виявляється в її економічній діяльності. Соціалізація економіки, починаючись із створення сприятливих зовнішніх умов для задоволення потреб людей, завершується перетворенням людини в головний чинник і результат виробництва. Це підвищує вимоги до якості робочої сили, творчих здібностей людини, її психології, настрою та ін. Як результат – сам капітал дбає про розвиток людини для підвищення ефективності виробництва і починає займатися соціалізацією виробництва. Так, соціалізація економіки здатна забезпечити: ефективне регулювання соціально-трудових відносин; зниження соціальних ризиків та уникнення конфліктних ситуацій; підвищення соціального захисту працівників; підвищення зацікавленості працівників у результатах виробництва, досягнення соціального партнерства та конкурентоспроможності економічної системи [1 С.58].

На практиці можна побачити посилення тенденції до десоціалізації. Десоціалізація – це небажання підтримувати соціальні зв'язки з оточуючими, що в бізнесі проявляється у відсутності клієнтоорієнтованого підходу, а в політиці – через брак зворотного зв'язку з народом.

У суспільстві десоціалізація означає неможливість об'єднання громадян задля вирішення спільних проблем, небажання шукати компроміси [13, С.58].

Висновок. На жаль, часто соціалізація економіки сприймається як ряд короткострокових соціальних заходів. Найгостріші проблеми бідності, безробіття, міграції, соціального захисту отримують лише формальний підхід. Замість пом'якшення соціальних проблем відбувається їх наростання, перехід на якісно інший рівень. Так, посилення соціальної незахищеності, масовий характер бідності, безробіття, поглиблення майнової диференціації викликають нові проблеми в соціально-трудовій сфері, позбавляють значну частину населення країни економічної свободи, свідчать про виникнення розбіжностей інтересів економічних суб'єктів та різних верств населення. Як результат неузгодженої економічної поведінки при вирішенні соціальних питань відбувається погіршення індивідуального економічного добробуту і добробуту суспільства в цілому.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Шутаева Е. Социализация экономики как одна из ключевых составляющих мировой экономической трансформации / Е. Шутаева // Ученые записки ТНУ им. В. И. Вернадского. Экономика и управление. - 2014. - Т. 27(66), № 1. - С. 186-194.
2. Геєць В. Соціогуманітарні складові перспектив переходу до соціально орієнтованої економіки в Україні / В. Геєць // Економіка України [Текст]. - 2000. - № 1. - С. 4-11; № 2. - С. 4 - 12.
3. Головінов О. Соціально орієнтована ринкова економіка як модель соціальної держави / О. Головінов // Економіка та держава [Текст]. - 2007. - № 2. - С. 10 - 12.
4. Зайцев Ю. Соціалізація економіки України та системна трансформація суспільства: методологія і практика [Текст]: монографія / Ю. Зайцев. — К.: КНЕУ, 2002. - 188 с.
5. Бузгалин А. Теория социально-экономических трансформаций. Прошлое, настоящее и будущее экономик «реального социализма» в глобальном постиндустриальном мире [Текст] / А. Бузгалин, А. Колганов. - М.: ТЕИС, 2003. - 656 с.
6. Бутенко А. От социальной ориентации экономики к ликвидации эксплуатации / А. Бутенко // Реформы вчера, сегодня, завтра:- М., 1999. – с. 7-15
7. Калашников С. Функциональная теория социального государства / С.Калашников. – М.: ЗАО «Изд-во «Экономика», 2002. – 190 с
8. Артёмова Т. Методологична анатомія глобальної фінансово-кредитної кризи/ Т.

- Артёмова // Экономическая теория. – 2011. – №2. – С.16-26
9. Гесць В. Довіра як елемент соціального капіталу в економічному розвитку України / В. Гесць // Економічна теорія. – 2010. – № 3 – С.7-19.
10. Белик А. Экономическая антропология: взаимодействие экономики и культуры/ А. Белик // Экономический журнал. – 2010. – №4(20).
11. Zbigniew Brzezinski. Out of Control. Global Turmoil on the Eve of the Twenty First Century / Brzezinski Zbigniew. - New York, Charles Scribner's sons, 1993
12. Гриценко А. Капіталізація економіки в ретроспективі і перспективі /А.Гриценко // Методологія, теорія та практика соціологічного аналізу сучасного суспільства. 2009. – Вип. 15. – С.191-195.
13. Соціалізація економіки – вихід из тупика? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://newsland.com/news/detail/id/649460/>

*Рецензент д.е.н., професор ХНАДУ Горєлов Д.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.Н.*

УДК 336.71

ДОСЛІДЖЕННЯ ЗАРУБІЖНОГО ТА ВІТЧИЗНЯНОГО ДОСВІДУ РЕЙТИНГОВОГО ОЦІНЮВАННЯ НАДІЙНОСТІ КОМЕРЦІЙНОГО БАНКУ

*Фурсова В.А., к.е.н., доцент,
Півненко Т.Ю., магістр (НАУ Національний ім. М. Є. Жуковського «ХАІ»)*

Економічна криза негативно впливає на фінансову стійкість банків. Для своєчасного виявлення проблем банку та прийняття необхідних управлінських заходів дуже важливе значення мають рейтингові методики оцінювання його надійності. В статті розглянуті вітчизняні й зарубіжні методики оцінювання фінансової стійкості банків, виявлені їх недоліки та переваги, надані рекомендації щодо їхнього подальшого удосконалення.

Ключові слова: комерційний банк, рейтингове оцінювання, фінансова стійкість, статистичні моделі, банківські ризики.

ИССЛЕДОВАНИЕ ЗАРУБЕЖНОГО И ОТЕЧЕСТВЕННОГО ОПЫТА РЕЙТИНГОВОЙ ОЦЕНКИ НАДЕЖНОСТИ КОММЕРЧЕСКОГО БАНКА

*Фурсова В.А., к.э.н., доцент,
Пивненко Т.Ю., магистр (НАУ им. Н. Е. Жуковского «ХАИ»)*

Экономический кризис негативно влияет на финансовую устойчивость банков. Для своевременного выявления проблем банка и принятия необходимых управленческих мероприятий очень важное значение имеют рейтинговые методики оценки его надежности. В статье рассмотрены отечественные и зарубежные методики оценки финансовой устойчивости банков, выявлены их недостатки и преимущества, даны рекомендации по их дальнейшему усовершенствованию.

Ключевые слова. Коммерческий банк, рейтинговая оценка, финансовая устойчивость, статистические модели, банковские риски.

THE ANALYSIS OF FOREIGN AND DOMESTIC EXPERIENCE RATING EVALUATION OF STABILITY OF COMMERCIAL BANK

*Fursova V.A., Ph.D. of economic sciences, associate professor,
Pivnenko T. Y., holder of Master's
(National Aerospace University named after N.E. Zhukovskiy «Kharkiv Aviation Institute»)*

The political and economic crisis has a negative impact on the financial stability of commercial banks. For timely identification of problems the bank and take the necessary administrative measures are very

important rating methodology for its reliability. The article considers the domestic and foreign approaches to the assessment of financial stability of the Bank, found their advantages and disadvantages, given recommendations for their further improvement. Analysis of foreign methodologies evaluation indicates that foreign techniques give the most attention of risk assessment, such as credit and market. In the Ukrainian methodologies the market risk is not considered at all. However, both foreign and Ukrainian rating methodology for assessing are considered liquidity, capital adequacy and profitability.

Keywords. *Commercial Bank, rating, financial stability, statistical models, banking risks.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. В умовах нестабільної економічної та політичної ситуації в Україні, спостерігається різке погіршення діяльності банківської системи, що призвело до банкрутства багатьох банків. Так, за 11 місяців 2014 р. Національним банком України було прийнято рішення щодо ліквідації 14 комерційних банків, визнано неплатоспроможними - 12, до того ж 47 банків (28% від банківської системи у цілому) мали збитки за 9 місяців роботи [1]. Враховуючи те, що проблеми у діяльності банківських установ негативно впливають на фінансовий стан всіх економічних суб'єктів вкрай необхідним є дослідження питання щодо методик оцінювання фінансової стійкості та надійності банків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Різні методики рейтингового оцінювання фінансової стійкості та надійності банків розглядаються в працях економістів О.В.Дзюблюк, Р.В. Михайлюк, Б. Пшик, А. Стефанишиної, Л. Примостки [2-5] та інших. Але незважаючи на значну кількість публікацій, досліджувана тема є недостатньо опрацьованою в економічній літературі, оскільки майже не розглядаються методики оцінювання надійності банків в умовах фінансової кризи, не виділено особливості та відмінності вітчизняних та зарубіжних методик, не враховуються показники розміру активів банку.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження вітчизняних й зарубіжних підходів щодо рейтингового оцінювання надійності банків та визначення їхніх недоліків та переваг.

Виклад основного матеріалу дослідження. Рейтингова оцінка надійності банку – це комплексний підхід до визначення фінансового стану кожного банку та виявлення основних закономірностей його розвитку. Надійний банк – це банк, який забезпечує інтереси кредиторів, вкладників та інвесторів, керується принципами партнерських взаємовигідних відносин, проводить політику у інтересах розвитку суспільства, стійкий до внутрішніх та зовнішніх погроз.

На відміну від українських банків, зарубіжні банківські установи вже декілька десятиліть використовують у своїй діяльності

рейтингове оцінювання, але в останні роки спостерігалися суттєві зміни в оцінюванні ними фінансового стану банків. Це, в основному, було обумовлено світовою фінансовою кризою.

Системи зарубіжного рейтингового оцінювання класифікують наступним чином (таблиця 1) [2]: 1) рейтингові системи оцінки діяльності банків (CAMELS, PATROL, O.R.A.P.); 2) системи фінансових коефіцієнтів і групового аналізу (BAKIS); 3) комплексні системи оцінки банківських ризиків (RAST, RATE); 4) статистичні моделі, наприклад моделі типу «банкрутство-адаптація-стійкість» (SAABA).

Порівняльний аналіз українських та російських рейтингових методик за набором показників наведено у таблиці 2 [2-6].

Так, методика Кромонава базується на використанні індексного методу та передбачає розрахунок поточного індексу надійності на основі 6 параметричних коефіцієнтів (генеральний коефіцієнт надійності, миттєвої ліквідності, крос-коефіцієнт, генеральний коефіцієнт ліквідності, показник захищеності капіталу та фондової капіталізації прибутку) [2]. Крім того, розраховується синтетичний індекс надійності, що дає можливість вирівняти обумовлені випадковими подіями коливання поточного індексу.

Методика О.Б. Ширинської - включає розрахунок 12-ти параметрів балансу банку. Обчислюється п'ять видів диференційованих коефіцієнтів, що характеризують структуру активів і пасивів банку, рівень його ліквідності, надійності та рентабельності. Далі визначається синтетичний коефіцієнт через систему зважених часткових коефіцієнтів [2].

Методика RAFINS містить розрахунок 15 коефіцієнтів для оцінювання надійності банку з іноземним капіталом, який знаходиться в Україні, та 15 показників для оцінки його материнського банку [6].

Методики РА «Експерт - Україна», «Кредит-Рейтинг» - є методиками приватних агенств [7, 8].

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Аналіз наведених вище порівняльних характеристик вітчизняних та зарубіжних методик рейтингового оцінювання свідчить про те, що іноземні методики приділяють найбільшу увагу оцінці ризиків, а саме кредитному та ринковому. В українських методиках ринковий ризик не

Загальноекономічні питання

враховується зовсім. Проте ліквідність, достатність зарубіжних, так і вітчизняних підходах щодо капіталу та рентабельність аналізуються, як в рейтингової оцінки фінансового стану банку.

Таблиця 1

Системи оцінки ризиків та раннього реагування в країнах світу

Країна, наглядовий орган	Система нагляду	Показники	Тип системи
Франція, Банківська комісія	ORAP	Розраховують 14 показників, які поділяють на 5 груп: 1) пруденційні коефіцієнти (аналіз капіталу, ліквідності тощо); 2) коефіцієнти балансової та позабалансової діяльності; 3) показники безнадійної заборгованості, якості активів; 4) ринкові ризики; 5) коефіцієнти, що характеризують доходи.	Дистанційна рейтингова система
	SAABA	Складається з трьох модулів: 1) оцінюють якість кредитного портфелю; 2) аналізують фінансовий стан власників акцій банку та їхню спроможність підтримувати банк у разі виникнення фінансових труднощів; 3) проводять діагностику якості менеджменту банку, внутрішнього аудиту та ліквідності.	Система раннього реагування – очікувані збитки
Німеччина, Федеральне відомство з контролю над банками	BAKIS	Складається із 47 показників, із яких: 19 – характеризують кредитний ризик і платоспроможність; 16 – оцінюють ринковий ризик; 2 – відносять до ринкових ризиків; 10 – оцінюють прибутковість банку.	Система фінансових коефіцієнтів та аналізу окремих груп банків
Італія, Банк Італії	PATROL	Розраховують 5 компонентів: 1) достатність капіталу; 2) прибутковість; 3) якість кредитів; 4) організація; 5) ліквідність.	Дистанційна рейтингова система
Нідерланди, Банк Нідерландів	RAST	Система комплексної оцінки банківських ризиків RAST містить наступні блоки: 1) фінансовий аналіз банку на основі офіційної статистичної звітності та даних перевірок; 2) розмежування банківської установи за управлінськими підрозділами і видами діяльності; 3) оцінка ризиків на рівні підрозділів; 4) агрегування показників і складання звітів.	Комплексна система для оцінки ризиків
Великобританія, Відомство з фінансової політики	RATE	Система RATE включає такі блоки: 1) оцінка ризику; 2) інструменти нагляду; 3) оцінка ефективності застосування інструментів нагляду.	Комплексна система оцінки банківських ризиків
США, Федеральна резервна система	CAMELS	Система CAMELS оцінює ризики та визначає рейтингові оцінки за 6 компонентами: 1) достатність капіталу (C); 2) якість активів (A); 3) менеджмент (M); 4) надходження (E); 5) ліквідність (L); 6) чутливість до ринкового ризику (S).	Система рейтингів на базі інспекційних перевірок на місцях

Складено авторами за даними [2]

Порівняльний аналіз методик оцінки надійності банку

Групи показників		Рейтингові методики						
		В. С. Кромона	Експерт-Україна	КоммерсантЪ	О.Б.Ширинська	Кредит-Рейтинг	Л.О. Примостка	RAFINS
Капітал		+	+	+	+	+	+	+
Якість активів	Прострочені кредити	-	-	+	-	+	-	+
	Структура активів	-	+	+	+	+	+	+
Рентабельність		-	+	-	+	+	-	+
Ліквідність		+	+	+	+	+	+	+
Виконання нормативів		-	-	-	-	+	-	-
Ризики	Ліквідності	+	+	+	+	+	+	+
	Кредитний	-	-	-	+	+	+	+
	Процентний	-	-	-	-	+	+	-
	Валютний	-	-	-	-	+	+	-
	Інші ризики	-	-	-	-	-	-	-
Менеджмент		-	-	-	-	-	-	-
Масштаб роботи		-	+	-	-	-	-	+
Показники роботи материнської компанії		-	-	-	-	-	-	+
Клієнтська база		-	-	-	-	+	-	+

Розроблено авторами за даними [2-8]

Серед українських методик найбільш повний аналіз діяльності банківської установи відображено у РА «Кредит-Рейтинг» та RAFINS. Як свідчить аналіз вітчизняних рейтингових методик - тільки дві із розглянутих методик враховують масштаб роботи банку, і тільки одна методика має спеціальні показники щодо оцінювання надійності банку з іноземним капіталом.

Таким чином, в подальших дослідженнях рейтингових методик щодо визначення рівня надійності українських банків слід приділити більше уваги питанням оцінювання ризиків та масштабу діяльності банку.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Основні показники діяльності банків України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=75473&cat_id=40259.
2. Дзюблук, О.В. Фінансова стійкість банків як основа ефективного функціонування кредитної системи

[Текст]: монографія / О.В.Дзюблук, Р.В. Михайлюк. – Тернопіль, 2009. – 316 с.

3. Пшик, Б. Актуальні проблеми рейтингового оцінювання діяльності банків в Україні [Текст] // Б. Пшик / Вісник Університету банківської справи Національного банку України. – 2014. – № 2 (20). – С.149 – 152.

4. Стефанишина, А. Характеристика та аналіз методик оцінювання стійкості банків України та зарубіжжя [Текст] / А. Стефанишина // Вісник НБУ. – 2010. – № 11. – С. 62 – 66.

5. Примостка, Л. Методика аналізу фінансової стійкості банку за допомогою динамічного нормативу [Текст] /Л. Примостка // Вісник Національного банку України. – 2002. – №10. – С.40 – 45.

6. Фурсова, В. Рейтингова систем оцінки фінансової стабільності банків з іноземним капіталом як інструмент підвищення надійності банківської системи [Текст] // В. Фурсова, О. Каширіна / Вісник НБУ. – 2011. – № 9. – С. 33 – 41.

7. Рейтинг надежности банков РА «Експерт - Україна» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.expert.ua/articles/7/0/8708>.

8. Рейтинги депозитов банков РА «Кредит-Рейтинг» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.credit-rating.ua/ru/ratings/object/24>.

*Рецензент д.е.н., професор ХНЕУ Гавкалова Н.Л.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 330.162 +378

О ЦЕННОСТНОМ ИЗМЕРЕНИИ ЭКОНОМИКИ УКРАИНЫ И ДОМИНАНТАХ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Компаниец В.В., д.э.н, профессор (УкрГАЗТ)

В статье дана характеристика ценностного портрета современного украинского общества во взаимосвязи с господствующей денежной идеологией, сделан вывод о несовместимости ценностных изменений и направленности экономического образования с построением здорового общества и экономики, раскрыты доминанты развития экономического образования, реализация которых позволит выстроить здоровое общество и экономику.

Ключевые слова: ценности, общество, экономика, экономическая наука, нравственность, восточнославянская экономическая мысль, экономическое образование.

ЩОДО ЦІННІСНОГО ВИМІРУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ ТА ДОМІНАНТ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНОЇ ОСВІТИ

Компанієць В. В., д.е.н, професор (УкрДАЗТ)

У статті дано характеристику ціннісного портрета сучасного українського суспільства у взаємозв'язку з панівною грошовою ідеологією, зроблено висновок щодо несумісності ціннісних змін і спрямованості економічної освіти з побудовою здорового суспільства та економіки, розкрито домінанти розвитку економічної освіти, реалізація яких дозволить побудувати здорове суспільство та економіку.

Ключові слова: цінності, суспільство, економіка, економічна наука, моральність, східнослов'янська економічна думка, економічна освіта.

OF THE VALUE OF THE DIMENSION OF UKRAINE'S ECONOMY AND THE DOMINANT DEVELOPMENT ECONOMIC EDUCATION

Kompaniets V.V., Doctor of Economic Sciences, professor (USA of RT)

In the article the characteristic value of the portrait of the modern Ukrainian society. The conclusion is that the values that should be the backbone of the economy - morality, creativity, creativity, work, responsibility, education, are not dominant, and replaced on the opposite. This is incompatible with building a healthy society and economy.

But the change of situation is possible because the current value of the portrait, nature of economic relations, is not satisfied by most of society. For this proposed change approach to economic education, so that the main qualities of future specialists were morality and professionalism. The development of economic education must correspond to the socio-cultural principle.

Keywords: value, society, economics, economic science, morality, East Slavic economic thought, economic education.

Постановка проблеми. Актуальність. Любое общество строится на ценностном основании. Здоровое общество выстраивается на ценностях духовной культуры, задающих духовный вектор смысла жизни, нравственные законы, образцы, ориентиры поведения человека во всех сферах жизнедеятельности, в т.ч. сфере экономической. Духовно-нравственные ценности (любовь, нравственность, ответственность, служение, труд, солидарность, творчество), положенные в основание экономики, как в основание созидания «дома» (вспомним, что в переводе с греческого «экономика» – это «домостроительство»), и пронизывающие весь процесс экономической деятельности – процесс домостроительства, позволяют создать сильную и здоровую экономику (экономику духовно-нравственного типа),

направленную на удовлетворение (непосредственно или опосредованно) всех потребностей личности от материальных до духовных.

Общество, построенное на ценностях господства, власти, ценностях богатства, наживы, потребительства, нельзя считать здоровым. Это деформированное общество, в котором человек не может реализоваться как духовно-нравственная личность. А экономике, выстроенную на таких ценностях, уже нельзя наименовать экономикой, но антиэкономикой, или хрематистикой (по Аристотелю, хрематистика – сфера деятельности человека, главной целью которой является получение прибыли, наживы), ибо она в конечном итоге приводит к разрушению не только самой себя, но и всего общества, к его нравственной

деградації, в т.ч. подмене религии – верованием в силу денег и власти.

Какое же в своем ценностном основании общество и тип экономики доминируют в Украине? Как связаны ценности общества с приоритетами современного экономического образования? Какую цель, задачи, ценностное содержание должно иметь экономическое образование, способное обеспечить развитие общества и экономики в направлении построения духовно-нравственного типа социально-экономической системы? Ответы на эти вопросы и будут целью этой публикации.

Изложение основного материала. К сожалению, за период независимости Украины,

практически совпадающий по времени с периодом так называемых рыночных реформ, мы *выстроили нездоровое общество и экономику, а точнее хрематистику.* Это можно понять, анализируя позицию Украины в основных мировых или европейских рейтингах, где страна лидирует по уровню коррупции, аборт, алкоголизма, разводов и прочих проявлений безнравственности и деградации, и находится на задворках Европы по уровню и качеству жизни населения, развитию экономики и др. показателям развития (таблица 1). Положительное исключение пока составляет развитие инфраструктуры и образования.

Таблица 1

Место Украины в мировых рейтингах (по данным 2010-2012 гг.) [составлено по 1-5]

Деградация		Развитие	
Показатель	Место	Показатель	Место
Детский алкоголизм	1-е в мире	Качество развития железнодорожной инфраструктуры	25-е в мире из 148 стран
Количество разводов (на 1000 населения)	1-е в Европе	Индекс уровня образования	31-е в мире из 187 стран
Уровень смертности	2-е в мире	Качество высшего образования (международная сеть университетов Universitas)	25-е из 48 стран
Уровень абортов	2-5-е в мире	Индекс развития человеческого потенциала	78-е в мире из 187 стран
Темпы уменьшения населения	7-е в мире	Рейтинг глобальной конкурентоспособности (World Economic Forum, 2013)	84-е в мире из 148 стран
Суициды с летальным исходом (на 100 тыс. населения)	8-е в мире	ВВП на душу населения (по ППС) (International Monetary Fund, 2013)	104-е в мире из 185 стран 7423 \$
Количество заключенных (на 100 тысяч населения)	10-е в мире	ВВП на душу населения (номинал) (International Monetary Fund, 2013)	111-е в мире из 185 стран 3 862 \$ при среднем в мире 11 200 \$
Уровень восприятия коррупции (Transparency International, 2013)	33-е снизу 144-е в мире среди 177 стран	Ожидаемая продолжительность жизни	128-е в мире из 194 стран

В украинском обществе *сохраняется феномен аморального большинства*: большая часть населения уверена в том, что почти все окружающие в повседневной жизни демонстрируют аморальные практики. Так, 44,2 % опрошенных считают, что люди готовы использовать любые, даже противоправные, аморальные способы действий для решения своих интересов, 44,7 %, - что люди способны при случае "согрешить", и только 11,1% - что люди всегда действуют в соответствии с правовыми и моральными требованиями общества [6, с. 474]. Самих себя люди отказываются признать

носителями аморальных практик, что свидетельствует о проявлении двойных нравственных стандартов во всех сферах общества, в т. ч. в экономической.

Честный труд, творчество, служение, солидарность, ответственность, взаимное доверие - ценности, на которых строится сильная экономика и общество в целом, уходят в прошлое. Это можно увидеть, сравнивая ответы респондентов, полученные в 1982 и в 2011 гг. Так, сейчас, только 24,4% опрошенных считают, что успеха и благополучия можно добиться честным трудом (в 1982 – 86,9%); 28,7 % - что окружающие

проявляют инициативу на работе (в 1982 – 71,6%), 32,9% - что люди отзывчивы и готовы прийти на помощь (в 1982 – 83,0%) [7, с.35]. Большинство опрошенных отмечают, что *не несут ответственности* за состояние дел в государстве (67,1%), в своем городе или селе (57,9%) [6, с. 491-492].

Труд среди современных украинцев воспринимается, прежде всего, как *средство реализации материальных потребностей* – для 62,2% опрошенных это заработок, для 24,7% - пенсия. Лишь менее четверти опрошенных (21,3%) воспринимают труд как служение и обязанность, как призвание (21,2%) и творчество (5,7%) [8, с. 32-34].

Символом достижения успеха для подавляющего числа украинцев (73,8%) является *материальное благополучие*. При этом низшие позиции в рейтинге занимают такие факторы, которые и призваны обеспечить это благополучие - «престижная работа, профессия» (29,4 %); «карьерный рост» (23,5%); «личный бизнес» (15,5%); «хорошее образование» (15,2%) [7, с. 14].

Поэтому вполне закономерно, что *богатство* для украинцев ассоциируется в первую очередь с *успехом* (37,8 %), а потом уже с трудом и настойчивостью (31,2%), высокий процент опрошенных ассоциирует богатство со свободой (29,3%) и безнаказанностью (14,3%) и только небольшая часть - с социальной ответственностью (11,0%) и культурностью (9,5%) [8, с. 34].

Свобода для украинцев ассоциируется в большей степени с *деструктивными характеристиками*, чем с конструктивными: с неограниченностью действий и деньгами у 26,2% и 26,1% соответственно, тогда как с творчеством и ответственностью только у 14,5% и 13,6% опрошенных [8, с. 31].

Современность украинцы характеризуют в отрицательных качествах, отмечая, что это время «злодеев» (39,9%), «бюрократов» (36,6 %), «авантюристов» (30,5%), «приспособленцев» (29,3%), но не время «моральных авторитетов» (7,8 %), «талантов» (4,7%), «профессионалов» (2,7%) [6, с.529].

То есть налицо закономерный *порочный круг ценностей*: богатство – безответственность – вседозволенность — безнравственность – успешность — власть, вместо *созидающего круга*: нравственность – культура – профессионализм – труд – ответственность – достаток.

Если обобщить ценности, которые доминируют в современном украинском обществе, и сравнить их с традиционными для нашего общества ценностями, сложившимися под влиянием идеалов православной веры и культуры, домостроительства, получится такая картина (таблица 2).

Такой портрет общества свидетельствует о глубокой деградации - господстве ценностей, а соответственно и отношений, характерных для безнравственной социально-экономической системы.

Воспринимают ли сложившуюся систему ценностей украинцы? (Вопрос поставленный респондентам, звучал так: принимаете ли Вы, как свою, ту систему ценностей, которая сложилась в Украине за годы независимости: частная собственность, обогащения, индивидуализм, стремление к личному успеху и т.д.).

Систему ценностей, которая сложилась в Украине за годы независимости, признает четверть опрошенных (25,1%), а среди молодежи треть (34,0%) – это новая генерация украинских граждан, приемлющая реалии дикого рынка и безнравственной социально-экономической системы.

Таблица 2

Ценности общества: идеал православной культуры и реальность украинского социума

Идеал	Реальность
Вера в Бога	Вера в силу денег
Любовь	Ненависть
Красота, Образ	Безобразия
Нравственность	Безнравственность
Служение	Личный успех
Жертвенность	Эгоизм
Солидарность	Индивидуализм
Ответственность	Безответственность
Профессионализм, образованность	Некомпетентность
Творчество	Шаблонность, автоматизм
Созидание	Разрушение
Труд	Работа
Достаток	Роскошь
Аскетизм	Гедонизм
Экономика Домостроительство, удовлетворение жизненных потребностей	Хрематистика Обогащение, нажива

У половины же общества (48,1%), а для молодежи - у трети (30,2%) сложившаяся система ценностей вызывает отторжение. Еще не определилась окончательно со своим ценностным выбором четверть (25,8%) общества в целом и треть молодежи (35,8%) [6, с.310].

Таким образом, большую часть общества, в т. ч. молодежи, не удовлетворяет та система ценностей, которая навязывается путем внедрения стандартов западной цивилизации в общество и в экономику, в т. ч. через систему экономического образования. Поэтому еще есть шанс для того, чтобы постепенно выстроить здоровое общество и приблизиться к экономике, основанной на нравственности. И одним из наиболее важных рычагов изменения ценностей и создания здоровой экономики является образование.

Сейчас экономическое образование, выстроенное по западным стандартам, к сожалению, играет разрушающую роль. В нашем обществе долгое время отсутствовала государственная идеология, но ее место с «успехом» заняла экономическая наука, по сути, превращенная в денежную идеологию. Экономика, а правильное – хрематистика, и как идеология, и как отношения между людьми, превратилась в анти-Евангелие. Следствием действия денежной идеологии и стало изменение сознания общества, особенно молодежи. Но искаженное сознание порождает деформированное поведение. Отсюда разрушение семьи, общества, экономики. Если и далее следовать традициям «экономикса» (против изучения которого выступили студенты Гарварда), учить тому, что главной целью экономической деятельности является лишь получение прибыли, мы так и будем выживать в условиях безнравственной социально-экономической системы.

Чтобы изменить ситуацию, надо выстроить экономическое образование в духовно-нравственных и социокультурных координатах, в т. ч. ориентируясь на творческое наследие представителей восточнославянской экономической мысли (в частности С.Н. Булгакова, И.К. Бабста, А.И. Бутовского, И.И. Янжула [9-12]), основными положениями которого являются такие:

- экономическая наука должна иметь социокультурное измерение;

- экономическая наука входит в состав нравственных наук, она влияет на нравственность человека и народа, и ее незнание или искаженные знания об экономике могут нанести существенный вред развитию личности человека и самой экономики;

- необходимость нравственной оценки как экономической теории, так и экономической жизни, т.е. модели социально-экономического

развития, которая взята за основу в проведении социально-экономических преобразований;

- задача экономической науки состоит в построении экономического и социального идеала развития конкретного общества, государства с учетом особенностей его истории, культуры, религии, а также выработке конкретных путей достижения этого идеала в практике социально-экономической деятельности с учетом особенностей определенной исторически складывающейся ситуации;

- экономическая наука субъективна, ее содержание зависит от мировоззрения ученых, сформированного под влиянием культуuroобразующей религии или же верования (веры в прогресс, в силу человека, в силу денег). Ее субъективность проявляется и в понимании целей экономики, определяемого видением смысла жизни человека;

- нравственный капитал - четвертый и основной фактор производства, от него зависит эффективность использования остальных факторов, хозяйственная деятельность в целом. Важнейшие его составляющие - честность, трудолюбие, образованность, психология общего дела, самостоятельность;

- главные условия развития народного хозяйства: изменение общественного сознания, прежде всего сознания интеллигенции, элиты; построение системы управления на нравственных началах, нравственность власти; построение качественной системы образования, экономическая образованность населения. Основой сознания и поведения должно стать сочетание высокой нравственности и профессионализма, мотивация общего дела, служения.

Исходя из этих основных постулатов, описывающих доминанты развития экономической науки, по мнению представителей восточнославянской экономической мысли, сформулируем цели и задачи современного экономического образования.

Цель экономического образования - воспитание и развитие личностных (нравственных) и профессиональных качеств будущего специалиста в соответствии с принципом социокультурной идентичности.

Задачи экономического образования: воспитание и развитие целостной личности; трансляция экономических знаний на социокультурной и духовно-нравственной основе; развитие навыков аналитического и творческого мышления применительно к социально-экономическим процессам современности на основе принципа нравственного соотношения, т.е. с учетом нравственных и экономических критериев оценки ситуации (проекта, решения); развитие навыков принятия решений на основе принципа нравственного соотношения.

Содержание экономического образования должно способствовать формированию соответствующих созидающих ценностей и установок – а затем и изменению поведения через цепочку: *изменение сознания - изменение поведения - изменения в экономике*. Важнейшие из этих установок такие:

- основа человеческих отношений - нравственность и базисные ценности культуры;
- экономика – это домостроительство, творчество;
- труд – это добродетель, творчество, служение, способ преображения человека и мира;
- богатство, собственность, власть – это ответственность, труд, профессионализм;
- основа экономического и социального развития – это нравственность, образованность, труд, профессионализм.

Вывод. Таким образом, ценностное основание, на котором выстраивается здание нашего общества и экономики, можно уподобить, согласно известной Евангельской притче, песку (см. Евангелие от Матфея 7:24-27). Такое здание является непрочным и разрушается при первой же непогоде (кризисе, столкновении с более сильными обществами, экономическими системами). Те ценности, которые должны стать основой экономики как домостроительства – нравственность, созидание, творчество, труд, ответственность, образованность, перестают быть доминирующими в нашем обществе, заменяются на противоположные. Но изменение ситуации еще возможно, поскольку сложившийся ценностный портрет, характер экономических отношений, не устраивает большую часть общества в целом и треть молодежи, при этом третья часть молодежи еще не определилась с выбором.

Изменение ценностей общества, созидание его духовно-нравственных основ – важнейшая задача образования, в т.ч. образования экономического. Его духовно-нравственные доминанты, задачи развития, раскрытые в трудах представителей восточнославянской школы экономической мысли, и сейчас актуальны. Преобразование системы экономического образования на основе такого ценностного фундамента, по-нашему мнению, еще способно приостановить процесс окончательной деградации экономики и со временем, конечно, при огромных усилиях со стороны большинства общества, власти, восстановить здоровую экономику.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Рейтинги Украины, или когда Украина остановится [Электронный ресурс]. – Режим доступа: // <http://eurooua.com/ukraine/economic/555-kogda-ukraina-ostanovitsya>
2. Какие места занимает Украина в мировых рейтингах [Электронный ресурс]. – Режим доступа: // <http://uainfo.org/heading/economics/17533--akie-mesta-zanimaet-ukraina-v-mirovyh-reytingah.html#sel=60:1.60:16>
3. По качеству высшего образования РФ заняла 32 место [Электронный ресурс]. – Режим доступа: // <http://www.eduhelp.info/page/po-kachestvu-vysshego-obrazovaniya-rf-zanjalo-32-mesto>
4. Развитие транспорта в Украине [Электронный ресурс]. – Режим доступа: // <http://www.argest.com.ua/razvitie-transporta-v-ukraine/>
5. Рейтинги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: // <http://gtmarket.ru/ratings>
6. Українське суспільство 1992-2013. Стан та динаміка змін. Соціологічний моніторинг / За ред. В. Ворони, М. Шульги. - К.: Інститут соціології НАН України, 2013. - 566 с.
7. Ермолаев А. Украинский характер (Характерные социально-психологические особенности населения Украины). Аналитический доклад / А. Ермолаев, А. Левцун, С. Денисенко / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: // www.dialogs.org.ua
8. Ермолаев А. Культурні практики і культурна політика. Актуальні питання соціокультурної модернізації в Україні. Аналітична доповідь / А. Ермолаев, О. Левцун, О. Мельничук, В. Щербина / [Электронный ресурс]. - Режим доступа: // www.kultura.pl.ua/kulturna-praktika-i-kulturna
9. Бутовский А. И. Опыт о народном хозяйстве или о началах политической экономии. Т.1 [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.knigafund.ru/books>.
10. Булгаков С. Н. Задачи политической экономии [Текст] / С. Н. Булгаков // Розмісли. Творча спадщина у контексті ХХІ століття; за ред. В.Д. Базилевича. – К.: Знання – (Славетні постаті), 2006. – С. 678 - 693.
11. Бабст И.К. О некоторых условиях, способствующих умножению народного капитала [Текст]: избранные труды / И.К. Бабст; под ред. А.А. Покидченко, Е.Н. Калмычковой. – М.: Наука, 1999. – 301 с.
12. Янжул И. И. Экономическое значение честности. Забытый фактор производства [Текст] / И. И. Янжул // Избранные труды. – М.: Наука, 2005. – 438 с.

Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Полякова Е.Н.

УДК 332.8

ВДОСКОНАЛЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ТУРИЗМУ У СКЛАДІ СОЦІАЛЬНОГО КОМПЛЕКСУ РЕГІОНУ

*Пакуліна А.А., к.е.н, доцент (ХНУБА),
Пакуліна Г.С., студентка (УкрДУЗТ)*

Представлена класифікація елементів туристської інфраструктури у вигляді тривірневої системи, використання якої в аналітичній і плановій роботі регіональних органів управління дозволяє найефективніше використовувати ресурсний потенціал туризму території. Обґрунтовано, що більшість з бар'єрів на шляху розвитку туризму пов'язана з рівнем розвитку туристської інфраструктури. Розроблені рекомендації щодо їх усунення. Розглянуті різні форми державно-приватного партнерства для створення і розвитку транспортної інфраструктури туризму.

Ключові слова: інфраструктура, туризм, соціальний комплекс, регіон, державно-приватне партнерство.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРИЗМА В СОСТАВЕ СОЦИАЛЬНОГО КОМПЛЕКСА РЕГИОНА

*Пакулина А.А., к.э.н, доцент (ХНУСА),
Пакулина А.С., студентка (УкрГУЖТ)*

Представлена классификация элементов туристской инфраструктуры в виде трёхуровневой системы, использование которой в аналитической и плановой работе региональных органов управления позволяет наиболее эффективно использовать ресурсный потенциал туризма территории. Обосновано, что большинство из барьеров на пути развития туризма связано с уровнем развития туристской инфраструктуры. Разработаны рекомендации по их устранению. Рассмотрены различные формы государственно-частного партнерства для создания и развития транспортной инфраструктуры туризма.

Ключевые слова: инфраструктура, туризм, социальный комплекс, регион, государственно-частное партнерство.

PERFECTION OF INFRASTRUCTURE OF TOURISM IN COMPOSITION THE SOCIAL COMPLEX OF REGION

*Pakulina A., Associate Professor, Cand.Sc. (Econ.)
(Kharkiv National University of Civil Engineering and Architecture),
Pakulina H., Student (Ukrainian State University of Railway Transport)*

Classification of elements of tourist infrastructure is presented as a three-level system the use of which in analytical and плановой work of regional organs of management allows most effectively to use resource potential of tourism of territory. It is reasonable, that majority from barriers on the way of development of tourism is related to the level of development of tourist infrastructure. Recommendations are worked out on their removal. The different forms of state-private partnership are considered for creation and development of a transport infrastructure of tourism.

Keywords: infrastructure, tourism, social complex, region, public-private partnerships.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Існує гостра потреба в теоретично обґрунтованих і практично значущих розробках, що забезпечують процес комплексного і збалансованого розвитку і вдосконалення туристської інфраструктури, наукового вивчення закономірностей цього розвитку і виявлення основних чинників, які його стимулюють. Особливий інтерес викликають

наукові публікації, присвячені розвитку готельної і транспортної інфраструктури туризму, які є визначальними чинниками зростання туристських потоків в Україну і її регіони. Цим пояснюється актуальність і вибір теми проведеного дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланням на джерела. При вивченні методик вдосконалення інфраструктури туризму, а також різних аспектів

управління соціального комплексу регіону ми спиралися на наукові праці таких вчених, як О. О. Вишневецька [1], В.М. Дмитренко [2], О.О. Любіцева [3], С.Л. Пакулін [4], Т.І. Ткаченко [6], В.В. Александров [7]. Аналіз останніх досліджень і публікацій виявив істотний недолік досліджень інфраструктури туризму у складі соціального комплексу регіону, спрямованих особливостей і методичних рекомендацій за визначенням і оцінкою впливу соціально-економічних чинників регіонального рівня на розвиток ресурсного потенціалу туризму.

Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття. Аналіз і узагальнення наукових публікацій свідчить про те, що ряд аспектів теоретичного і методичного характеру з вдосконалення інфраструктури туризму у складі соціального комплексу регіону розроблений недостатньо і мало освітлюється. Відсутній системний підхід щодо дослідження інфраструктури туризму. Існуючу інфраструктуру туризму необхідно вдосконалювати, тому що вона не забезпечує збалансований розвиток своїх складових частин у єдиному соціальному комплексі регіону. Недостатній розвиток окремого елемента інфраструктури призводить до руйнування всього комплексу. Актуальність і недостатня розробленість проблем комплексного розвитку і вдосконалення інфраструктури туризму вимагають, щоб вони стали об'єктом спеціального наукового дослідження, в якому б поєднувалися теоретичні і практичні аспекти її функціонування. Виходячи з цього, нами обґрунтовані теоретичні основи і актуальні методичні аспекти комплексного розвитку і вдосконалення інфраструктури туризму в регіоні, розроблені механізми управління цим процесом на рівні дестинації і окремих підприємств туристичної індустрії.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Цілі дослідження: розробити класифікацію елементів туристської інфраструктури регіону, використання якої в аналітичній і плановій роботі регіональних органів управління дозволить найефективніше використовувати ресурсний потенціал туризму території; обґрунтувати, що більшість з бар'єрів на шляху розвитку туризму пов'язана з рівнем розвитку туристської інфраструктури і розробити рекомендації щодо їх усунення; обґрунтувати доцільність використання різних форм державно-приватного партнерства для створення і розвитку транспортної інфраструктури туризму.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Інфраструктура туризму є сукупністю підприємств регіонального соціального комплексу, яка включає об'єкти туристичної індустрії і взаємозв'язаних з нею підприємств і установ, які забезпечують матеріальні і соціально-культурні умови відтворення туристського продукту.

Нами розроблена наступна класифікація елементів туристської інфраструктури у вигляді трирівневої системи за ознакою участі у відтворенні туристського продукту. На нашу думку, вона складається з: 1) виробничої інфраструктури; 2) підприємств і організацій, що беруть участь в забезпеченні туристської діяльності; 3) підприємств туристичної індустрії: готельна інфраструктура, інфраструктура туropolейтинга, спеціалізована транспортна інфраструктура, урбова інфраструктура, інформаційна інфраструктура, наукова інфраструктура, підприємства по виробництву товарів туристського попиту, спеціалізована туристська торговельна інфраструктура. Використання такої класифікації в аналітичній і плановій роботі регіональних органів управління дозволяє найефективніше використовувати ресурсний потенціал туризму території.

У складі ресурсного потенціалу туризму ми виділяємо: 1) компонент туристських ресурсів, а також 2) компонент соціально-економічних чинників. Під компонентом туристських ресурсів у складі ресурсного потенціалу туризму нами розуміється сукупний потенціал природних і культурно-історичних туристських ресурсів. Компонент соціально-економічних чинників відбиває стимулюючий або стримуючий вплив соціально-економічної ситуації в регіоні на розвиток туризму. У рамках цього компонента формуються фінансові, трудові, інформаційні і матеріальні ресурси індустрії і інфраструктури туризму. Слід зазначити, що цей компонент формується не лише в результаті зусиль підприємницького сектора в туризмі, але і багато в чому залежить від активності регіональних органів регулювання туризму. Таким чином, визначення компонентів і складових ресурсного потенціалу туризму дозволить ідентифікувати об'єкти оцінки, для яких будуть сформовані сукупності оцінних показників.

В ході дослідження нами було встановлено, що більшість з виявлених в ході дослідження бар'єрів на шляху розвитку туризму пов'язана з рівнем розвитку туристської інфраструктури, основні з яких наступні: висока вартість послуг, що надаються туристам; недостатня кількість готелів туристського класу з сучасним рівнем комфорту; слабка технічна оснащеність і пропускна спроможність об'єктів готельної інфраструктури. Нами сформульовані рекомендації по усуненню вказаних бар'єрів, у тому числі: підвищення привабливості регіонального туристського продукту; приведення в дію організаційно-економічних механізмів, стимулюючих інвестування в готельну інфраструктуру; збільшення кількості об'єктів готельної інфраструктури, залучення для цього механізму державно-приватного партнерства (ДПП); збільшення туристського потоку (включаючи

повторні відвідування); підвищення ефективності роботи підприємств і організацій готельної інфраструктури, спеціалізованої туристської торговельної інфраструктури. Для досягнення намічених цілей і реалізації різних програм розвитку регіонів як туристських центрів доцільне здійснення комплексу узгоджених заходів щодо розвитку готельної інфраструктури, створення економічних умов для стимулювання випереджаючих темпів розвитку саме цього сегменту туристської інфраструктури.

Одним з перспективних напрямів формування готельної інфраструктури регіонів України є розвиток мережевого готельного бізнесу, національних і міжнародних готельних мереж, які дозволяють використовувати сучасні механізми інвестування, створювати сприятливі умови для інтеграції з іншими учасниками туристського ринку, створювати сучасні регіональні туристські кластери. Забезпечення стійкого розвитку мережевих підприємницьких структур в готельній інфраструктурі регіонів України можливо з урахуванням трьох основних чинників: стійкого розвитку туризму в регіоні; підтримка вираженого туристського профілю регіону; створення відповідного туристському профілю готельної мережі.

Специфіка використання інструментів державно-приватного партнерства в налагодженні взаємодії державних структур і бізнесу при створенні об'єктів інфраструктури туризму полягає в диференційованому підході до використання форм партнерства залежно від специфіки підприємств. Особливо цікавими для регіонів України можуть стати різні форми ДПП при створенні і розвитку транспортної інфраструктури, будівництва, реконструкції і збільшення пропускної спроможності автомобільних доріг, що дозволить забезпечити доступність туристських об'єктів на території великих міст країни і передмість. Правовими формами ДПП при створенні об'єктів інфраструктури можуть бути: договір простого товариства, концесійна угода, договір оренди, договір підяду, інвестиційний договір, створення комерційної організації, створення компанії, що управляє, господарські товариства і суспільства з переважаючою часткою державного капіталу або з переважаючою часткою приватного капіталу. Учасниками ДПП з боку держави можуть стати установи системи регіонального управління [5, с. 383]. Реальні перспективи з боку бізнесу мають великі підприємства. Стимулом для участі бізнес-структур в ДПП могло б стати субсидування процентних ставок за кредитами, державні і регіональні гарантії, забезпечення участі інвесторів у вигідних для них проектах, зменшення формальностей і фінансових обмежень інвестицій,

пільгове оподаткування; спрощена передача в приватну власність землі та ін.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.

1. Використання класифікації елементів туристської інфраструктури у вигляді трирівневої системи в аналітичній і плановій роботі регіональних органів управління дозволяє найефективніше використовувати ресурсний потенціал туризму території.

2. Перспективним напрямом формування готельної інфраструктури регіонів України є розвиток мережевого готельного бізнесу, національних і міжнародних готельних мереж. Це дозволяє використовувати сучасні механізми інвестування, створювати сприятливі умови для інтеграції з іншими учасниками туристського ринку.

3. Необхідно використовувати інструменти державно-приватного партнерства в налагодженні взаємодії державних структур і бізнесу при створенні об'єктів інфраструктури туризму. При цьому потрібний диференційований підхід до використання форм партнерства залежно від специфіки підприємств.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Вишневецька О. О. Феномен туризму у сучасному соціокультурному просторі: Монографія / О. О. Вишневецька. – Х.: ХНУ ім. В. Н. Каразіна, 2009. – 296 с.
2. Дмитренко В. М. Напрями вдосконалення механізмів розвитку туризму на регіональному рівні / В. М. Дмитренко // Держава та регіони. Серія: Державне управління. – 2007. – № 4. – С. 69-74.
3. Любіцева, О.О. Ринок туристичних послуг (геопросторові аспекти) : навч. посібник / О.О. Любіцева. – К.: «Альтпрес», 2005. – 436 с.
4. Пакулін С.Л. Розробка концептуальних основ формування механізму підвищення якості соціальних послуг в сучасних умовах розвитку України / С.Л. Пакулін, О.О. Топчій // Економічний простір: Збірник наукових праць. – № 81. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2014. – С. 91-99.
5. Пакуліна А.А. Інноваційне управління соціальним комплексом / А.А. Пакуліна // Вісник економіки транспорту і промисловості (зб. наук.-практ. статей). Випуск 42. – Харків : УкрДАЗТ, 2013. – С. 381-385.
6. Ткаченко Т.І. Сталий розвиток туризму: теорія, методологія, реалії бізнесу : монографія / Т.І. Ткаченко. – К.: КНТЕУ, 2009 – 436 с.
7. Туризм в системі пріоритетів регіонального розвитку: Монографія / Під ред. В. В. Александрова. – Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2010. – 287 с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Сухорукова Т.Г.*

УДК 005.95/96

РЕФЛЕКСИВНЕ УПРАВЛІННЯ СОЦІАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНИМ КЛІМАТОМ КОЛЕКТИВУ НА ЗАСАДАХ ЦІННІСНОГО ПІДХОДУ

*Пушкар О.І., д.е.н., професор,
Хмелевська А.Ю., аспірантка (ХНЕУ ім. С. Кузнеця)*

Досліджено значення цінностей для формування організаційної культури та соціально-психологічного клімату, як її віддзеркалення. Обґрунтовано доцільність застосування саме рефлексивного підходу до управління соціально-психологічним кліматом колективу. Розроблено методичний підхід до рефлексивного управління соціально-психологічним кліматом. Запропоновано в рамках цього підходу застосовувати управління цінностями в якості засобу рефлексивного впливу на стан соціально-психологічного клімату.

Ключові слова: соціально-психологічний клімат, організаційна культура, рефлексивне управління, організаційні цінності, цінності персоналу, методичний підхід.

РЕФЛЕКСИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СОЦИАЛЬНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКИМ КЛИМАТОМ КОЛЛЕКТИВА НА ОСНОВЕ ЦЕННОСТНОГО ПОДХОДА

*Пушкар А.И., д.э.н., профессор,
Хмелевская А. Ю., аспирантка (ХНЭУ им. С. Кузнеця)*

Исследовано значение ценностей для формирования организационной культуры и социально-психологического климата, как ее отражения. Обоснована целесообразность применения именно рефлексивного подхода к управлению социально-психологическим климатом коллектива. Разработан методический подход к рефлексивному управлению социально-психологическим климатом. Предложено в рамках данного подхода применять управления ценностями в качестве средства рефлексивного воздействия на состояние социально-психологического климата.

Ключевые слова: социально-психологический климат, организационная культура, рефлексивное управление, организационные ценности, ценности персонала, методический подход.

REFLEXIVE MANAGEMENT OF SOCIO-PSYCHOLOGICAL CLIMATE OF COLLECTIVE BASED ON VALUE APPROACH

*Pushkar O.I., Doctor of science in Economics, professor,
Khmelevska A. Y., Postgraduate student (S. Kuznets KhNUE)*

Socio-psychological climate is based on labor and emotional relationships in the group, individual and organizational values, defines system of attitudes of collective members to each other, to common business, to manager, and therefore has a significant impact on the effectiveness of the enterprise personnel. However, there still exists the need for further exploration of theoretical and methodological bases of management of socio-psychological climate. Needs of human resources management theory and practice for using modern effective approaches to management of socio-psychological climate, which allows to improve enterprise profitability, led to the relevance of the topic of this scientific article. In the article investigated importance of the values for forming organizational culture and socio-psychological climate as its reflection. The methodical approach to the reflexive management of socio-psychological climate is developed. Within this approach proposed to apply values management as an instrument of reflexive impact on the socio-psychological climate.

Keywords: socio-psychological climate, organizational culture, reflexive management, organizational values, values of personnel, methodical approach.

Постановка проблеми. Формуючись на основі трудових та емоційних відносин в групі, індивідуальних й організаційних ціннісних орієнтацій, соціально-психологічний клімат (далі – СПК), в свою чергу, визначає систему ставлення членів колективу один до одного, до спільної справи, до керівництва, а отже чинить значний

вплив на ефективність діяльності персоналу підприємства. Однак, теоретико-методичні засади управління СПК все ще потребують подальшого дослідження. Актуальність теми роботи зумовлена потребами теорії та практики менеджменту персоналу щодо використання новітніх дієвих підходів до управління СПК колективу, котрі

дозволять досягти підвищення прибутковості підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню питань рефлексивного управління присвячена велика кількість наукових праць. Значний внесок зроблено такими вітчизняними та закордонними вченими, як: М. І. Найдюнов [1], Д. А. Новіков, А. Г. Чхартішвілі [2], В. В. Дружинін, Д. С. Конторов [3] та іншими. Проблеми цінностей підприємства та членів його колективу, управління цінностями, їх значенню для формування організаційної культури присвячені праці Г. Хофстеде [4], М. Рокіча [5], Е. Шейна [6], Дж. Коллінза [7], К. С. Камерона [8], Л. Г. Борисової [9], Є. С. Яхонтової [10], О. А. Грішнєвої [11], тощо.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Проте донині недостатньо розроблені питання застосування рефлексивного управління як методу впливу на СПК колективу. Також розгляд зміни керівниками системи цінностей персоналу в якості засобу рефлексивного управління досі залишається поза увагою науковців, що обумовило вибір мети статті.

Метою статті є розробка методичного забезпечення рефлексивного управління СПК колективу на засадах ціннісного підходу.

Виклад основного матеріалу дослідження. СПК колективу, що відповідає цілям підприємства, є одним з найважливіших факторів активізації трудової діяльності кожного працівника та будь-якого колективу в цілому.

Як зазначено у [12], сутність управління СПК полягає в тому, щоб керувати працівником в колективі, його відносинами з колегами, створювати для кожного з них сприятливі умови праці, впливати на фактори, які цей клімат формують. Згідно з [13] основою СПК є організаційна культура.

Грунтуюсь на аналізі джерел наукової літератури [6; 8; 14] можна стверджувати, що в основі організаційної культури будь-якого підприємства лежать насамперед цінності. Сенс же ефективного управління організаційною культурою полягає в тому, щоб цінності компанії та її працівників збігалися.

Відповідно до [9], цінності виконують функцію регуляції поведінки людей. Е. Шейн у [6] також зауважив, що набір цінностей, який знаходить реальне втілення в організаційній культурі, може визначати модель поведінки працівників, особливо – в складних та невизначених ситуаціях.

Як свідчать результати досліджень найбільш успішних компаній, які були проведені Дж. Коллінзом і Дж. Паркінсоном та описані у [7], одним з ключових факторів, що відрізняють успішну компанію від менш успішних є саме організаційна культура з чітко виявленими цінностями.

Кожна організація характеризується специфічним набором та ієрархією цінностей, які виступають орієнтиром для цілеспрямованих дій працівників – як індивідуальних, так і колективних. О. А. Грішнєва у [11] наголошує на тому, що цінності працівників, цінності організації, організаційна культура чинять значний вплив на систему управління персоналом підприємства, зокрема на прийняття керівниками управлінських рішень та поведінку працівників.

На думку Є. С. Яхонтової у [10], управління цінностями, як елемент управління персоналом, включає в себе виявлення, формування та культивування цінностей, які, з одного боку, відповідають стратегії компанії, з іншого боку, поділяються тими, хто представляє собою людський ресурс реалізації обраної стратегії.

На нашу думку, дослідження ціннісних орієнтацій членів певного трудового колективу та цілеспрямований вплив на них – важливий інструмент управління СПК колективу підприємства, його організаційною культурою. Саме ціннісні орієнтації колективу є важливим показником стану клімату, проявом організаційної культури.

Отже, виходячи із зазначеного вище, управління СПК доцільно розглядати у взаємозв'язку та взаємозалежності із формуванням та підтримкою організаційної культури, оскільки саме цінності колективу є найважливішими детермінантами цих процесів.

Значний інтерес становить дослідження М.І. Найдюнова та Л.А. Найдюнової [1], в якому розглядається групова рефлексія в аспекті різних цінностей, зокрема – цінності продуктивності групи та цінності розвитку індивіда. Згідно отриманих цими вченими результатів, цінності можуть опосередковувати рефлексивні процеси. Також ними було виявлено, що суперечності на ціннісному рівні, неусвідомлені та неузгоджені, можуть мати руйнівний характер. Відповідно до [1] механізм взаємопроникнення цінностей у процесі розвитку колективу, котрий зорієнтований на свідому взаємодію та взаємоузгодження цінностей його членів, може стати передумовою формування рефлексивного середовища, що є вкрай важливим для створення та впровадження системи рефлексивного управління в організаціях за умов складнокоординованості.

Д. А. Новіков та А. Г. Чхартішвілі у [2] рефлексивне управління визначають як цілеспрямований вплив на інформацію про моделі прийняття рішень учасниками системи. В той же час у роботі [3], рефлексивне управління спирається на стійкі комплекси уявлень, понять, знань, ідей, що притаманні керованій системі (в нашому випадку – окремому працівнику чи колективу в цілому).

Базуючись на зазначених вище положеннях, авторами цього дослідження був розроблений

методичний підхід до рефлексивного управління СПК колективу. У рамках цього підходу управління цінностями виступає в якості засобу рефлексивного впливу на стан СПК колективу.

Отже, процес рефлексивного управління СПК колективу на засадах ціннісного підходу складається із семи ключових етапів (рисунок 1). Розглянемо більш детально зміст кожного з етапів.

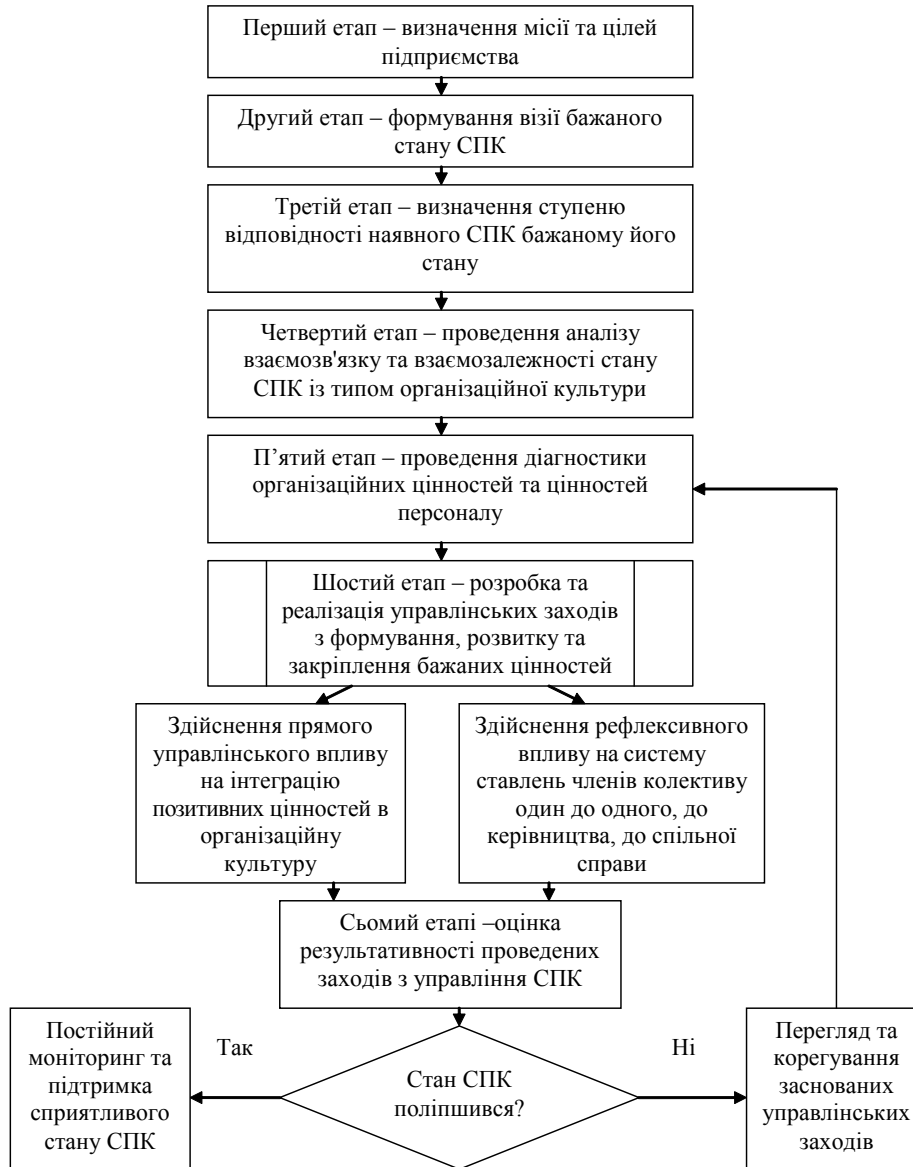


Рис. 1. Схема процесу рефлексивного управління соціально-психологічним кліматом колективу на засадах ціннісного підходу [власна розробка]

Перший етап – визначення місії та цілей підприємства, що виконують роль основи для розробки керівництвом його стратегії. Вони сприяють єднанню персоналу компанії, створенню її корпоративного духу.

Другий етап – формування візії бажаного майбутнього стану СПК, що дозволить підприємству ефективно функціонувати в умовах жорсткого конкурентного середовища за рахунок підвищення лояльності працівників, їх довіри до

керівництва, задоволеності приналежністю до компанії, збереження вже існуючих та залучення нових високопрофесійних в своїй галузі працівників.

Третій етап – визначення ступеню відповідності наявного на підприємстві СПК бажаному його стану, а також місії, стратегії та цілям підприємства. Слід зазначити, що Н. В. Антонова у [15] робить наголос на тому, що організаційні культури різного типу неоднаково

впливають на формування ступеню сприятливості СПК. Отже, на четвертому етапі є доцільним проведення аналізу взаємозв'язку та взаємозалежності стану СПК із типом організаційної культури на підприємстві.

Для визначення типу організаційної культури ми пропонуємо використовувати інструмент оцінки організаційної культури (OCAI) розроблений К. С. Камероном та Р. Е. Куїном у [8], в основу якого покладена теоретична модель «рамочна конструкція конкуруючих цінностей».

Автори методики у [8] виділяють такі типи організаційної культури як: ієрархічна, ринкова, кланова та адхократична. Вибір цієї методики зумовлений тим, що вона дозволяє проводити дослідження організаційної культури менеджерам підприємства у стислий термін та самостійно, не залучаючи сторонніх фахівців, а також визначити наявний та бажаний тип культури.

Також у [8] дослідниками запропонований значний перелік дієвих засобів, що повинні обиратися керівниками відповідно до бажаного типу організаційної культури. Згідно з [6] організаційної культурою можна також управляти через механізми колективного дозвілля, тренінги, семінари, ділові ігри та корпоративні заходи. Г. Хофстеде у [4] зазначає, що тип організаційної культури є неоднаковим для підприємств різного виду економічної діяльності, а отже визначення її бажаного типу є питанням стратегічного вибору для кожної компанії окремо.

П'ятий етап – проведення діагностики організаційних цінностей підрозділів підприємства та цінностей його працівників за допомогою

використання методики визначення ціннісних орієнтацій М. Рокіча [5]. Метою такого дослідження є визначення керівництвом провідних організаційних цінностей та цінностей персоналу, що будуть сприяти (позитивних) або заважати (негативних) реалізації місії, цілей та стратегії підприємства.

Шостий етап – розробка та реалізація управлінських заходів з формування, розвитку та закріплення бажаних цінностей та зразків поведінки, що передбачає виявлення та подальше подолання «вузьких місць» трудової сфери підприємства, перегляд та вдосконалення кадрової політики, стилю керівництва, системи мотивації праці, тощо.

Цінності в даному випадку виступають в якості чинника формування організаційної культури та СПК колективу підприємства, як її віддзеркалення.

Отже, вкрай важливим для менеджерів на цьому етапі є не тільки обґрунтування необхідності проведення змін ціннісних орієнтацій, формування ясного уявлення серед підлеглих мети, очікуваних результатів від цих змін та своєї ролі у цьому процесі, але й усвідомлення того, що певні ознаки сприятливості СПК виникають у відповідь на існуючі серед членів колективу цінності. Для цього, на основі положень наведених у [5; 11; 12; 16], нами було складено перелік цінностей персоналу та ознак сприятливого стану СПК, який наведений на рисунку 2. Цей перелік не є вичерпним та може доповнюватися й змінюватися відповідно до потреб теорії та практики управління персоналом.



Рис.2. Вплив цінностей персоналу на ознаки СПК; розроблено авторами на основі [5; 11; 12; 16]

З метою покращення стану СПК на цьому етапі передбачається здійснення:

– прямого управлінського впливу на подальшу інтеграцію позитивних цінностей в організаційну культуру підприємства шляхом створення управлінських установок (накази, розпорядження, плани), контроль за їх виконанням з боку керівництва; створення комплексу правил діяльності та взаємодії в організації, дотримання яких полегшить освоєння обраних цінностей (кодекс корпоративної етики);

– рефлексивного впливу суб'єктом управління на систему ставлень членів колективу один до одного, до керівництва, до спільної справи за допомогою культивування позитивних цінностей та усунення негативних цінностей, котрі виступають в якості бар'єру для ефективної діяльності підприємства.

На заключному сьомому етапі проводиться оцінка результативності проведених заходів з управління СПК колективу. В разі, якщо стан СПК поліпшився, заходи з управління ним є ефективними. Однак, якщо стан СПК залишився без змін (не покращився) або погіршився необхідно переглянути та скорегувати застосовані управлінські заходи.

Висновок. Отже, нами було досліджено значення цінностей для формування організаційної культури та СПК. Обґрунтовано доцільність застосування саме рефлексивного підходу до управління СПК колективу, котрий, на відміну від існуючих, дозволяє чинити дієвий управлінський вплив на систему ставлень членів колективу один до одного, до керівництва, до спільної справи через зміну цінностей працівників. Розроблено методичний підхід до рефлексивного управління СПК, особливість якого полягає в тому, що він дозволяє підвищувати прибутковість підприємства за рахунок формування організаційної культури та СПК у відповідності до місії та цілей компанії, а також узгодження цінностей персоналу із організаційними цінностями. В рамках цього підходу запропоновано застосовувати управління цінностями в якості засобу рефлексивного впливу на стан СПК, оскільки саме вони є найважливішими детермінантами клімату. Задля ефективного впровадження розробленого методичного підходу є необхідною подальша розробка його організаційно-методичного забезпечення.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Найденов М.И. Стратегии организации рефлексивной развивающей среды / М.И. Найденов, Л.А. Найденова // Проблемы розвитку та вдосконалення психологічної служби системи освіти: тези конф. —Донецьк, 1994. — С. 14–16.

2. Новиков Д. А. Активный прогноз / Д. А. Новиков, А. Г. Чхартишвили. — М.: ИПУ РАН, 2002. — 101 с.

3. Дружинин В. В. Вопросы военной системотехники / В. В. Дружинин, Д. С.Конторов. — М.: Воениздат, 1976. — 224 с.

4. Hofstede G. Culture's consequences : comparing values, behaviors, institutions, and organizations / G. Hofstede. — Thousand Oaks CA : Sage Publications, 2001. — 596 p.

5. Методика определения ценностных ориентаций М. Рокича [Електронний ресурс]. — Режим доступу <http://www.hr-portal.ru/tool/metodika-opredeleniya-tsennostnykh-orientatsii-m-rokich>

6. Шейн Э. Организационная культура и лидерство / Э. Шейн; пер. с англ. под ред. Т. Ю. Ковалевой. — 3-е изд.—СПб. :Питер, 2007. — 336 с.

7. Коллинз Дж. От хорошего к великому. Почему одни компании совершают прорыв, а другие нет... / Дж. Коллинз; пер. с англ. — СПб.: Стокгольмская школа экономики в Санкт-Петербурге, 2002. —304с.

8. Камерон К. Диагностика и изменение организационной культуры / К. Камерон, Р. Куинн; пер. с англ. под ред. И. В. Андреевой. —СПб. : Питер, 2001. — 320 с.

9. Борисова Л. Г. Социология личности / Л. Г. Борисова, Г. С. Солодова / Под ред. Т. И. Березиной. — Новосибирск: НГПУ, 1997. — 50 с.

10. Яхонтова Е. С. Эффективные технологии управления персоналом / Е.С. Яхонтова. — СПб : Питер, 2003. — 272 с.

11. Грішнова О. А. Взаємозв'язок цінностей людини й цінностей організації системі соціальної відповідальності / О. А. Грішнова // Чернігівській науковий часопис. Серія 1, Економіка і управління. — 2011. — №2 (2). — С. 110–117.

12. Бойко В. В. Социально-психологический климат коллектива и личность / В. В. Бойко, А. Г. Ковалев, В. Н. Панферов. — М.: Мысль, 1983. — 207 с.

13. Шадрин А. Е. Сетевая модель организации / А. Е. Шадрин. — М. : Инфра-М, 1997. — 127 с.

14. Корпоративна культура / під заг. ред. Г. Л. Хааста. — К. : Центр навчальної літератури, 2003. — 403 с.

15. Антонова Н. В. Социально-психологический климат в организациях с различным типом корпоративной культуры / Н. В. Антонова // Современные технологии управления, 2014. — №01 (37). — ISSN 2226-9339. — Режим доступа к журн.: <http://sovman.ru>

16. Козлова А. М. Организационное поведение / А. М. Козлова. — М.: Директ – Медиа, 2013. — 229 с.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Сухорукова Т.Г.

УДК 159.9.003.1

КЛАССИФИКАЦИЯ ОСНОВНЫХ ПОДХОДОВ ИЗУЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПСИХОЛОГИИ

Воловельська І.В., к.е.н., доцент (УкрГАЗТ)

Экономическая психология – это психология субъекта хозяйственных отношений, которая позволяет более глубоко понимать влияние психологического фактора не только в микроэкономических, но и в макроэкономических процессах. Поскольку формирование экономической психологии как единой науки еще не завершено, неизбежно возникают методические сложности в определении предмета исследования. В данной статье проанализированы различные подходы к определению этого понятия и разработана классификация, учитывающая все его характеристики более комплексно.

Ключевые слова: экономика, психология, экономическая психология, подход.

КЛАСИФІКАЦІЯ ОСНОВНИХ ПІДХОДІВ ВИЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ПСИХОЛОГІЇ

Воловельська І.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Економічна психологія - це психологія суб'єкта господарських відносин, яка дозволяє більш глибоко розуміти вплив психологічного фактора не тільки у мікроекономічних, але і в макроекономічних процесах. Оскільки формування економічної психології як єдиної науки ще не завершено, неминуче виникають певні методичні труднощі у визначенні предмета дослідження. В даній статті проаналізовано різні підходи до визначення цього поняття та розроблена класифікація, що враховує всі його характеристики більш комплексно.

Ключові слова: економіка, психологія, економічна психологія, підхід.

THE CLASSIFICATION OF THE BASIC APPROACHES TO RESEARCH OF THE ECONOMIC PSYCHOLOGY

Volovelskaya I.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor (USA of RT)

Economic psychology is the psychology of the subject of economic relations, which allows you to more deeply understand the impact of psychological factors not only in microeconomic and macroeconomic processes. In the works of various scholars reflected economic knowledge in the form of ideas about the nature and interaction of economic subjects. Since the formation of economic psychology as a science is still incomplete, inevitably there are some methodological difficulties about of the designation of the subject. This article analyzes different approaches to the definition of this concept and developed a classification that takes into account all its characteristics more comprehensively.

Key words: economy, psychology, economy psychology, approach.

Постановка проблеми: Экономическая психология как наука характеризуется многомерной структурой. Причем структура отечественной экономической психологии не является устоявшейся. Различные подходы к ее определению содержатся в учебных пособиях, сборниках материалов конференций и монографиях.

Специфика данной проблемы, а также несовершенство существующих классификаций и характеристик различных подходов изучения экономической психологии как науки на настоящий момент времени, послужили основой для написания данной статьи.

Анализ последних исследований и публикаций:

Значительная часть исследований относится к организационной психологии или психологии управления. Они базируются на изучении человеческого поведения и его влияния на экономическую эффективность работы предприятий. Ведущие представители этого направления: А.И. Китов, В.Д. Попов, П. Альбо, Д. Антонидес, Х. Лейбенштейн, П. Рейно, С.Н. Булгаков, П.Б. Струве, П.Н.Савицкий, А.В.Чаянов. [1, 2 и др.].

Вопросы отношения к деньгам рассматривали Ямаучи и Темплер, А. Фенэм; психологию предпринимательства - К.Грей,

Л.С. Выготский, С.Л. Рубинштейн, А.Н. Леонтьев, Б.Ф. Ломов; исследования в сфере рекламы- А.Н. Лебедев, А.К. Боковиков и др. [2, 3, 8].

Вопросы, посвященные управлению персоналом, в частности методам мотивации рассмотрены в работах таких ученых, как: Н. Махорт, Т.Озерникова, К.М. Гуревич, Е.М. Борисова и др. [1, 4, 7, 8].

Вопросы, посвященные индивидуальности человека и его отношению к экономической деятельности рассматривали такие ученые, как: И.В.Троицкая, Э.В.Бондарев, Л.В.Алексеева и др. [3, 5, 6, 7].

Нерешенные составляющие общей проблемы. Проблема состоит в отсутствии комплексной классификации, которая учитывала бы все стороны и характеристики различных подходов изучения экономической психологии как науки.

Цель статьи заключается в изучении имеющихся классификаций и характеристик понятия экономической психологии и последующей разработки комплексной классификации подходов к изучению экономической психологии как науки.

Изложение основного материала исследования.

В данной работе классификационные признаки подходов к изучению экономической психологии, предложенные в предыдущей статье рассматриваются более подробно.

Явления экономической психологии изучают по различным теоретическим направлениям. Следует выделить такие, как: *структурализм*, подразумевающий систему психологии, которая имеет дело с сознательным опытом, зависящим от испытывающего его субъекта; *функционализм* - предметом изучения которого считаются функции (или акты); *бихевиоризм*, отрицающий «сознание». Законы человеческого поведения, согласно этой теории следует изучать через такие его составляющие, как мышечные движения и секреция желез. Это «бессознательная» наука, где поведение можно рассматривать как простую сумму условных рефлексов; *Гештальтизм* - теория, рассматривающая все процессы как единое целое (гештальты (gestalts)), которое не может быть разделено на отдельные составные части; *когнитивизм* - междисциплинарное научное направление, объединяющее теорию познания, когнитивную психологию, нейрофизиологию, когнитивную лингвистику, теорию искусственного интеллекта и др.; *гуманистическое направление* - самое новое направление персонологии – предполагающее, что человек от природы хорош и способен к самосовершенствованию. С точки зрения

гуманистической психологии, сама сущность человека постоянно движет его в направлении личного роста, творчества и самодостаточности, если только чрезвычайно сильные обстоятельства окружения не мешают этому. Этот подход отрицает бессознательное. Это направление предполагает, что поведением человека управляют не столько сознательные, сколько бессознательные мысли и чувства

Следует отметить также, что данные явления изучаются по различным областям исследования: *макроэкономическая область* изучаются закономерности экономического развития на основе взаимосвязи таких экономических объектов, как государства и другие крупные социальные группы и таких макроэкономических явлений, как государственная политика, благосостояние страны и др. *Микроэкономическая область* изучает малые экономические объекты. Изучаются такие категории, как прибыль, затраты, отношения между участниками рынка на основе конкуренции. *Личностная область* занимается изучением характеристик отдельных личностей, особенностей их поведения и деятельности, а также на их основе изучение психологических закономерностей взаимоотношений экономических субъектов рынка

Основные направления исследования данной науки можно ограничить следующими факторами: исследованием основных аспектов ведения бизнеса и поведения предпринимателя; потребительское поведение на рынке; область отношений от мезоуровня до личностных отношений индивидуумов.

Согласно методологических позиций следует выделить такие направления, как: *философско-психологические*, которые изучают экономические проблемы, связанные с поведением человека с помощью философского понятийного аппарата; *общепсихологические*, изучающие общие закономерности экономических явлений, психологии сознания и политической деятельности на мезо, макро и микро-уровнях социальной действительности; *социально-психологические* - изучает закономерности взаимодействия социально-психологических и экономических факторов в аспекте функционирования различных социальных групп; *психология трудовых отношений* рассматривает трудовые отношения; отношения между производителями и потребителями; отношения между различными сотрудниками на предприятии; маркетинговую и рекламную деятельность и др; *социокультурный подход* занимается рассмотрением таких научных категорий, как: классы; рынок; ролевые позиции в экономике; социально-психологические феномены; экономические прецеденты (власть, международные отношения и др). *Экономико-психологический подход* изучает проблемы

економічного поведіння, політико-соціального управління, питання економічного свідання особистості і суспільства. *Економічний підхід* розглядає логіку розвитку економічної системи через поведінку господарюючого суб'єкта і особистості.

Це максимальна повна класифікація підходів до вивчення поняття економічної психології. В ній ми враховували основні підходи, згідно класифікаційним ознакам. Однак, звертаючи увагу на той факт, що ця наука продовжує розвиватися, можливо, ця класифікація потребує доповнень і змін.

Висновки: будь-які суб'єкти господарської діяльності знаходяться в постійному пошуку оптимального рішення. Це пов'язано з тим, що невизначеність залишається постійною, іноді домінуючою особливістю умов існування людини.

Зокрема глибоке вивчення економічної психології, як науки дає можливість максимально вирішити проблему вибору кращого рішення виходячи не тільки з економічних факторів зовнішньої і внутрішньої середовища, але і психологічних факторів відносно особи, приймаючого рішення.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Китов А.И. Экономическая психология [Текст] / А.И. Китов. - М.: Экономика, 1987. - С.278.
2. Лебедев А.Н. Экспериментальная психология [Текст] / А.Н. Лебедев, А.К. Боковиков. - М.: АКАДЕМИЯ. - 2005. - №1. - С. 3-5.
3. Малахов С.В. Основы экономической психологии [Текст] / С.В. Малахов. - М.: Политиздат, 2002. - С.7-9.
4. Спасенников В.В. Экономическая психология как научная дисциплина, специализация студентов и область практической деятельности [Текст] / В.В. Спасенников // Региональная экономика, наука и инновации. - Калуга: «Эйдос», 1997. - С. 370—374.
5. Спасенников В.В. Экономическая психология (размышления о новой отрасли научного знания) [Текст] // Информационно-аналитический центр Росбизнес-Консалтинг. - СПб: «МОСТ». - 2003. - №54. - С. 16-19.
6. Троицкая И.В. Психология предпринимательской деятельности и основы экономической психологии [Текст]: курс лекций / И.В.Троицкая. - СПб.: СПбГАСУ, 2010. - 176 с.
7. Троицкая И.В. Психология отношения к экономическим явлениям [Текст] / И.В.Троицкая. - СПб.: СПбГАСУ, 2004. - 198 с.
8. Экономическая психология: теория, практика, образование [Текст]: науч. докл. / Под ред. проф. А.И.Муравьева. - СПб.: СПбГУЭиФ, 1998. - 52 с.

*Рецензент д.э.н., профессор УкрГАЗТ Кирдина Е.Г.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЗТ Токмакова И.В.*

*Збірник «Вісник економіки транспорту і промисловості»
входить до переліку фахових видань. Постанова ВАК
України №1 – 05/6 від 11.06.03 р.
(Бюлетень №7 за 2003 р. Перелік 12).
Постанова ВАК України №1 – 05/4 від 14.10.09 р.
(Бюлетень №11 за 2009 р. Перелік 7)*

*Збірник «Вісник економіки транспорту і промисловості»
входить до наукометричної бази РИНЦ*

З електронною версією збірника можна ознайомитися на сайтах:

<http://www.kart.edu.ua/vetp>

<http://archive.nbuv.gov.ua>

«Вісник економіки транспорту і промисловості» № 49

Збірник науково-практичних статей

Відповідальність за набір та викладення фактів у статтях несуть автори. Висловлені ними думки можуть не збігатися з точкою зору редакційної колегії і не покладають на неї ніяких зобов'язань.

Передрук матеріалів тільки з дозволу редакції збірника.

Відповідальний секретар – к.е.н., А.В. Толстова

Підписано до друку 24.04.2015 р.
Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. Арк. 17,88. Обл. – вид. арк. 18,21.
Замовлення 220 Тираж 105 Ціна договірна

Видавництво УкрДАЗТу, свідоцтво ДКЗ 2874 від 12.06.2007р.