

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

ВІСНИК

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

Випуск 51

**The bulletin of transport and
industry economics
№ 51**



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

**Номер затверджено на засіданні
Вченої ради УкрДУЗТ.**

Протокол № 6 від 26 вересня 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 Фейєрбаха, 7, кім. 505.

Тел: 730-10-96, 730-10-97

e-mail: kafEOiUP@ukr.net

Свідоцтво про державну реєстрацію КВ №21513-11413ПР від 27.07.2015р.

ISSN 2075-4892

ISSN online 2413-4892

© Український державний університет
залізничного транспорту 2015р.

Зміст

Економіка підприємства

Дикань В.Л., Кузьменко А.В. Маркетингово-логістичний підхід щодо розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств залізничного транспорту	9
Водолажська Т.О. Обґрунтування методу визначення та оцінки компетенцій працівників підприємства	16
Гетьман О.А. Моделирование функционального конфликта при трансформации организационной структуры предприятия	22
Гладух М.В. Економічна безпека підприємства: еволюція визначення, складові, загрози	29
Карачарова К.А. Особливості формування фінансової стратегії підприємств залізничного транспорту	35
Павліченко В.М. Принципи функціонування системи забезпечення економічної безпеки підприємства	39
Підпригора І.В. Формування конкурентної стратегії підприємств залізничного транспорту України	44
Пономаренко Є.В. Методика діагностики фінансового стану машинобудівного підприємства	48
Роженко О. В. Стратегії економічної безпеки підприємства	51
Сухорукова Т.Г., Назаренко И.Л. Совершенствование системы найма персонала на предприятиях железнодорожного транспорта	55
Холоденко А.М., Наврозова Ю.А. Системная оптимизация объема услуг (работ) портового оператора и сторонней организации	61
Чередниченко О.Ю. Система економічної безпеки підприємств залізничного транспорту	67
Ширяєва Н.В., Білоцерківський О.Б. Аналіз методів оцінки соціально-економічної ефективності систем теплопостачання	73

Державне регулювання економіки

Гаврикова А. О. Розвиток ринку електричної енергії України з позиції його національних інтересів в енергетичній сфері	78
Тертичний О. О., Бородавка О.А. Кумівський капіталізм як явище сучасної економіки України	84

Проблеми транспортного комплексу України

Блиндюк В.С. Підходи до визначення економічної ефективності технічних засобів в місцях перетину транспортних потоків на одному рівні	89
Голубкова И.А. Фактори розвитку національних морських транспортних систем на стадії глобалізації	94
Задоя В.О. Щодо питання оцінки ефективності діяльності залізничного транспорту	99
Котлубай В.О. Державна підтримка суднобудівної галузі як напрямок розвитку експортного потенціалу країни	104
Сенько Е. В. Динамічність многообразия в розвитку торгового судноходства	108
Шкуліпа Л.В. Приватно-державне партнерство – крок залізничної галузі до соціальної відповідальності	113

Інвестиційна та інноваційна діяльність

Брагарник О.О. Роль держави у створенні інноваційних передумов відтворення капіталу портових підприємств	121
Опікунова Н. В., Лопата В. Г. Вибір методу фінансування інвестиційних проектів нафтопереробного підприємства	125

Менеджмент і маркетинг

Легкий С.А. Маркетингові дослідження споживчої цінності послуг пасажирського автомобільного транспорту	132
--	-----

Терещенко Д.А., Макарова А.С. Концептуальні положення управління інтелектуальним капіталом підприємства	138
Терещенко Д.А., Тітова Н.О. Маркетингові стратегії в антикризовому управлінні підприємством	143

Загальноекономічні питання

Ковылина М.А. Особенности развития круизного сегмента рынка морской торговли	150
Остропольська Є. В. Формування ефективної процентної політики вітчизняних банків: практичний досвід її реалізації	155
Сідоров В.І., Азібек'ян Г.Я. Роль сучасних логістичних систем в активізації зовнішньоекономічної діяльності в нових країнах-членах ЄС	161

Соціально-економічні питання

Бабенко В.А. Якість системи освіти як основа інноваційної економіки	169
Пакуліна А.А., Пакуліна Г.С., Бондарєв С.Е. Ефективна і гнучка соціальна політика в умовах глобалізації	174

Context

Enterprise economics

Dykan V.L., Kuzmenko A.V. Marketing and logistics approach to transport and logistics infrastructure of railway transport enterprises	9
Vodolazhska T. Justification of the method for determination and evaluation of employees' competencies	16
Getman O.A. Modeling of functional conflict in the transformation of the organizational structure	22
Gladuh M.V. Economic security of companies; the evolution of definition, components and threats	29
Karacharova K. A. Features of formation of financial strategy of enterprises of railway transport	35
Pavlichenko V.N. Principles of functioning of the system of providing of economic security of enterprise	39
Podoprighora I. V. Formation of the competitive strategy of enterprises of railway transport of ukraine	44
Ponomarenko E.V. Methods of diagnosis financial position engineering enterprises	48
Rozhenko, A. V. Business entity economic security strategies	51
Suhorukova T.G, Nazarenro I.L. Perfection of system of hiring of personnel on enterprises of railway transport	55
Kholodenko A.M., Navrozova Yu. System optimization of the services (operations) volume of port operators and third-party organizations	61
Cherednichenko O.U. System of economic security of enterprises of railway transport	67
Shyriaieva N.V., Bilotserkivskiy O. B. Analysis of methods of heating systems social and economic efficiency estimation	73

Government regulation

Gavrikova A. O. Development market of electricity Ukraine in terms of its national interests in the energy sector	78
---	----

Tertichny O.O., Borodavka O.A. Crony capitalism as a phenomenon modern economy of Ukraine	84
---	----

Problems of the transport complex of Ukraine

Blinduk V.S. Approaches to determination of economic effectiveness of technical means in the places of crossing of transport streams on a single level	89
Golubkova I.A. Factors of development of national marine transport systems in stages of globalization	94
Zadoia V.A. Questions for evaluation of efficiency railway	99
Kotlubay V.A. State support of the shipbuilding industry as line of development of export potential of the country	104
Sienko H. Dynamizm of manifold in development of merchant shipping	108
Shkulipa L.V. Public-private partnerships - a move the railway sector to social responsibility	113

Innovation and investment practice

Bragarnyk O.O. Role of state in creating innovative preconditions reproduction of capital of the port enterprise	121
Opikunova N.V., Lopata V. G. The choice of method of financing investment projects of refineries	125

Management and marketing

Legkiy S.A. Marketings researches of consumer value of services of passenger motor transport	132
Tereshchenko D.A., Makarova A.S. Conceptual provisions of intellectual capital management enterprises	138
Tereshchenko D.A., Titova N.A. Marketing strategies in the anticrisis management of the enterprise	143

General economic question

Kovylyna M. A. Peculiarities of development of cruise segment of the sea-borne trade market	150
Ostropolska Y.V. The formation of effective interest rate policy of national banks: the practical experience of its implementation	155
Sidorov V.I., Azibek'yan H.Ya. The role of modern logistics system in enhancing foreign economic activity in the new EU member states	161

Economics-social tasks

Babenko V.A. The educational system quality as the base of the innovative economy	169
Pakulina A.A., Pakulina H.S., Bondarev S.E. Effective and flexible social policy in the conditions of globalization	174

УДК: 658.7:656.2

МАРКЕТИНГОВО-ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД ЩОДО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Дикань В.Л., д.е.н., професор,
Кузьменко А.В., аспірант (УкрДУЗТ)*

В статті обґрунтована необхідність розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств залізничного транспорту за рахунок застосування маркетингово-логістичного підходу. Досліджено особливості формування та використання маркетингово-логістичного підходу в транспортній сфері. Визначені та детально окреслені принципи маркетингово-логістичного підходу. Сформована узагальнена схема маркетингово-логістичного підходу до розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: маркетинг, логістика, маркетингово-логістичний підхід, транспортно-логістична інфраструктура, залізничний транспорт

МАРКЕТИНГОВО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Дикань В.Л., д.э.н., профессор,
Кузьменко А.В., аспирант (УкрГУЖТ)*

В статье обоснована необходимость развития транспортно-логистической инфраструктуры предприятий железнодорожного транспорта за счет применения маркетингово-логистического подхода. Исследованы особенности формирования и использования маркетингово-логистического подхода в транспортной сфере. Определены и подробно раскрыты принципы маркетингово-логистического подхода. Составлено обобщенную схему маркетингово-логистического подхода к развитию транспортно-логистической инфраструктуры предприятий железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: маркетинг, логистика, маркетингово-логистический подход, транспортно-логистическая инфраструктура, железнодорожный транспорт.

MARKETING AND LOGISTICS APPROACH TO TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

*Dykan V.L., Doctor of Economics, Professor,
Kuzmenko A.V., graduate student (USU of RT)*

The development of transport and logistics infrastructure in the railway sector enterprises Ukraine, as noted earlier, is a matter of national importance, the resolution of which will affect the overall socio-economic situation in the country and provide quality improving performance of railway undertakings. Today transport existing facilities and logistics infrastructure of railway undertakings not allow for integrated transport and logistics services, and, accordingly, the process of transport and logistics service takes place in the absence of complete unity technological organizations and all participants of the transport process.

The article substantiates the need for the development of transport and logistics infrastructure of railway transport through the use of marketing and logistics approach. The features of the formation and use of marketing and logistical approach in the transport sector. Determined and disclosed in detail the principles of marketing and logistics approach. Compiled generalized scheme of marketing and logistical approach to the development of transport and logistics infrastructure of railway transport.

Keywords: *marketing, logistics, marketing and logistical approach, the transport and logistics infrastructure, railway transport.*

Постановка проблеми. Розширення процесів глобалізації та створення інформаційно-комунікаційних технологій звели нанівець діючі до цього класичні методи конкурентної боротьби та обумовили якісні трансформації моделей поведінки споживачів. В сьогочасних умовах конкурентоспроможність будь-якого підприємства як і його розвиток багато в чому залежить не тільки від володіння інформацією про ринок і його споживачів, вміння адекватно та своєчасно реагувати на всі ринкові перетворення, але й базується на здатності залучати клієнтів в процес створення додаткової цінності пропозиції. Як відзначають Дж. Шет та К. Услей концепція спільного створення цінності поступово заміняє парадигму обміну в маркетингу та поширюється на діяльність багатьох компаній й ринків [1], а успіх компаній в значній мірі залежить від їх здатності залучати в процес спільного виробництва своїх клієнтів [2].

З посиленням конкуренції кардинально змінилася і роль транспортного комплексу. Сьогодні послуги з транспортування вантажів є чи не найбільш вагомими в організації процесу постачання товарів, адже пов'язані не лише суто з процесом транспортування продукції від виробника до споживача, а й включають велику кількість експедиторських та інформаційних операцій, послуги з термінальної обробки вантажів, їх складування, страхування, охорону та інші послуги, що реалізують на різних об'єктах транспортно-логістичної інфраструктури (ТЛІ). Фактично рівень транспортно-логістичного обслуговування сприймається на рівні з такими атрибутами товару, як ціна, дизайн, технічні характеристики та якість, а об'єкти ТЛІ розглядають важливою ланкою процесу доведення продукції до споживача.

Досвід європейських країн свідчить, що розвиток їх ТЛІ орієнтовано на задоволення потреб вантажовласників (промисловості,

торгівлі, сільського господарства), виходячи з номенклатури вантажів (товарів, продукції), їх кількості та вартості, місця розташування і призначення, та ґрунтується на забезпеченні гнучкої адаптації до вимог ринку і необхідності надання транспортних послуг у встановлені терміни (потрібний товар в потрібному місці, в потрібний час з мінімальними витратами). За своїм функціональним призначенням такі інфраструктурні об'єкти виконують окрім стандартних операцій з управління вантажорухом, ще й функції аналізу споживачів, координації попиту і пропозиції на ринку перевезень, забезпечують оптимальне співвідношення інтересів всіх учасників транспортного процесу та ефективну взаємодію різних видів транспорту. В свою чергу ефективність функціонування будь-якого об'єкту ТЛІ залежить від розробленої схеми доставки вантажу, термінів та якості виконання замовлення, а також враховує рівень задоволеності вантажовласника наданими транспортно-логістичними послугами. Все це вказує на необхідність врахування при розбудові ТЛІ поряд з логістичною складовою організації їх діяльності ще маркетингової, що дозволяє з'ясувати потреби різних груп споживачів та створити умови для їх максимального задоволення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання розвитку транспортно-логістичної інфраструктури знайшли відображення в працях багатьох вітчизняних та закордонних вчених. Серед них особливим напрацюванням відзначають наукові розробки І. Аксьонова, О. Дейнеки, Ю. Задворного, В. Копитка, Г. Озерської та інших [3-8]. Разом з цим, потребують подальшого висвітлення проблеми розвитку ТЛІ підприємств залізничного транспорту (ТЛІ ПЗТ), які б враховували особливості взаємодії маркетингової й логістичної складових в процесах їх розвитку.

З огляду на актуальність розвитку об'єктів ТЛП ПЗТ та необхідність забезпечення відповідності рівня якості їх послуг з міжнародним стандартом транспортно-логістичного обслуговування *метою статті* є обґрунтування доцільності застосування та розкриття змісту маркетингово-логістичного підходу щодо розвитку ТЛП підприємств залізничної галузі, як інтегрованого інструментарію дій щодо досягнення змін в сфері транспортно-логістичної діяльності підприємств Укрзалізниці.

Вклад основного матеріалу дослідження. В економічній літературі взаємозв'язок маркетингової і логістичної складових знайшов своє втілення в існуванні специфічного підходу - маркетингово-логістичного. Його концепція при дослідженні розвитку транспортної інфраструктури ґрунтується на показнику «мобільності», що дозволяє оцінити ефективність реагування на потреби в транспортних послугах та гнучко адаптуватися до змін і вимог соціально-економічного середовища для своєчасного, якісного і максимально ефективного задоволення потреб населення і народного господарства в транспортних послугах [9, с. 20].

Маркетингово-логістичний підхід є синтезом маркетингового та логістичного підходів, що обумовлює необхідність вивчення особливостей кожного з них окремо. Дослідження літературних джерел дозволило встановити, що маркетинговий підхід [10]:

1) зорієнтований на максимальне задоволення потреб споживачів шляхом, з одного боку, всебічного дослідження ринку, вивчення попиту споживачів (їх вподобань і потреб), а з іншого - за рахунок формування потреб та бажань споживачів, визначення майбутніх ринкових потреб;

2) реалізується на основі впровадження комплексу маркетингових засобів та інструментів, що відображені в концепції «7Р» та включають такі групи, як товар, ціна, місце, просування, корпоративна філософія, бізнес-процеси і персонал;

3) ґрунтується на правильному позиціонуванні та успішному впровадженні товару (послуги) на ринок, а також створенні ефективної бізнес-моделі та формуванні сегменту лояльних споживачів.

Особливістю транспортного комплексу є те, що споживачі транспортних послуг не мають можливості попередньо здійснити оцінку якості транспортної послуги, а керуються, головним чином, наданою інформацією про імідж компанії та можливий рівень сервісу. Лише порівнюючи реальний рівень транспортного обслуговування з очікуваним чи обіцяним, споживач має можливість оцінити діяльність даного транспортного підприємства [11].

Відповідно до цього, можна говорити про те, що маркетинговий підхід в сфері транспортного обслуговування передбачає виявлення та формування специфічних потреб клієнтів – споживачів транспортних послуг і потреб в комплексному обслуговуванні, що включає як безпосереднє виконання перевезень, так і послуги з переробки вантажів, їх складування та митне оформлення, інформаційне супроводження вантажопотоків. Це можливо реалізувати шляхом [12]:

по-перше, постійного моніторингу і прогнозування кон'юнктури транспортного ринку;

по-друге, вивчення можливостей якісного задоволення попиту на перевезення за рахунок новітніх транспортних технологій та інфраструктури;

по-третє, забезпечення якості, інформативності та цінової диференціації послуг з транспортного обслуговування.

На відмінну від маркетингового логістичний підхід ототожнюється з системним підходом та реалізується через такі принципові положення [13; 14]:

- взаємопов'язані функції розглядаються як єдиний потік;

- для управління потоком створюється відповідна система (організаційно-управлінський механізм). В рамках таких систем, по-перше, сумарний ефект від оптимізації потоку може значно перевищувати прибуток від локальної оптимізації окремих його функцій та операцій; по-друге, здійснюється перерозподіл витрат, при якому їх збільшення в одній ділянці дає економію в іншій та по системі в цілому;

- оцінювання ефективності функціонування системи управління потоком здійснюється з урахуванням не тільки витрат, а ще й втрат прибутку, зумовлених

нерациональним використанням ресурсів потоку.

Логістичний підхід до організації бізнесу орієнтований на розвиток постачань споживачам товарів на принципах «точно в термін», «від дверей до дверей» на основі використання наскрізних транспортно-логістичних технологій вода-повітря-земля та додаткових сервісних: різні види зберігання, крос-докінг та інше [15]. Сукупний ефект його використання проявляється в формуванні логістичних систем та ланцюгів, які забезпечують [16]:

- орієнтацію виробництва на потреби ринку. Створюється можливість для ефективного переходу від малосерійного до індивідуального виробництва;

- налагодження партнерських взаємозв'язків;

- скорочення простоїв обладнання за рахунок наявності необхідних матеріалів для виробництва;

- зменшення чисельності допоміжних робітників;

- підвищення якості продукції;

- зниження рівня втрат матеріалів;

- покращення використання виробничих та складських площ.

Отже, погоджуючись з думкою більшості науковців маркетинговий та логістичний підходи необхідно розглядати як взаємопов'язані концепції розвитку бізнесу, що забезпечують орієнтацію цілей розвитку на створення цінностей для споживачів та реалізацію синергетичного ефекту.

Розвиток ТЛП на підприємствах залізничної галузі України, як відзначалося раніше, є питанням загальнодержавного значення, вирішення якого вплине на загальну соціально-економічну ситуацію в країні та забезпечить якісне покращення показників діяльності підприємств Укрзалізниці. Сьогодні існуючі об'єкти ТЛП підприємств Укрзалізниці не дозволяють забезпечити комплексність транспортно-логістичної послуги, а, відповідно, сам процес транспортно-логістичного обслуговування протікає за умови відсутності повної технологічної та організаційної єдності всіх учасників транспортного процесу. Рівень обслуговування та якість транспортно-логістичних послуг в

даних об'єктах ТЛП не відповідають основним вимогам вантажовідправників та стандартам міжнародного транспортно-логістичного обслуговування, а відповідно негативно впливають на імідж підприємств залізничного транспорту та обумовлюють зниження лояльних споживачів.

Адже в умовах розвитку транспортно-логістичного ринку та існування величезної кількості суб'єктів транспортно-логістичної діяльності для сучасного споживача вже не достатньо лише просто забезпечити доставку вантажу в місце призначення. Вагомий вплив на формування споживчого попиту на транспортно-логістичні послуги здійснює також і надійність та своєчасність перевезень, імідж компанії та доступність обслуговування нею, діюча система тарифів, існуючий портфель транспортних послуг (можливість отримання послуги в одній особі), інформативність та технологічна взаємодія з іншими видами транспорту.

Відповідно до цього, на думку авторів статті, розвиток ТЛП ПЗТ має відбуватися на основі комплексного вивчення вимог та запитів споживачів, постійного моніторингу змін на ринку транспортно-логістичних послуг, а також передбачати розширення портфелю послуг, формування раціональної тарифної політики, вибір оптимального місця їх територіального розміщення та впровадження ефективної системи планування перевезень.

Тому маркетингово-логістичний підхід до розвитку ТЛП ПЗТ повинен враховувати параметри транспортно-логістичного обслуговування підприємствами залізничної галузі, інструменти просування послуг та завоювання лояльності їх споживачів. При цьому маркетингова складова даного підходу реалізується у взаємозв'язку між параметрами та структурою об'єктів ТЛП ПЗТ, забезпеченні їх відповідності вимогам та запитам споживачів транспортно-логістичних послуг, а логістична – в скоординованому формуванні об'єктів ТЛП та реалізації логістичних технологій обслуговування. Узагальнена схема авторського розуміння маркетингово-логістичного підходу до розвитку ТЛП підприємств Укрзалізниці подана на рисунку 1.

-

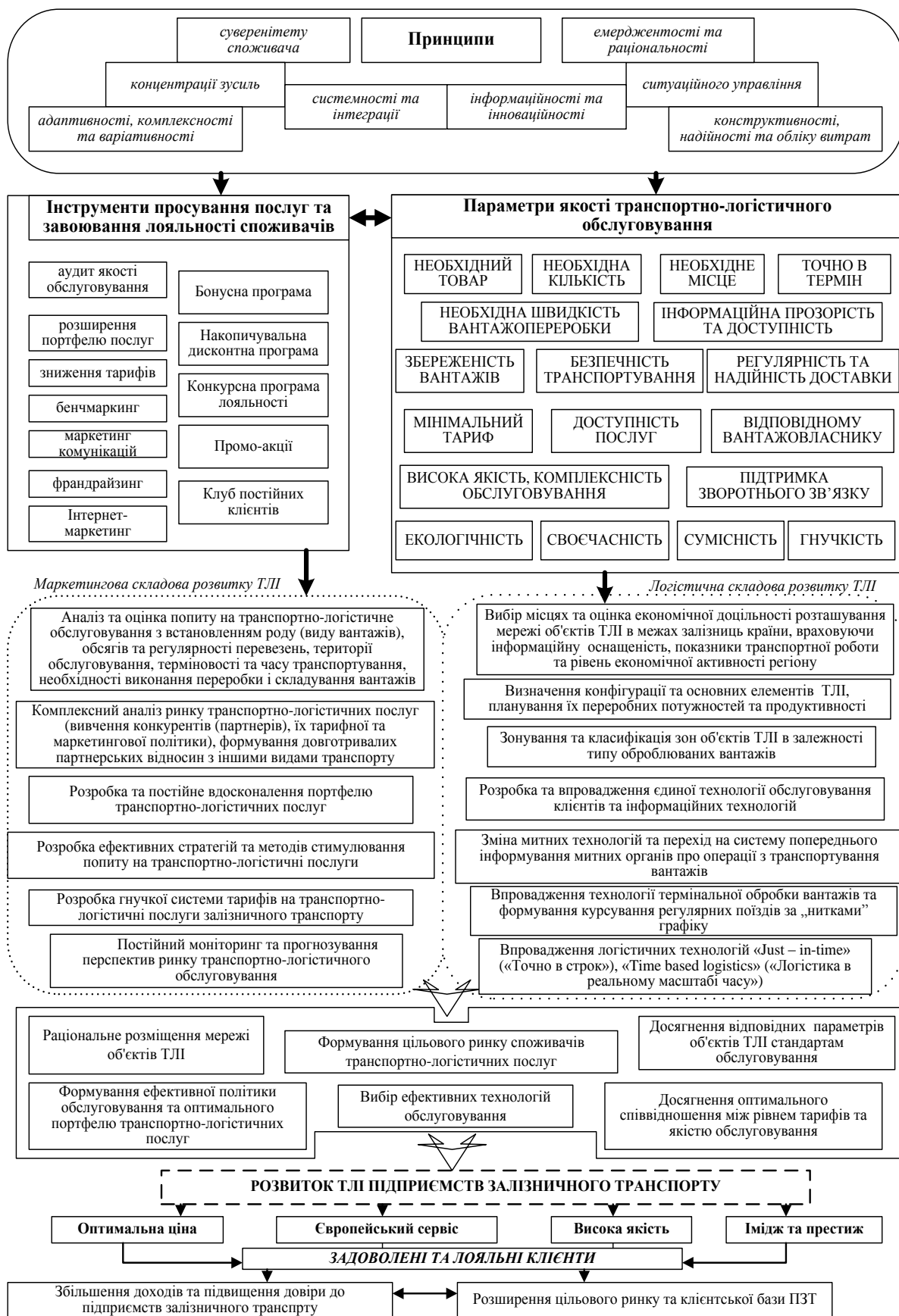


Рис. 1.- Узагальнена схема маркетингово-логістичного підходу до розвитку ТЛІ ПЗТ

В основу даного підходу запропоновано покласти такі маркетингові й логістичні принципи [17, 18]:

- суверенітету споживача – в його основу покладено розуміння того, що розвиток ТЛП ПЗТ має відбуватися на основі постійного вивчення запитів та вимог споживачів, з'ясування їх потреби в функціональному призначенні об'єктів ТЛП;

- концентрації зусиль - передбачає концентрацію всіх ресурсів підприємств залізничної галузі над створенням ефективних об'єктів ТЛП, що забезпечать вдосконалення роботи підприємств залізничного транспорту;

- ситуаційного управління - означає постійний моніторинг ситуації на ринку транспортно-логістичних послуг і формування на цій основі обґрунтованих рішень щодо подальших напрямків розвитку об'єктів ТЛП, заснованих на ринкових прогнозах;

- комплексності - проявляється у всесторонньому прогресивному розвитку елементів ТЛП у взаємозв'язку із зовнішніми суб'єктами;

- конструктивності - передбачає створення в об'єктах ТЛП атмосфери співробітництва та довіри;

- надійності - означає зведення до мінімуму можливості не виконання зобов'язань з транспортно-логістичного обслуговування об'єктами ТЛП та можливості пошкодження (псування) вантажів;

- емерджентності - передбачає, що за рахунок розвитку на ПЗТ об'єктів ТЛП можливо досягнути якісних змін в параметрах транспортно-логістичного обслуговування та забезпечити покращення економічного становища підприємств галузі;

- раціональності - ґрунтується на тому, що розвиток ТЛП має відбуватися з врахуванням економічної активності регіонів, а саме вантажонапруженості ПЗТ і наявності крупних промислових зон, проходження міжнародних транспортних коридорів і транспортних магістралей;

- інформаційності - означає, що розвиток ТЛП має відбуватися в умовах наявності достовірної інформації про стан ситуації на ринку транспортно-логістичних послуг та одночасно забезпечувати формування єдиного інформаційного простору в залізничній галузі;

- інноваційності - передбачає інноваційний характер змін в об'єктах транспортно-логістичної інфраструктури підприємств залізничного транспорту;

- системності та інтеграції - означає, що об'єкти транспортно-логістичної інфраструктури, з одного боку, знаходяться у взаємозв'язку між собою та виступають елементом єдиної системи транспортно-логістичного обслуговування підприємств залізничного транспорту країни, що підсилює його перевізні спроможності.

Особливість даного підходу полягає в тому, що за рахунок інтеграції маркетингового і логістичного інструментарію розвитку буде забезпечено:

- раціональне розміщення мережі об'єктів ТЛП ПЗТ, що реалізується шляхом визначення потенційного ринку споживачів транспортно-логістичних послуг та з'ясування кількості і місця розташування відповідних інфраструктурних об'єктів;

- формування цільового ринку споживачів транспортно-логістичних послуг;

- досягнення відповідності параметрів об'єктів ТЛП стандартам транспортно-логістичного обслуговування;

- формування ефективної політики обслуговування та оптимального портфелю транспортно-логістичних послуг;

- вибір ефективних технологій обслуговування вантажного потоку;

- досягнення оптимального співвідношення між рівнем тарифів та якістю транспортно-логістичного обслуговування.

В цілому реалізація маркетингово-логістичного підходу до розвитку об'єктів ТЛП ПЗТ сприятиме не тільки досягненню змін в структурі та параметрах об'єктів ТЛП ПЗТ, але й забезпечить розширення клієнтської бази галузі та створення позитивного іміджу підприємств залізничного транспорту як найбільш надійного транспортно-логістичного оператора в країні.

Висновок. Отже, розвиток об'єктів ТЛП ПЗТ як інтегрованого базового компоненту, який визначає швидкість та якість транспортно-логістичного обслуговування, має відбуватися з урахуванням вимог споживачів та ґрунтуватись на використанні інтегрованого інструментарію розвитку. Маркетингово-логістичний підхід щодо розвитку ТЛП

підприємств залізничної галузі враховує параметри транспортно-логістичного обслуговування підприємствами залізничної галузі, інструменти просування послуг та завоювання лояльності їх споживачів, а також передбачає за рахунок інтеграції маркетингового і логістичного інструментарію розвитку забезпечення ефективного розміщення об'єктів ТЛІ ПЗТ, та відповідності портфелю транспортно-логістичних послуг сучасним вимогам споживачів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Sheth J. N. Implications of the Revised Definition of Marketing: From Exchange to Value / J. N. Sheth, C. Usley // *Journal of Public Policy and Marketing*. - 2007. - Vol. 26, № 2.- P. 302–307.
2. Prahalad C.K. The Future of Competition: Co-Creating Value with Customers / C.K. Prahalad, V. Ramaswamy. - Boston: Harvard Business Press, 2004. –P. 58-62
3. Аксьонов І.М. Створення економічного механізму управління пасажирським комплексом залізничного транспорту України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. екон. наук; спеціальність: 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / І.М. Аксьонов. – Харків, 2008. – 32 с.
4. Дейнека О.Г. Теоретичні та методологічні складові розвитку залізничного транспорту України / О.Г. Дейнека, Л.О. Позднякова // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. – 2008. - № 25. – С. 62-65.
5. Єдина транспортна система: навчальний посібник [Текст] / [Соболев Ю. В., Дикань В. Л., Дейнека О. Г., Писаревський І. М., Позднякова Л. О.]. – Харків: ООО «Олант», 2002. – 288 с.
6. Задворный Ю.В. Критерии оценки развития транспортной инфраструктуры региона / Ю.В. Задворный // *Российское предпринимательство*. – 2011. - № 1 (175). – С. 168 – 178.
7. Копитко В.І. Тенденції розвитку сучасної інфраструктури залізничного транспорту, враховуючи маркетингово-логістичний підхід [Електронний ресурс]/ В.І. Копитко – Режим доступу: <http://www.ekuzt.gov.ua/node/22>. - Назва з екрана.
8. Озерська Г.В. Розбудова мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів в умовах інтеграції до світової транспортної системи / Г.В. Озерська // *Наука й економіка*. – 2014. - № 4 (36). – С. 134 – 140.
9. Морозова И.А. Маркетинговое обеспечение развития инфраструктуры рынка транспортных услуг: автореф. дисс. на соиск. учен. степени д.э.н.; специальность: 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (3. Маркетинг)» / И.А. Морозова. – Волгоград, 2008. – 50 с.
10. Предводителева М.Д. Подходы к управлению качеством услуг: фокус на потребителя / М.Д. Предводителева, О.Н. Балаева // *Менеджмент в России и за рубежом*. - 2005. - № 2. - С. 90-100.
11. Кузьменко А. В. Процес розробки маркетингової стратегії підприємства / А. В. Кузьменко // *Вітчизняна наука: сучасний стан, актуальні проблеми та перспективи розвитку: матеріали I Всеукраїнська науково-практична інтернет – конференція (29 - 31 жовтня 2011 р., Переяслав-Хмельницький)*. – Переяслав-Хмельницький, 2011. – С. 73 – 75.
12. Кузьменко А. В. Поняття маркетингу та логістики в діяльності підприємств / А. В. Кузьменко // *Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання: тези доповідей III науково-практичної конференції Академії внутрішніх військ МВС України (22 листопада 2013 р., Харків)*. — Харків, 2013. – С. 147 – 148.
13. Крикавський Є. Логістичне управління: підручник / Є. Крикавський. – Львів: Видавництво національного університету «Львівська політехніка», 2005. – 684 с.
14. Окландер М.А. Логістика: підручник / М.А. Окландер. –К.: Центр учбової літератури, 2008. – 346 с.
15. Кузьменко А. В. Сутність маркетингу та логістики в діяльності підприємств/ А. В. Кузьменко // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. — 2013. — № 43. — С. 203-209.
16. Бартош А.А. Логистический подход в организации транспортного обслуживания / А.А. Бартош, Л.С. Хомич // *Материалы III Республиканского научно-практического семинара молодых ученых «Проблемы и перспективы современной науки» (23 ноября 2012 г., г. Минск)*. – Минский институт управления, 2012. – С. 32-38.

17. Кузьменко А. В. Основні принципи маркетинг-логістичного підходу на залізничному транспорті / А. В. Кузьменко // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: IX Международная научно-практическая конференция (14 ноября – 14 декабря 2014 г.,

Киев). – Киев, 2014. – С. 309 – 310.

18. Дикань В. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластера / В. Дикань // Українські залізниці: міжнар. техніко-екон. журн.- Харків 2014 - С. 22-26.

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

УДК: 331.108:656.13

ОБГРУНТУВАННЯ МЕТОДУ ВИЗНАЧЕННЯ ТА ОЦІНКИ КОМПЕТЕНЦІЙ ПРАЦІВНИКІВ ПІДПРИЄМСТВА

Водолажська Т.О., к.е.н., доцент (ХНАДУ)

Розглянуто існуючі методи визначення та оцінки компетенцій працівників підприємства, визначено основні їх переваги та недоліки. Встановлено критерії, за якими проведено порівняння існуючих методів. Обґрунтовано та проведено вибір найбільш доцільного методу визначення та оцінки компетенцій працівників – «Assessment center». Розроблено схему процесу їх визначення та уточнено зміст дій на кожному етапі.

Ключові слова: компетенції працівника, методи визначення компетенцій, оцінка компетенцій.

ОБОСНОВАНИЕ МЕТОДА ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНЦИЙ РАБОТНИКОВ ПРЕДПРИЯТИЯ

Водолажская Т.А., к.э.н., доцент (ХНАДУ)

Рассмотрены существующие методы определения и оценки компетенций работников предприятия, определены основные их преимущества и недостатки. Выбраны критерии, по которым проведено сравнение существующих методов. Обоснован и проведен выбор наиболее целесообразного метода определения и оценки компетенций работников - «Assessment center». Разработана схема процесса их определения и уточнено содержание действий на каждом этапе.

Ключевые слова: компетенции работника, методы определения компетенций, оценка компетенций.

JUSTIFICATION OF THE METHOD FOR DETERMINATION AND EVALUATION OF EMPLOYEES' COMPETENCIES

Vodolazhska T., Cand. Sc. (Econ.) (Kharkov National Automobile-Highway University)

The article is devoted to the methods that can be applied for the identification and evaluation of employees' competencies. The criteria according to which the methods can be compared to each other were defined, they are: simplicity, minor material costs, accessibility, objectivity, and others. The selection process was justified and it was carried out in order to choose the most appropriate method

for determining and assessing the employees' competences – which is the "Assessment centre». A three-stage scheme of the process of their determination was developed, and content of each stage was clarified. The first stage, which is the preparatory one, includes the goal identification, experts training and development, elaboration of a list with questions to conduct the research. The second stage of the assessment involves interviews, "brainstorming", testing and studies of business cases. On the third stage of information processing the list of existing competences including their signification is being defined; the key ones are being highlighted; the reference values of key employees' competencies are being determined; the deviations are being calculated; the decisions as to the key employees' competencies level improvement are being taken.

Keywords: *employee competences, methods of competences identification, competences evaluation.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. В наш час неодмінною умовою ефективного функціонування будь-яких підприємств (в тому числі автотранспортних) є розробка та реалізація різних стратегій: загальної стратегії підприємства, бізнес-стратегій, функціональних стратегій тощо. Провідною функціональною стратегією є стратегія управління персоналом (УП), оскільки всі інші стратегії розробляють з її врахуванням. Підґрунтям для вироблення стратегії УП та одним з етапів процесу її розробки є визначення компетенцій працівників – сукупності знань, умінь, навичок, здібностей, досвіду, цінностей та мотивів, моделей поведінки, особистісних якостей працівника у

певній галузі. Для визначення компетенцій працівників застосовують множину різних методів, яким властиві певні переваги і недоліки, та використання яких призводить до отримання відмінних результатів. У зв'язку з цим виникає необхідність вибору найбільш доцільного методу визначення компетенцій працівників.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У сучасній науковій літературі в галузі управління персоналом [1-9] існує достатньо велика кількість методів, що застосовуються для визначення та оцінки компетенцій працівників. Аналіз використання таких методів дозволив виявити основні властиві їм переваги та недоліки (табл. 1).

Таблиця 1

*Переваги і недоліки методів визначення і оцінки компетенцій працівників
[доопрацьовано автором за 1-9]*

Назва методу	Переваги	Недоліки
Анкетування	Простота; відсутність значних матеріальних витрат; систематизація та аналіз зібраної інформації	Не можна виявити схильності опитуваних; анонімність опитування; не дає повної картини ситуації
Тестування	Отримання кількісної характеристики за більшістю критеріїв оцінки; можлива комп'ютерна обробка результатів	Результати тесту не можуть дати повного уявлення про індивідуума
Інтерв'ювання	Допомагає налагодити контакт з опитуваним; дає повну і конкретну інформацію	Значні витрати часу та матеріальні витрати; труднощі у зборі та систематизації інформації; залежність від практичного досвіду інтерв'юера
Джерелознавчий (бібліографічний) метод	Можливість швидкого вивчення особистості; можливість прогнозування результатів діяльності працівника	Дає не повну інформацію про рівень розвитку особистісно-ділових якостей працівника; старіння інформації; суб'єктивізм
Спостереження	Дозволяє побачити швидкість прийняття рішень; оцінка особистісних якостей	Складності і труднощі процесу спостереження та визначення результатів спостереження; значні матеріальні витрати; суб'єктивізм

Назва методу	Переваги	Недоліки
Мозковий штурм	Не потрібно залучати висококваліфікованих фахівців або експертів; простота; не вимагає спеціальної підготовки учасників	Значні витрати часу; суб'єктивізм; в деяких випадках зниження ефективності проведення методу
Метод експертних оцінок	Відносна простота і можливість застосування для прогнозування практично будь-яких ситуацій	Значні витрати на залучення експертів; суб'єктивізм думок експертів, обмеженість їх суджень
Ділова гра	Можливість вивчати проблемну ситуацію всебічно; висока включеність і мотивація учасників; навчає працювати з інформацією, приймати рішення	Вимагає професіоналізму ведучого; може займати багато часу
Метод репертуарних решіток	Дозволяє отримувати унікальну інформацію про неочевидні критерії ефективності роботи	Займає багато часу; для проведення потрібен досвідчений інтерв'юер
Метод еталону	Чіткість; відносна простота	Неможливість врахувати велику кількість особистісних якостей працівника, суб'єктивізм
Метод прямих атрибутів	Невеликі витрати часу; точність інформації	Необхідно мати у розпорядженні вже готову модель компетенцій; обмеженість заздалегідь розробленими критеріями
Інтерв'ю за компетенціями	Простота; доступність; прогноз поведінки людини в аналогічних ситуаціях; мотивація робітників	Висока імовірність суб'єктивності оцінки
Метод «Assessment center»	Об'єктивність оцінки; багатоплановість; можливість розкриття потенціалу кожного учасника	Високі організаційні витрати; значні витрати часу; висока вартість методу; високий рівень стресу при отриманні зворотнього зв'язку
Метод «360 градусів»	Отримання різнобічної оцінки для одного співробітника; демократичність методу; створення і зміцнення довірчих відносин з клієнтами	Не використовується безпосередньо для основних кадрових рішень; суб'єктивізм; трудомісткість в обробці результатів
Матричний метод	Встановлення рівня професійних якостей, яких повинен досягти працівник	Не дозволяє оцінити результативність роботи
Метод стандартних оцінок	Простота; невеликі витрати; загальнодоступність	Суб'єктивність; односторонність оцінки; не враховує особливостей професійної діяльності кожного окремого працівника
Метод впорядкування рангів	Простий і зручний у застосуванні; оцінка на підставі професійних якостей	Значні витрати часу; відсутність можливості порівняння груп; недостовірність одержаних висновків оцінки
Метод альтернативних характеристик	Простий у вживанні; не має центральної тенденції та інших проблем рейтингових шкал	Може викликати незгоду тих, що працюють; суб'єктивізм

Продовження табл. 1

Назва методу	Переваги	Недоліки
Метод шкалування	Зручний і економічний; має докладний опис способу дій	Можливе широке поле інтерпретації у оцінювача; суб'єктивізм; схильність до перекручених оцінок
За допомогою багатоквадратної матриці	Простота; невеликі матеріальні витрати; загальнодоступність; оцінка особистісних якостей	Великі витрати часу; отримання неповних результатів оцінки; суб'єктивізм
Метод оцінки поведінки, що демонструється	Простота; невеликі матеріальні витрати; невеликі витрати часу; загальнодоступність; оцінка особистісних якостей	Отримання неповних та неточних результатів оцінки; суб'єктивізм
Метод оцінки критичних ситуацій	Простота; невеликі матеріальні витрати; загальнодоступність; сприяє кращому розумінню змісту роботи	Значні витрати часу; отримання неточних результатів оцінки; суб'єктивізм; відсутність мотивації

Виділення невіршених частин загальної проблеми. Основною проблемою є вибір найбільш доцільного із усього їх переліку методу визначення та оцінки компетенцій працівників підприємства, максимально звільненого від наявних недоліків.

Формулювання цілей статті. Обґрунтування вибору доцільного методу визначення та оцінки компетенцій працівників підприємства.

Виклад основного матеріалу дослідження. Вибір методу визначення та оцінки компетенцій працівників пропонується здійснювати виходячи із встановлених переваг існуючих методів на підставі певних критеріїв. Такими критеріями є: простота, незначні матеріальні та часові витрати, повнота і точність отриманої інформації, загальнодоступність, систематизація отриманих результатів, різнобічність оцінки, її об'єктивність, можливість прогнозування результатів діяльності працівника, оцінка особистісних якостей, знань, досвіду, рівня кваліфікації, мотивація (табл. 2).

Найбільш доцільним методом визначення компетенцій є той метод, який містить максимальну кількість критеріїв, тим самим посідає перший ранг. Таким методом, за результатами проведеного дослідження, є метод «Assessment center», що отримав 9 балів із 13 можливих (табл. 2). Його суть полягає у

багатоаспектній оцінці персоналу, заснованій на моделюванні ключових моментів діяльності окремих працівників для виявлення наявних у них особистісно-ділових професійно значущих якостей та визначення відповідності компетенцій працівників підприємства його цілям, стратегії, корпоративній культурі, структурі, технологіям із застосуванням спеціалізованих оціночних процедур.

Визначення і оцінку компетенцій працівників підприємства на основі методу «Assessment center» пропонується здійснювати за схемою (рис. 1). Представлений процес визначення компетенцій працівників передбачає три етапи: підготовчий, проведення оцінки та обробки результатів.

На *підготовчому етапі* визначаються цілі проведення оцінки компетенцій, проводиться підготовка та навчання експертів з метою вироблення конкретних умінь і навичок для роботи в рамках «Assessment center» і подальшої кадрової роботи, складається перелік запитань для проведення досліджень.

Етап *проведення оцінки* здійснюється за допомогою комплексу методів, що дозволяє отримати взаємодоповнюючу інформацію про результати оцінки та зробити загальний висновок. Такими методами є інтерв'ю, «мозковий штурм», «ділова гра» та тестування (табл. 2).

Таблиця 2

Ранжування методів визначення та оцінки компетенцій працівників

Метод оцінки	Критерії											Всього, балів	Ранг	
	Простота	Незначні матеріальні витрати	Незначні витрати часу	Загальнодоступність	Повнота та точність отриманої інформації	Систематизація отриманих результатів	Отримання різнобічної оцінки	Об'єктивність оцінки	Можливість прогнозування результатів діяльності працівника	Оцінка особистісних якостей	Оцінка на підставі знань, досвіду, кваліфікації			Мотивація
Стандартних оцінок	+	+	+	+									4	
Тестування	+	+		+		+	+	+					6	
Інтерв'ювання				+	+		+		+	+	+		6	
Анкетування	+	+	+	+		+		+					6	
Джерелознавчий		+	+			+			+		+		5	
Спостереження					+				+	+			3	
Мозковий штурм	+	+		+			+		+	+	+	+	8	2-4
Експертних оцінок	+		+		+		+		+		+		6	
Ділова гра	+	+		+			+		+	+	+	+	8	2-4
Репертуарних решіток					+	+	+		+	+	+		6	
Прямої атрибутив	+		+		+						+	+	5	
Метод еталону	+	+					+				+		4	
Інтерв'ю за компетенціями	+			+	+		+		+	+	+	+	8	2-4
«360 градусів»		+		+	+		+		+	+	+		7	
«Assessment center»				+	+	+	+	+	+	+	+	+	9	1
Шкалування		+	+		+					+	+		5	
Впорядкування рангів	+	+		+				+			+		5	
Альтернативних характеристик	+	+	+	+			+			+			6	
Матричний метод					+	+	+	+	+	+	+		7	
За допомогою багатоквдратної матриці	+	+		+						+			4	
Оцінки критичних ситуацій	+	+		+			+		+	+			6	
Оцінки поведінки, що демонструється	+	+	+	+						+	+		6	

Етап *обробки результатів* передбачає визначення переліку наявних компетенцій працівників (знань, вміннь, здібностей та особистісних якостей працівника, його професійних навичок, кваліфікації та досвіду, які працівник використовував під час виконання роботи) та їх значень; виведення експертом підсумкових оцінок за

проведеними методами; визначення переліку ключових компетенцій працівників; встановлення їх еталонних значень; розрахунок відхилень фактичних значень ключових компетенцій працівників від еталонних та формування рішень щодо підвищення рівня ключових компетенцій працівників підприємства.



Рис. 1. Пропонований процес визначення компетенцій працівників

Висновки. Таким чином, розглянуто існуючі методи визначення та оцінки компетенцій працівників, визначено притаманні кожному з них основні переваги і недоліки. Обґрунтовано, що найбільш доцільним методом оцінки є метод «Assessment center», який може застосовуватися для визначення та оцінки компетенцій усіх категорій працівників підприємства. На основі цього методу запропоновано процес визначення та оцінки компетенцій працівників, що передбачає етапи: підготовчий, проведення оцінки та обробки результатів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Армстронг М. Стратегическое управление человеческими ресурсами / М. Армстронг ; пер. с англ. Н.В. Гринберг. – М. : ИНФРА-М, 2002. – 328 с.
2. Балабанова Л.В. Управление персоналом : підруч. / Л.В. Балабанова, О.В.Сардак. – К. : Центр учбової літератури, 2011. – 468 с.
3. Бутенко Я.В. Компетенции персонала : что это такое и как их оценить [Электронный ресурс] / Я.В. Бутенко – Режим

доступа: http://www.training.com.ua/live/release/Kompetentsii_personala_chno_et_o_takoe_i_kak_ih_otsemit_CTC

4. Дуракова И.Б. Управление персоналом : учеб. / И.Б. Дуракова. – М. : ИНФРА-М, 2010. – 570 с.
5. Клецова К.В. Формування компетенцій персоналу як основа забезпечення його конкурентоспроможності на ринку праці / К.В. Клецова // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2010. – № 1 (143). Ч. I. – С. 144–151.
6. Сардак О.В. Розробка системи компетенцій персоналу підприємства / О.В. Сардак // Вісник Дніпропетровського університету. Серія «Економіка». – Дніпропетровськ : ДНУ. – 2010. – Вип. 4 (3). – С. 122–126.
7. Bertchel O. Personal-Management. – Stuttgart, 2003. – S.544
8. Buehner R. Personal management. – Muenchen-Wien, R. Oldenbourg, 2005.
9. Storey J. Managing Human Resource and Industrial Relations / J.Storey, K. Season. – Open University Press, Buckingham, 1993

*Рецензент д.е.н., професор ХНАДУ Криворучко О.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Сухорукова Т.Г.*

УДК: 658

МОДЕЛИРОВАНИЕ ФУНКЦИОНАЛЬНОГО КОНФЛИКТА ПРИ ТРАНСФОРМАЦИИ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ ПРЕДПРИЯТИЯ

Гетьман О.А., аспирант (ХНУСА)

Любой процесс трансформации организационной структуры имеет движущую силу. Одной из таких сил является функциональный конфликт. В этом контексте важно управлять конфликтом, чтобы трансформация структуры была позитивна для предприятия в целом, а не служила интересам одной из его составных частей. В данной статье рассмотрен вопрос, касающийся использования в практическом менеджменте модели управления функциональными конфликтами между составными частями организации в процессе реализации стратегии развития при трансформации ее организационной структуры.

Ключевые слова: трансформация, структура, конфигурация, стратегия, взвешенный диграф, функциональный конфликт.

МОДЕЛЮВАННЯ ФУНКЦІОНАЛЬНОГО КОНФЛІКТУ ПРИ ТРАНСФОРМАЦІЇ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ ПІДПРИЄМСТВА

Гетьман О.О., аспірант (ХНУБА)

Будь-який процес трансформації організаційної структури має рушійну силу. Однією з таких сил є функціональний конфлікт. У цьому контексті важливо управляти конфліктом, щоб трансформація структури була позитивна для підприємства в цілому, а не служила інтересам однієї з його складових частин. У даній статті розглянуто питання щодо використання в практичному менеджменті моделі управління функціональними конфліктами між складовими частинами організації в процесі реалізації стратегії розвитку при трансформації її організаційної структури.

Ключові слова: трансформація, структура, конфігурація, стратегія, зважений диграф, функціональний конфлікт.

MODELING OF FUNCTIONAL CONFLICT IN THE TRANSFORMATION OF THE ORGANIZATIONAL STRUCTURE

*Getman O.A., a graduate student
(Kharkiv National University of Construction and Architecture)*

Any process of transformation of the organizational structure is the driving force. One of these forces is a function of the conflict. In this context, it is important to manage the conflict, to the transformation of the structure has been positive for the company as a whole and did not serve the interests of one of its components. In this article the question on the use of a practical management model management functionality conflicts between the constituent parts of the organization in the implementation of development strategy in the transformation of its organizational structure. The relevance of the chosen research topic today is determined by the ever-growing need to develop a new theory of improving the management of organizations. Therefore, at the present stage are important new approaches to the modeling of functional conflict, enabling accelerate the implementation of enterprise development strategies.

Management of the transformation process the company structure, the formation of new configurations is important, and sometimes decisive influence on his work. The conflict must be used as the engine of the transformation process and the process of implementation of the development strategy, it

is important to the ability to head a timely use conflicts, have the ability to transform the mutual representation of participants from enemies into partners. To do this, it should clearly define the degree of influence in the parts of the structure of the organization to determine the basic type, especially when there are complex or hybrid configuration forms.

Key words: transformation, structure, configuration strategy, a weighted digraph, functional conflict.

Постановка проблеми: Необходимость теоретического обоснования управляемости функциональными конфликтами при трансформационных процессах возникла задолго до появления большинства современных методов построения математических моделей конфликтных ситуаций. Актуальность выбранной темы исследования сегодня определяется постоянно растущей необходимостью развивать новые теории повышения эффективности управления организациями. Поэтому на современном этапе важны новые подходы к разработке моделей функциональных конфликтов, дающие возможность ускорять процесс реализации стратегий развития предприятий.

Анализ исследований и публикаций, выделение нерешенных частей общей проблемы: Основной вклад в современные методы построения математических моделей конфликтных ситуаций был сделан во второй половине прошлого столетия и начале текущего. Данной проблематикой занимались такие авторы как: Арнольд В.И., Лефевр В.А., Смолян Г.Л., Покорная О.Ю., Саати Т.Л. и другие [1-4]. Но, несмотря на масштабность исследований, вопрос, касающийся применения в практическом менеджменте моделей построения функциональных конфликтов, используемых в качестве катализаторов трансформационного процесса, является недостаточно изученным.

Цель данной статьи: определение основных подходов к разработке модели функциональных конфликтов, дающей возможность ускорять реализацию стратегий развития предприятий.

Основная часть: Управление организацией связано напрямую с ее развитием, так как развитие является необходимым условием ее существования. Вопрос заключается в том, любое ли положительное изменение в организации можно считать развитием? Не все новое в ходе изменений или обновлений может привести к положительному результату, так как не все новое прогрессивно.

Прогрессивно только то, что эффективно, вне зависимости от функции времени, то есть от того, в каком временном интервале возникло данное изменение.

С другой стороны, изменения могут повлиять на качество и эффективность деятельности, но принципиальная основа деятельности компании может остаться прежней. Изменение - налицо, а развития нет.

Развитие, будь то частная структура, акционерное общество, бюджетная организация или неформальное объединение, непосредственно связано с образованием конфликта и его разрешением. Поэтому, в качестве примера, предлагается к использованию в практическом менеджменте модель управления функциональными конфликтами между составными частями организации в процессе реализации стратегии развития при трансформации ее организационной структуры.

Концептуальным направлением создания стратегии есть понимание того факта, что структура не заменяет стратегию, а является ее составной частью, при этом очевидна возможность разработки стратегии развития предприятия через структурную трансформацию.

С целью правильного применения модели управления конфликтами между основными частями структуры, предлагается перечень основных конфигурационных форм [5] и их главных характеристик (табл.1).

Следует обратить внимание, что при безошибочном определении типа внешней среды, в которой работает предприятие (простая – стабильная, простая – динамичная, сложная – стабильная, сложная – динамичная), возможно своевременное принятие решения руководителем о необходимости трансформации структурной конфигурации предприятия с использованием функционального конфликта, в качестве катализатора трансформационного процесса. [6].

Таблиця 1

Основные структурные конфигурации

<u>Структурная конфигурация</u>	<u>Основной координационный механизм</u>	<u>Ключевая часть организации</u>	<u>Тип децентрализации</u>	<u>Тип внешней среды</u>
Простая структура	Прямой контроль	Стратегический апекс	Вертикальная и горизонтальная централизация	Простая, динамичная,
Механистическая бюрократия	Стандартизация рабочих процессов	Техноструктура	Ограниченная вертикальная селективная децентрализация	Простая, стабильная
Профессиональная бюрократия	Стандартизация навыков и знаний	Операционное ядро	Вертикальная и горизонтальная децентрализация	Сложная, стабильная
Дивизиональная форма	Стандартизация выпуска	Срединная линия	Ограниченная вертикальная параллельная децентрализация	Средняя степень сложности, средняя степень динамичности
Адхократия	Взаимное согласование	Вспомогательный персонал	Селективная вертикальная и горизонтальная децентрализация	Сложная, динамичная

При этом, функциональный конфликт – это конфликт, основным критерием которого является его разрешимость при развитии синергизма или антагонизма переменных, при переходе на новый, более высокий уровень [7].

Следует также акцентировать внимание на том, что конфликты между структурными частями предприятия при трансформации организационной структуры являются групповыми, при этом функциональным конфликтом в указанном случае может быть только тот конфликт, который способствует смене конфигурации организации с исходной формы в иную, соответствующую по типу структуры влиянию основных факторов внешней среды (сложность и динамичность) с учетом влияния факторов среды внутренней. При этом тип структуры идентифицируется в соответствии с наличием доминирующего в организации координационного механизма, степени децентрализации, влияния определенной части структуры [7].

Предлагается применить в качестве основы модели построения функционального конфликта систему, состоящую из сбалансированных и несбалансированных

циклов, учитывающей в наиболее высокой степени динамические свойства системы.

Для того, чтобы система считалась динамической, необходимо выполнение следующих условий:

1. Система должна содержать не менее одного цикла с весами, которые не равны 0;
2. Как минимум, одна переменная должна быть определена, как переменная «входа», через которую система получает энергию извне [8].

Основой данного построения будет представление конфликта в виде взвешенного означенного диграфа.

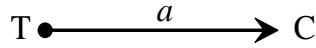
Взвешенный диграф – это означенный граф, каждая упорядоченная линия которого, обозначающая позитивное или негативное отношение между переменными, отмечена рациональным числом [8].

Принято считать, что основной причиной трансформации конфигурации есть изменение знака отношения между участником конфликта и причиной конфликта [8]. На примере трансформации структурной конфигурации, называемой «механистическая» в структурную форму – «дивизиональная» будет показан трансформационный переход

при создании функционального конфликта между основными частями структур, и лишь впоследствии произойдет изменение знака отношения между участником конфликта и причиной конфликта.

Первая стадия образования функционального конфликта начинается с

определения существования позитивной связи на примере базисного отношения между срединной линией (С), как основной частью планируемой структуры и технотструктурой (Т), как ключевой частью механистической формы (рис.1).



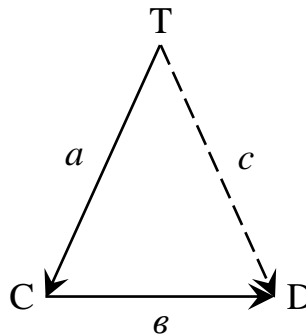
Т – технотструктура

С – срединная линия

Рис. 1.- Бесконфликтное состояние

Вторая стадия – это трансформация системы из бесконфликтного состояния в конфликтное с помощью новой причинной переменной Д (дивизиональная структурная форма) путем образования несбалансированного цикла, учитывая

отрицательный знак отношения ТД, вес которого равен некоторому значению – c , а также учитывая положительный знак отношения СД, вес которого равен значению – b (рис.2). При этом должно соблюдаться условие: по модулю.



Д – дивизиональная форма

Рис. 2.- Трансформация системы из бесконфликтного состояния в конфликтное

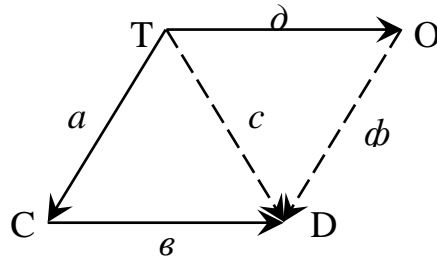
Третья стадия – это трансформация системы с целью образования нового несбалансированного цикла (новая причинная переменная О – противодействие образованию дивизиональной структурной формы) для уменьшения меры конфликтности системы. При этом образуется несбалансированный цикл, учитывая отрицательный знак отношения ДО, вес которого равен некоторому значению – ϕ и положительный знак отношения ТО, вес которого равен значению - d (рис.3). В этом

случае также необходимо соблюдение условия: $d * \phi < c$.

Четвертая стадия - трансформация системы с целью образования еще одного нового конфликтного цикла (новая переменная П – действия, направленные на ускорение процесса образования новой структурной формы) с целью трансформации системы из конфликтного состояния в бесконфликтное (рис.4). При этом образуется несбалансированный цикл, так как отношение

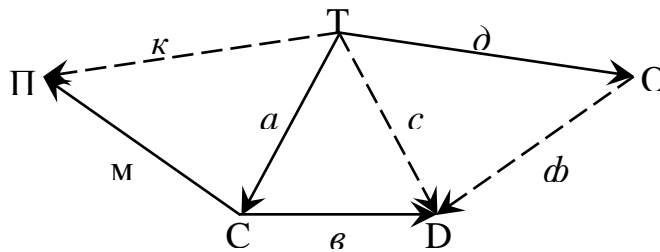
ТП является негативным, отрицательное значение веса которого равно значению $-k$, а отношение ПС – положительным, положительное значение веса которого равно $-m$.

Соблюдение условия $k * m > a$ по модулю – строго обязательно.



O – противодействие образованию дивизиональной формы

Рис.3. Образование первого несбалансированного цикла



П – действия, направленные на ускорение процесса образования дивизиональной формы

Рис.4. Образование второго несбалансированного цикла

Пятая стадия - преобразование положительной обратной связи между ключевыми частями исходной и планируемой структурными формами, а именно срединной линии и технотруктуры - в отрицательную, путем преобразования несбалансированного цикла в сбалансированный, чей суммарный позитивный вес достаточен для инвертирования позитивного отношения

между базисными переменными системы на негативное (рис. 5).

Произошло превращение антиантагонистической системы в антагонистическую (бесконфликтную), так как произведение двух сильнейших коэффициентов обратной связи больше по модулю величины коэффициента слабой позитивной связи.

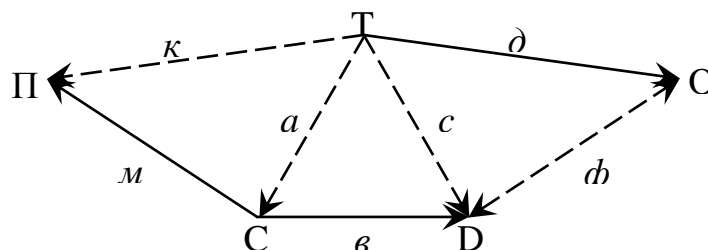


Рис. 5. Трансформация системы из конфликтного состояния в бесконфликтное

На заключительном этапе следует отметить, что для динамической системы обязательным условием является получение энергии извне для переменной «входа». В исследуемом примере указанной переменной является Т (техноструктура). При отсутствии получения энергии знак отношения ТП и ТД поочередно может быть изменен на позитивный (при правильном управлении ситуацией со стороны руководителя организации), при этом отношения ТС и ТД также поочередно станут

позитивными (постадийное превращение антиантагонистических систем в синергетическую). Другими словами, произошло изменение знака отношения между участником конфликта и причиной конфликта, система перешла на качественно новый уровень, процесс трансформации структурной формы из механистической в дивизиональную завершен. (рис.6).

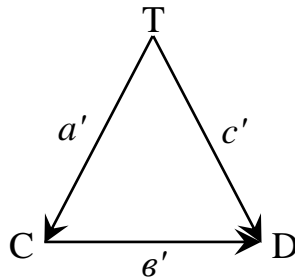


Рис.6. Трансформация в планируемую структурную форму

В связи с изложенным выше возникает необходимость наиболее точного определения весов отношений между переменными, которые могут быть представлены произвольными рациональными числами, при этом вес отношения – это выраженная в количественной форме степень влияния одной причинной переменной на другую.

Учитывая математическую и логическую сложность определения указанных значений в связи с тем, что функциональные конфликты, как и дисфункциональные, возникающие между структурными частями организаций сложны, иногда недостаточно

понятны и, как правило, включают неопределенность, для определения значений весов отношений причинных переменных конфликта предлагается применить метод экспертных оценок [9-11].

Метод экспертных оценок – это комплекс логических и математических процедур, направленный на получение от специалистов информации, ее анализ и обобщение с целью подготовки и выбора рациональных решений[12].

Матрица определения значений указанным методом выглядит следующим образом (табл.2).

Таблица 2

Оценка значения веса отношения переменных конфликта

Эксперт №	Зарождающийся конфликт (1 балл)	Минимальный вес (2 балла)	Средний вес (3 балла)	Максимальный вес (4 балла)	Критический вес (5 баллов)
1	a_1				
...		$a_{...}$			
n				a_n	

Определение значения веса отношения переменных предлагается обозначить путем выведения среднеарифметического балла по группе. При этом значения будут определяться комиссией, назначенной руководителем исследуемого предприятия, с привлечением

специалистов сторонних организаций по 5-бальной шкале. Определение значения веса производится для всех отношений причинных переменных циклов (полуциклов).

Управление трансформационным процессом структуры предприятия,

образование новых конфигураций имеет важное, а иногда и решающее воздействие на его деятельность. Конфликт должен быть использован как двигатель процесса трансформации и процесса реализации стратегии развития предприятия, при этом важно умение руководителя своевременно использовать конфликты, обладать способностью трансформировать взаимное представление участников из врагов в партнеров. Для этого следует четко определить степень влияния частей структуры в данной организации с целью определения основополагающего типа, особенно при существовании сложных или гибридных конфигурационных форм[7].

Выводом к данной статье может служить следующее утверждение. Использование функционального конфликта в нужном направлении для достижения цели трансформации – одна из основных задач менеджмента предприятия, при этом менеджерам стратегической вершины необходимо своевременно моделировать конфликт, который будет носить затухающий характер, ведущий к стабилизации системы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Арнольд В.И. «Жесткие» и «мягкие» математические модели. / В.И. Арнольд - М.: МЦНМО, 2004. - 32 с.
2. Лефевр В.А., Смолян Г.Л. Алгебра конфликта. / В.А. Лефевр, Г.Л. Смолян - М.: Знание, 1968. - 65 с.
3. Покорная О.Ю. Математическое моделирование оптимальных стратегий в условиях конфликта [Текст] / О. Ю. Покорная, И. Ю. Покорная, Д. В. Прядкин // Молодой ученый. — 2011. — №4. Т.1. — С. 16-19.
4. Саати Т.Л. Математические модели конфликтных ситуаций. / пер. с англ. В. Н. Веселова, Г. Б. Рубальского ; под ред. [и с предисл.] И. А. Ушакова - М.: Советское радио, 1977. - 302 с.
5. Mintzberg H. Structure in Fives: Designing Effective Organizations/ Henry Mintzberg. - Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, 1983. - 312 p.
6. Андреева Т. Е. Основные подходы к разработке математической модели определения влияния факторов сложности и динамичности внешней среды предприятия в формате перспектив его развития [Текст] / Т. Е. Андреева, О. А. Гетьман // Економіка. Управління. Інновації. – 2015. – Вып. 1 (13).
7. Андреева Т. Е. Использование функционального конфликта между заинтересованными группами в качестве катализатора процесса изменения организационной структуры [Текст] / Т. Е. Андреева, О. А. Гетьман// Socio-economic problems of management: Collective monograph. – Thorpe-Bowker®, Melbourne, Australia, 2015. — С. 107-122.
8. В.Светлов. Конфликт: модели, решения, менеджмент./ В. Светлов. – СПб.: Питер, 2005 – 540 с.
9. Аверьянов Л.Я. Контент-анализ / Л.Я. Аверьянов. - М. : КноРус, 2007. – 456 с.
10. Экспертные оценки: методология и практика применения / И.П. Артюхов, Н.А. Горбач, С.Л. Бакшеева и др. // Фундаментальные исследования. – 2012. - № 10. – С. 11-15.
11. Бешелев, С.Д. Экспертные оценки / С.Д. Бешелев, Ф.Г. Гурвич. - М. : Наука, 1973. – 161 с.
12. Профессиональное образование / Словарь. Ключевые понятия, термины, актуальная лексика. — М.: НМИЦ СПО. – 1999.

*Рецензент д.э.н., профессор ХНУСА Доронина М.С.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГУЖТ Сухорукова Т.Г.*

УДК: 658

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ПІДПРИЄМСТВА: ЕВОЛЮЦІЯ ВИЗНАЧЕННЯ, СКЛАДОВІ, ЗАГРОЗИ

Гладух М.В., здобувач (УкрДУЗТ)

В статті розглянуто розвиток, поняття та аналіз економічної безпеки підприємства. Проаналізовано стан захищеності від внутрішніх та зовнішніх загроз. Виділено складові економічної безпеки, розглянута еволюція та визначені загрози, ризики та головні цілі економічної безпеки підприємства. Визначено що поняття економічної безпеки дозволяє зрозуміти, що сучасні підприємства, знаходячись в різних ситуаціях, змушені приймати ризикові рішення для попередження загроз та небезпек.

Ключові слова: економічна безпека, аналіз, загрози внутрішні та зовнішні, ризики, еволюція, підходи

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ: ЭВОЛЮЦИЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ, СОСТАВЛЯЮЩИЕ, УГРОЗЫ

Гладух М.В., соискатель (УкрГУЖТ)

В статье рассмотрено развития, понятия и анализ экономической безопасности предприятия. Проанализировано состояние защищенности внутренних и внешних угроз. Выделены составляющие экономической безопасности, рассмотрена эволюция и определены угрозы, риски и главные цели экономической безопасности предприятия. Определено, что понятие экономической безопасности позволяет понять, что современные предприятия, находясь в разных ситуациях вынуждены принимать рисковые решения для предупреждения угроз и опасностей.

Ключевые слова: экономическая безопасность, анализ, угрозы внутренние и внешние, риски, эволюция, подходы

ECONOMIC SECURITY OF COMPANIES; THE EVOLUTION OF DEFINITION, COMPONENTS AND THREATS

Gladuh M.V., degree-seeking student (USU of RT)

The article is about the development and analysis of the concept of economic security. The author had analyzed the state of protection against internal and external threats and identified components of economic security, examined the evolution and determined his own views about threats, risks and main goals of economic security. It was determined that modern companies in variety of different situations need to take risky decisions to prevent threats and possible dangerous. One of the main goals of economic security is to ensure its stable and the most effective functioning nowadays and high potential for development in the future.

Keywords: economic security, analysis, internal and external threats, risk, evolution, development, effective.

Постановка проблеми. Економіка України все більше відстає від економіки розвинутих країн. Проведення неадекватної політики, реформування всіх галузей держави, відсутність конкурентоздатного науково-технічного потенціалу, залежність від техніки, технологій фінансових структур розвинутих країн посилило без того тяжкі положення самої країни та суб'єктів господарської діяльності. Тому дослідження основних чинників економічної безпеки, виявлення негативних факторів та їх вплив на діяльність підприємств

є пріоритетним питанням для забезпечення умов економічного зростання потенціалу підприємств різних форм власності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Спочатку поняття економічної безпеки розглядалось, як забезпечення умов збереження комерційної таємниці та інших таємниць підприємства. Забезпечення економічної безпеки вважалось насамперед перед усіма як захист інформації і тому присвячено багато публікацій. На думку А.Сміта [1], узгодженість стабільності економічної безпеки є функція “невидимої руки ринку”, а безпека учасників ринку, що діють раціонально є природним ризиком. Шаваєв А.Г. [2] під економічною безпекою підприємств розуміє найбільше ефективне використання ресурсів для запобігання загроз та забезпечення стабільного функціонування підприємства на сьогоднішній час і в майбутньому. Ярочкин В.І. [3] визначає систему безпеки, як організовану сукупність спеціальних органів, служб, коштів, методів та заходів, які забезпечують захист життєво важливих інтересів особистості та підприємства від внутрішніх та зовнішніх загроз. Забродський В.А.[4] трактує поняття економічної безпеки підприємств, як «кількісну та якісну характеристику властивості підприємства відображати здатність «самовиживання» та розвиток в умовах виявлення зовнішніх та внутрішніх загроз». Ковальов Т. і Сухорукова Т.[5], розуміють економічну безпеку підприємства, як стан захищеності діяльності підприємства від негативного впливу зовнішнього оточення, а також здатність своєчасно усувати різноманітні загрози або пристосуватися до існуючих умов, які не відбиваються негативно на його діяльності. Дубецька С.П.[6] пропонує розглядати економічну безпеку підприємства, як стан об'єкта в системі його зв'язків з точки зору його стійкості та розвитку в умовах внутрішніх і зовнішніх загроз, непередбачуваних дій та складно прогнозованих чинників. Л.І.Абалкин [7] розглядає економічну безпеку підприємства, як сукупність умов та факторів, які забезпечують незалежність економіки, стабільність та стійкість, здатність постійного оновлення та самовдосконаленню. Грунін О.А., Грунін С.О.[8] трактують економічну безпеку підприємства, як захищеність діяльності від

негативного впливу зовнішнього середовища, а також різні варіанти загроз чи пристосуванні до існуванні умов, які не позначаються на діяльність

Проте аналіз джерел дозволяє зробити висновок, що в економічній літературі відсутня єдність поглядів учених щодо визначення сутності поняття

«економічна безпека підприємства».

Метою даної статті є дослідження та аналіз поняття економічної безпеки підприємства, розгляд еволюції поняття та визначення власних поглядів і визначення поняття, загроз, ризиків та головних цілей економічної безпеки підприємства.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Поняття «Економічна безпека» пройшло чимало переосмислень у зв'язку зі зміною умов зовнішнього середовища і з урахуванням факторів, які зумовлюють процеси управління. Вперше поняття «Економічна безпека» почало застосовуватись на Заході у зв'язку зі зростанням проблеми обмеженості ресурсів та розпадом колоніальної системи, що призвело до порушення традиційних зв'язків між постачальниками ресурсів, життєво необхідних індустріальним суспільствам.

Економічна безпека як наука в Україні зародилась на початку 90-х років минулого століття і розглядалась науковцями з позиції захисту комерційної таємниці підприємства. В подальшому досліджуючи дане поняття вчені — економісти почали виділяти зовнішні впливи на економічну безпеку підприємства, а саме термін «економічна безпека» трактувати, як захищеність економічних інтересів підприємства від впливу несприятливих умов зовнішнього середовища.

Вчені — економісти виділили шість етапів розвитку еволюції економічної безпеки підприємства:

- Перший етап розвитку почався з 1991 по 1997 рр. Загроза економічної безпеки підприємства виникала зі сторони персоналу підприємства, який міг розголосити його комерційну таємницю.

- Другий етап розвитку охоплює 1998 та 1999 рр. Поняття «Економічна безпека підприємства» почали розглядати, як можливий негативний вплив на його діяльність зовнішнього середовища.

- Третій етап розвитку почався з 1999

по 2002 рр. Для цього періоду характерний розгляд цього поняття з позиції окремих аспектів діяльності підприємства.

- На четвертому етапі, який співпадає за часом з третім, тобто з 1999 по 2002 рр., вчені виділили функціональні складові економічної безпеки підприємства, а загрози починають розділяти на зовнішні та внутрішні.

- П'ятий етап охоплює період з 2002 по 2005 рр. На цьому етапі розвитку економічна безпека підприємства ототожнюється з ефективним його функціонуванням у ситуації ризику. Ризик — це важливий елемент підприємницької діяльності. Основна риса характеру підприємця — нахил до ризику.

- Шостий етап почався у 2005 році і триває по цей час. Його особливістю є розгляд економічної безпеки підприємства в залежності від його галузевої приналежності, а загрози економічної безпеки підприємства розглядаються, як зовнішні так і внутрішні середовища підприємства.

Отже, розглянувши етапи розвитку еволюції поняття економічної безпеки підприємства, можна детальніше зосередитись на окремих питаннях.

До видів загроз економічної безпеки підприємств відносяться внутрішні та зовнішні загрози.

Внутрішні загрози включають в себе:



Рис. 1. Основні функціональні складові економічної безпеки підприємства

Фінансова складова вважається провідною й вирішальною для ефективного функціонування підприємства та включаю в себе наступні ризики:

- ризик зміни цін на сировину, матеріали, енергоресурси і т.д.;

- протиправні чи інші негативні дії персоналу суб'єкта підприємницької діяльності, що загрожують функціонуванню та розвитку підприємства;

- порушення порядку використання технічних засобів;

- низький рівень кадрового, організаційно-правового, інформаційно-аналітичного забезпечення управління потенційними ризиками.

До зовнішніх загроз відносять:

- роботу служб безпеки суб'єктів підприємницької діяльності, як вітчизняних так і зарубіжних, з метою пригнічення конкурентів, заволодіння ринками збуту чи майном конкурентів;

- протиправну діяльність організованих злочинних формувань та окремих осіб з метою заволодіння майном суб'єктів підприємницької діяльності;

- роботу спеціальних служб іноземних держав, щодо здобуття інформації про економічні процеси у сфері підприємництва з метою здійснення анти конкурентних заходів.

По-друге, треба розглянути економічну безпеку підприємства з боку чинників підприємницьких ризиків. Основними напрямками організації економічної безпеки підприємства є окремі функціональні складові (Схема 1):

- ризик зниження фінансової стійкості підприємства (прибутковості, рентабельності, абсолютної та поточної ліквідності);

- ризик зміни вартості фінансових інструментів;

- ризик затримки або несплати

дебітором боргів;

- ризик неможливості погашення кредиторської заборгованості;
- ризик, пов'язаний зі зміною курсу валюти;
- ризик, пов'язаний зі змінами цін на обладнання;
- ризик, пов'язаний з падінням купівельної спроможності грошей;
- ризик, пов'язаний зі знецінюванням активів підприємства, нестачею оборотних коштів;
- ризик, пов'язаний з неплатоспроможністю покупця.

Техніко-технологічна складова передбачає аналіз ринку технологій стосовно виробництва продукції аналогічного профілю певного підприємства та включає в себе наступні ризики:

- ризик появи у конкурентів нової технології виробництва з меншими витратами;
- ризик відсутності уваги до впровадження інновацій, заохочувальних заходів щодо винахідництва та раціоналізаторства з боку керівництва підприємства;
- ризик, пов'язаний з неефективністю інноваційної діяльності підприємства;
- ризик, пов'язаний з відсутністю технологічних змін;
- ризик, пов'язаний з позаплановими простоями обладнання;
- ризик нераціонального використання виробничих потужностей.

Екологічна складова повинна гарантувати безпеку суспільству від суб'єктів господарювання, що здійснюють виробничо-комерційну діяльність. Вона включає в себе наступні ризики:

- ризик, пов'язаний з шкідливістю виробництва;
- ризик, пов'язаний з надзвичайними і аварійними ситуаціями;
- ризик, пов'язаний зі збільшенням гранично допустимої концентрації шкідливих викидів;
- ризик, пов'язаний із забрудненням навколишнього середовища;
- ризик втрати здоров'я працівником підприємства через невідповідність умов праці існуючим нормативам;
- ризик недостатнього забезпечення відповідності екологічності результатів

виробництва затвердженим нормативним актам.

Інтелектуальна та кадрова визначає інтелектуальний та професійний склад кадрів та включає в себе наступні ризики:

- ризик несанкціонованого використання інтелектуальної власності підприємства з корисливою метою;
- ризик викрадення дизайнерських ідей;
- ризик втрати інтелектуальної власності підприємства;
- ризик морального зносу інтелектуального капіталу;
- ризик відсутності креативного типу мислення, професіоналізму працівників;
- ризик недостатності інтелектуального потенціалу для інвестування;
- ризик зниження питомої ваги інженерно-технічних працівників і науковців у загальній кількості працюючих;
- ризик зниження раціоналізаторської та винахідницької активності.

Інформаційна складова формується на здійснення збору всіх видів інформації і та аналізу отриманої інформації з дотриманням загальноприйнятих принципів. Вона включає в себе наступні ризики:

- ризик відсутності або недостатності економічних досліджень та використання їх результатів;
- ризик недостатнього рівня забезпечення необхідною для роботи інформацією за обсягом, якістю і своєчасністю надання;
- ризик помилки при зборі інформації;
- ризик несанкціонованих дій по знищенню, спотворенню, блокуванню інформації;
- ризик зовнішніх і внутрішніх атак на інформаційну безпеку підприємства;
- ризик заволодінням носіями інформації.

Політико-правова складова охоплює в себе аналіз загроз негативних впливів; оцінку поточного рівня забезпечення; планування комплексних заходів спеціалізованими підрозділами підприємства; здійснення ресурсного планування; планування роботи відповідних функціональних підрозділів підприємства. Ця складова включає в собі такі ризики:

- ризик, пов'язаний зі страйками, народними хвилюваннями;

- ризик, пов'язаний зі зміною цін на енергоносії;
- ризик, пов'язаний зі зміною політичної ситуації в країні;
- ризик, пов'язаний з відносинами з повноважними органами;
- ризик, пов'язаний з політичними особливостями регіону, де розташоване виробництво;
- ризик, пов'язаний з незапланованими обмеженнями господарської діяльності підприємства з боку держави;
- ризик порушення штрафних санкцій;
- ризик зростання процентних ставок за кредитами, неконтрольованої грошової емісії, інфляційних процесів, нестабільності валюти та грошової політики.

Силова складова економічної безпеки підприємства в програмі антикризового господарства має забезпечити фізичну та моральну безпеку співробітників, гарантувати безпеку майна та капіталу підприємства; гарантувати безпеку інформаційного середовища підприємства; забезпечити сприятливе зовнішнє середовище бізнесу.

Проведене дослідження дозволило виявити суттєві відмінності щодо переліку таких складових й трактування їх суті. Так, З.Варналій [9], О.Ареф'єв [10] і Т.Кузенко [10.1] у складі економічної безпеки підприємства виділяють: фінансову, інтелектуальну, техніко-технологічну, правову, ресурсну, екологічну, інформаційну, силову. В.Бокій [11] включає до складу економічної безпеки технологічну, ресурсну, фінансову та ринкову. І.П.Отенко [12] та інші автори виділяють фінансову, інтелектуальну, кадрову, техніко-технологічну, правову, інформаційну, екологічну та силову складову.

На думку автора, економічна безпека підприємства — це:

1. стан захищеності усіх систем підприємства при здійсненні господарської діяльності в певній ситуації;
 2. стан всіх ресурсів підприємства (капіталу, трудових ресурсів, інформації, технологій, прав) та підприємницьких здібностей, при якому можливий найефективніший і динамічний науково-технологічний та соціальний розвиток, здатність запобігати або швидко вирішувати внутрішні та зовнішні загрози;
- стан соціально-технологічної системи

підприємства, який дає змогу уникати зовнішніх загроз і протистояти внутрішнім чинникам дезорганізації за допомогою наявних ресурсів, підприємницьких здібностей менеджерів.

До функцій основних цілей економічної безпеки підприємства належать:

- забезпечення високої фінансової ефективності роботи, фінансової стійкості та незалежності підприємства;
- забезпечення технологічної незалежності та досягнення високої конкурентоспроможності технічного потенціалу суб'єкта господарювання;
- досягнення високої ефективності менеджменту, оптимальної та ефективної організаційної структури управління підприємством;
- досягнення високого рівня кваліфікованого персоналу та його інтелектуального потенціалу;
- мінімізація руйнівного впливу результатів виробничо-господарської діяльності на стан навколишнього середовища;
- якісна правова захищеність усіх аспектів діяльності підприємства;
- забезпечення захисту інформаційного поля, комерційної таємниці і досягнення необхідного рівня інформаційного забезпечення роботи всіх підрозділів підприємства;
- ефективна організаційна безпека персоналу підприємства, його капіталу та майна, а також комерційних інтересів.

Однією із головних цілей економічної безпеки підприємства є забезпечення його стійкого і максимально ефективного функціонування сьогодні та забезпечення високого потенціалу розвитку та зростання підприємства у майбутньому. Для найбільшого ефективного використання корпоративних ресурсів підприємства, необхідно досягнути шляхом запобігання загрозам та негативних впливів на економічну безпеку підприємства.

Сутність економічної безпеки полягає у забезпеченні поступального економічного розвитку суспільства з метою виробництва необхідних благ та послуг, що задовольняють індивідуальні та суспільні потреби.

Також головна мета економічної безпеки підприємства полягає в тому, щоб гарантувати його стабільне та максимальне

ефективне функціонування зараз і високий потенціал розвитку в майбутньому. Всередині будь-якого підприємства повинна бути своя система безпеки, забезпеченням функціонування якої будуть зайняті кілька департаментів.

Для забезпечення інформаційної безпеки треба використовувати внутрішні документи, що регламентують доступ до цілих категорій інформації, до комерційної таємниці; доступ до різного виду інформації надається в залежності від посади, а в деяких випадках, за прізвищами. Сучасні підприємства мають повністю електронний документообіг, сайти в Інтернеті, мобільні додатки, клієнтські форми. Це означає, що важливим елементом, якого раніше не було, стає забезпечення Інтернет — безпеки як клієнтів так і співробітників організації, підприємства тощо. Мова йде про захист персональних даних (місце розташування, телефони, номери карт, пошукові запити та інше), які стають відомі відвідувачам сайтів.

Сучасний світ таїть безліч загроз для економічної безпеки підприємств і тому підприємство повинно ретельно стежити за всіма факторами. На нашу думку треба приділяти більше уваги персоналу підприємства, компанії для запобігання шахрайства, а саме треба вести внутрішні нормативні документи та інструкції, кодекс корпоративної етики та інші правила, які чітко роз'яснюють співробітнику поведінку в тій чи іншій ситуації. Сьогодні великі компанії, підприємства для забезпечення економічної безпеки використовують психологічне тестування кандидатів і співробітників, тести визначення благонадійності тощо.

Висновки. Підсумовуючи вищезазначене, у широкому розумінні економічна безпека підприємства - це система, яка забезпечує можливість попередження різних загроз, захищаючи економічні інтереси підприємства. Виникає потреба в удосконаленні методичного забезпечення, узагальнення наявних підходів до поняття « економічна безпека підприємства». Визначення поняття економічної безпеки дозволяє зрозуміти, що сучасні підприємства, знаходячись в різних ситуаціях, змушені приймати ризикові рішення

для попередження загроз та небезпек.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов.- М.: ЭКСМО, 2007. - с.443.
2. Шаваев А.Г. Безопасность корпораций. Криминологические, уголовно-правовые и организационные проблемы. М. «Банковский деловой центр», 2004.- 42 с
3. Ярочкин В.И. Служба безопасности фирмы. М.: «Ось- 89», 1997.
4. Д. Ковалев, Т. Сухорукова - Экономическая безопасность предприятия // Экономика Украины, 1998г, №5.- с. 48-52.
5. Дубецька С. П. Економічна безпека підприємства України / С. П. Дубецька // Недержавна система безпеки підприємництва як суб'єкт національної безпеки України: Збірник наук.-практ. конф., Київ, 16-17 травня 2001 р. – К.: Вид-во Європейського ун-ту фін, інформ. систем, менедж. і бізнесу, 2003. – С. 146-172.
6. Варналій З. Проблеми і шляхи забезпечення економічної безпеки України/ З. Варналій // Економіка і управління.- 2001.- №1.- с.18-29.
7. Абалкин Л.И. Економічна безпека Росії: загрози та їх отображення // Питання економіки.-1994.-№12
8. Грунін О.А., Грунін С.О. Економічна безпека підприємства. СПб.: Питер, 2002. 160 с.
9. Сумець О.В.-Стратегія підприємства. Теорія, ситуації, приклади: Навч. посібник- К. : ВД “Професіонал”, 2005.- 354 с.
10. Ареф'єва О. В. Планування економічної безпеки підприємств / О. В. Ареф'єва, Т. Б. Кузьменко. – К.: Вид-во Європ. ун-ту, 2005. – 170 с.
11. Бокій В. І. Економічна безпека підприємства – найважливіша складова фінансової стійкості / В. І. Бокій // Актуальні проблеми економіки. – 2003. – № 8. – С.111-114.
12. Економічна безпека підприємства : навчальний посібник / укл. І.П. Отенко, Г.А. Іващенко, Д.К.Воронков. – Х. : Вид. ХНЕУ, 2012 – с.45 (Укр. мов.)

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Сухорукова Т.Г.*

УДК: 658.07

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВОЇ СТРАТЕГІЇ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Карачарова К.А., к.е.н, доцент (УкрДУЗТ)

У статті визначено, що стратегічне управління фінансами підприємств дає можливість ефективно управляти грошовими потоками, капіталом та інвестиціями. Відправною точкою формування фінансової стратегії підприємств залізничного транспорту має стати діагностика фінансової діяльності і, перш за все, діагностика фінансового забезпечення підприємства. Для діагностики фінансового забезпечення підприємств залізничного транспорту запропоновано три базових критерії оцінки стану фінансових ресурсів підприємства. На базі значень цих трьох критеріїв визначається інтегральна оцінка, яка характеризує якість фінансового забезпечення і є підставою для прийняття відповідного стратегічного рішення.

Ключові слова: фінанси підприємства, фінансове забезпечення, фінансова діагностика, фінансова стратегія, підприємства залізничного транспорту.

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ФИНАНСОВОЙ СТРАТЕГИИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Карачарова К.А., к.э.н, доцент (УкрГУЖТ)

В статье определено, что стратегическое управление финансами предприятий дает возможность эффективно управлять денежными потоками, капиталом и инвестициями. Отправной точкой формирования финансовой стратегии предприятий железнодорожного транспорта должна стать диагностика финансовой деятельности и, прежде всего, диагностика финансового обеспечения предприятия. Для диагностики финансового обеспечения предприятий железнодорожного транспорта предложено три базовых критерия оценки состояния финансовых ресурсов предприятия. На основе значений этих трех критериев определяется интегральная оценка, которая характеризует качество финансового обеспечения и является основанием для принятия соответствующего стратегического решения.

Ключевые слова: финансы предприятия, финансовое обеспечение, финансовая диагностика, финансовая стратегия, предприятия железнодорожного транспорта

FEATURES OF FORMATION OF FINANCIAL STRATEGY OF ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT

Karacharova K. A., candidate of economic sciences, associate professor (USU of RT)

The article identifies that the strategic financial management of railway companies allows you to efficiently manage your cash flows, capital and investment. Proven financial strategy should be based on the preferred management corporate and competitive strategies, to ensure their performance and, in turn, is the basis for the effective formation of corporate and competitive strategies. The starting point of formation of financial strategy of the enterprises of a railway transportation should become diagnostics of financial activity and, first of all, diagnostics of financial security of enterprise. For diagnostics of the financial providing of enterprises of railway transport proposed three basic criteria of assessment of the status of financial resources of the enterprise. Based on the values of

these three criteria is determined by the integrated assessment, which characterizes the quality of financial security and is a basis for making appropriate strategic decisions.

Keywords: *finance company, financial security, financial diagnosis, financial strategy, enterprises of rail transport*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Ефективність функціонування підприємств залізничного транспорту в умовах нестабільного, а деколи й агресивного зовнішнього середовища, значною мірою обумовлюється обраною стратегією їх розвитку. Однак визначення стратегічних перспектив в сучасних умовах господарювання більшою мірою носить інтуїтивний характер з орієнтацією на поточну ринкову кон'юнктуру, а не на власні довгострокові економічні інтереси. При цьому планування зачіпає в основному експлуатаційну сферу і здійснюється епізодично по мірі необхідності ліквідації виникаючих внутрішніх і зовнішніх проблем. Аналіз і розробка фінансових стратегій керівництвом підприємств залізничного транспорту, як правило, не практикується через велику диверсифікованість діяльності ПАТ «Українська залізниця» та, відповідно, складністю і трудомісткістю самого процесу формування фінансової стратегії.

В той час, як стратегічне управління фінансами дає можливість провести оптимізацію фінансових результатів діяльності підприємства, підвищивши її фінансову стійкість і ліквідність, а також ефективного управління грошовими потоками, капіталом та інвестиціями, що особливо важливо в сучасних реаліях функціонування підприємств залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і 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 [1], М. Макаренко, М. Цветова [2], О.О. Коковіхіна [3], Д.І. Бойко, Н.Ю. Шинкарьова [4] та ін.

Концептуальні аспекти стратегічного управління представлені в працях О.С. Виханського [5], И.Ансоффа [6], Б.М. Шифріна [7], В.Л. Диканя, В.О. Зубенко, О.В. Маковоз, І.В.Токмакової, О.В. Шраменко [8] та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. 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 фінансової стратегії підприємств залізничного транспорту.

Мета статті. Визначення особливостей формування фінансової стратегії підприємств залізничного транспорту.

Основний матеріал. Стратегією підприємства є генеральна програма розвитку, яка визначає найголовніші пріоритети стратегічних завдань, способи залучення і розподілу ресурсів, послідовність кроків по досягненню стратегічних цілей і найбільшою мірою відповідає ситуації, що склалася, як у внутрішньому, так і у зовнішньому середовищі. Основна задача стратегії полягає в тому, щоб виконавши певний алгоритм дій, трансформувати даний стан підприємства в бажаний для керівництва і власників майбутній стан [9, с. 236].

Фінансова стратегія є одним з основних видів функціональної стратегії підприємства, що забезпечує всі найголовніші напрями розвитку його фінансової діяльності, а також фінансових відносин шляхом розробки фінансових цілей на довгострокову перспективу, вибору оптимальних шляхів їх досягнення, поточної коригування напрямків формування та використання фінансових ресурсів у разі зміни "правил гри" у зовнішній середовищі.

Іншими словами, це комплекс заходів, спрямованих на досягнення перспективних фінансових цілей [10, с. 36].

Необхідність виділення особливого місця фінансової стратегії у процесі створенні загальної стратегії підприємств залізничного транспорту визначається:

- диверсифікацією сфер діяльності ПАТ «Українська залізниця» в плані

охоплення ним різних ринків, у тому числі й фінансових;

- необхідністю постійного пошуку джерел фінансування великої кількості стратегічних проектів;

- присутністю загальною для всіх корпорацій кінцевої цілі при виборі таких стратегічних орієнтирів, як максимізація ефекту від фінансової діяльності;

- динамічним розвитком як міжнародних, так і внутрішніх (національних) фінансових ринків.

Таким чином, фінансова стратегія повинна базуватись на обраних керівництвом корпоративній та конкурентній стратегіях, забезпечувати їх виконання та, в свою чергу, фінансова стратегія є основною для ефективного формування корпоративної та конкурентної стратегій.

Відправною точкою формування фінансової стратегії підприємств залізничного транспорту має стати діагностика фінансової діяльності і, перш за все, діагностика фінансового забезпечення підприємства, оскільки від ефективності цього процесу залежить вся подальша виробничо-господарська діяльність. Нестача фінансових ресурсів може практично повністю паралізувати всю діяльність суб'єкта господарювання, що зумовлює необхідність постійного моніторингу, діагностики фінансового забезпечення та відповідного корегування стратегічних орієнтирів.

Для діагностики фінансового забезпечення підприємств залізничного транспорту запропоновано три базових критерії оцінки стану фінансових ресурсів підприємства:

1. Відповідність структури капіталу активам підприємства - класифікація за даним критерієм побудована, виходячи з того, що з першої до четвертої групи суттєво збільшується ризик та знижується ефективність структури капіталу підприємства. Кожній з груп за критерієм структури капіталу відповідає певна характеристика, яка є досить узагальненою, але дає змогу оцінити ситуацію, що склалася на підприємстві стосовно його структури капіталу. Це показники: коефіцієнт автономії ($K_{авт.1,2} \geq 0,5$; $K_{авт.3} \geq K_{ім.}$; $K_{авт.4} < 0,5$); коефіцієнт іммобілізації активів ($K_{ім.1,2,3} \leq K_{авт.}$; $K_{ім.4} > K_{авт.}$); коефіцієнт

короткострокової заборгованості ($K_{кз1} < 0,4$; $K_{кз2} \leq 0,4$; $K_{кз3,4} > 0,4$;).

2. Структура поточного фінансування - рівень фінансового забезпечення поточної господарської діяльності. Ситуації, що в процесі діагностики мають бути віднесені до однієї з чотирьох груп, мають задовольняти вимогам систем рівнянь для кожної групи. Обрані показники доцільно використовувати для загальної діагностики. Це показники: власний оборотний капітал ($ВОК_{1,2} > 0$; $ВОК_3 \geq 0$; $ВОК_4 < 0$); коефіцієнт забезпеченості власним оборотним капіталом ($K_{заб.1} \geq 0,4$; $K_{заб.2} > 0,1$; $K_{заб.3} \geq 0,1$; $K_{заб.4} < 0,1$); коефіцієнт забезпеченості власними коштами запасів і витрат ($K_{зз1} \geq 0,6$; $K_{зз2} \geq 0,2$; $K_{зз3,4} < 0,2$); період обертання кредиторської і дебіторської заборгованостей відповідно ($ПО_{кз1,2,3} > ПО_{дз1,2,3}$; $ПО_{кз4} < ПО_{дз4}$).

3. Структура внутрішніх резервів та фінансових результатів підприємства - підприємство на різних етапах свого розвитку може мати не завжди тільки позитивні фінансові результати, і тут важливо виявити, чи є така ситуація випадковою, чи це вже стало шляхом підприємства до майбутньої кризи. Це показники: прибуток ($Пр = 1$, $Пр = 0$ - наявність або відсутність прибутку відповідно); рентабельність ($P^ф$, $P^п$ фактична та планова відповідно); середня ставка проценту за банківськими кредитами ($B_к$); коефіцієнт зростання доходу і майна ($K_д$, $K_м$); наявність або відсутність прибутку у підприємства у минулих звітних періодах ($П_м.р. = 1$; $П_м.р. = 0$); збитки підприємства фактичні ($Зб^ф$); граничний розмір збитку, який підприємство припускає на даному етапі розвитку ($Зб_{гр}$).

На базі значень цих трьох критеріїв визначається інтегральна оцінка (рис.1), яка характеризує якість фінансового забезпечення і є підставою для прийняття відповідного стратегічного рішення.

Таким чином, групу I можна вважати як таку, що позитивно характеризує фінансово-господарську ситуацію на підприємстві і не потребує перегляду фінансової стратегії та суттєвого управлінського втручання. Група II - це місце ризику фінансових результатів, і без перегляду існуючої фінансової стратегії підприємство може зсунути в бік найбільш ризикованої групи. Група III включає до свого

складу надмірно ризиковані ситуації і так і у господарській сфері, тобто потребує потребує вдосконалення тактики і стратегії перегляду, як корпоративної, так і фінансової управління підприємством як у фінансовій, стратегії.

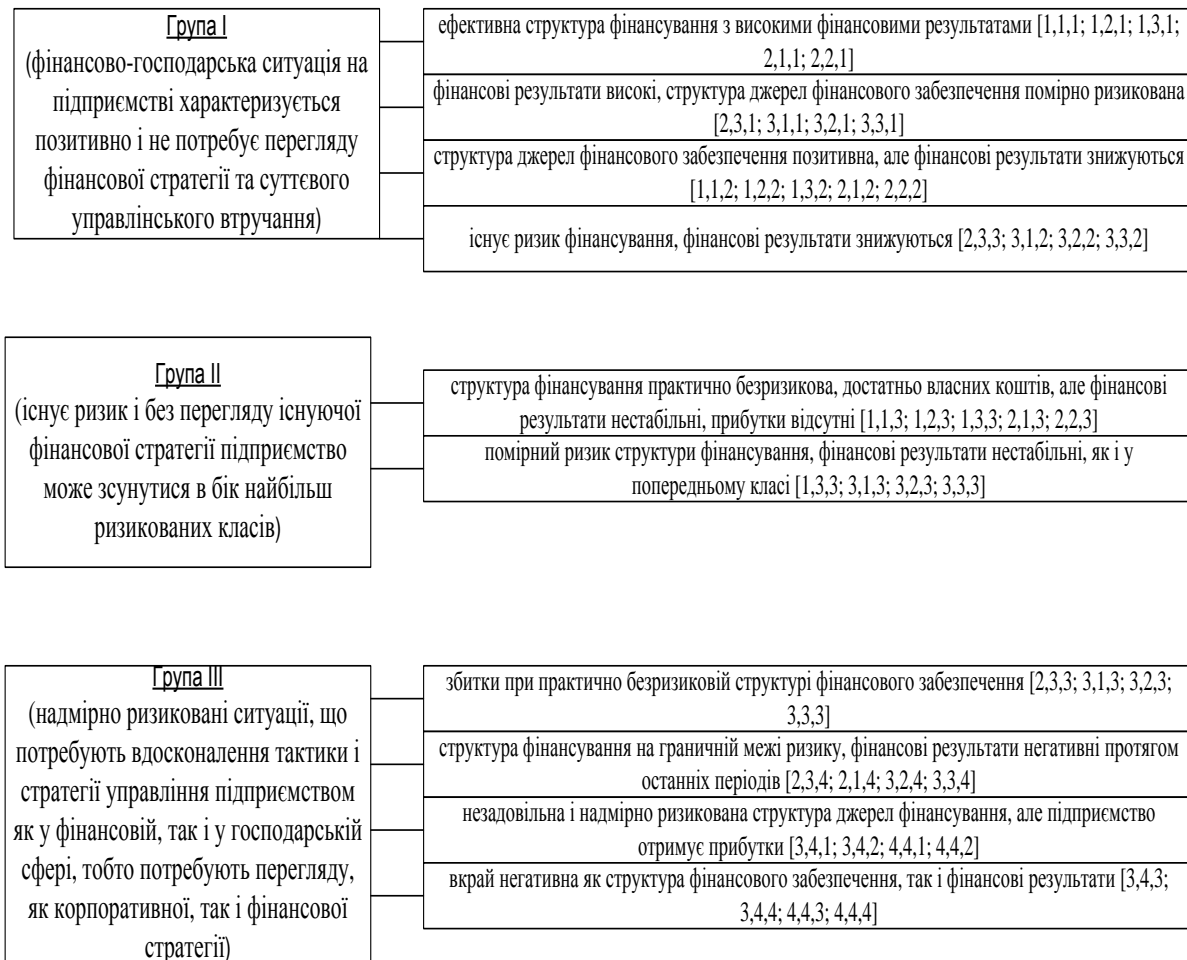


Рис.1. Схема формування інтегральних груп

Висновок. Формування фінансової і є підставою для прийняття відповідного стратегії підприємств залізничного стратегічного рішення.

транспортного слід почати з діагностики фінансової діяльності і, перш за все, діагностики фінансового забезпечення підприємства. Для діагностики фінансового забезпечення підприємств залізничного транспорту запропоновано три базових критерії оцінки стану фінансових ресурсів підприємства: відповідність структури капіталу активам підприємства; рівень фінансового забезпечення поточної господарської діяльності; структура внутрішніх резервів та фінансових результатів підприємства. На базі значень цих трьох критеріїв визначається інтегральна оцінка, яка характеризує якість фінансового забезпечення

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л. Розвиток національної транзитної мережі та її інтеграція в міжнародну транспорту систему / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2008 - № 24. – С.
2. Макаренко М. Транспортний сектор економіки України: тенденції та проблеми розвитку /М. Макаренко, М. Цвєтов// Економіст. – 2007. – №6. – С. 24-27.
3. Коковіхіна О.О. Основні етапи впровадження контролінгу в управління залізничними підприємствами /О.О.

Коковіхіна. - Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково – практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2011 – №35 – С. 144-147

4. Бойко Д.І. Трансформація фінансових відносин на залізничному транспорті в умовах реструктуризації галузі /Д.І. Бойко, Н.Ю. Шинкарьова. -- Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей, 2012 – №. 37 - С. 93-97

5. Виханский, О. С. Стратегическое управление : учебник. / О. С. Виханский. - 2-е изд., перераб. и доп. - М. : Гардарики, 2005.- 169 с.

6. Ансофф, И. Стратегическое управление / И. Ансофф ; пер. с англ. – М.: Экономика, 1989.- 358 с.

7. Шифрин, М.Б. Стратегический менеджмент : учеб. пособие / М.Б. Шифрин. – СПб.: Питер, 2009.-240 с.

8. Дикань, В.Л. Стратегічне управління : навч. посіб./ В.Л.Дикань, В.О.Зубенко, О.В. Маковоз, І.В. Токмакова, О.В.Шраменко. – К: «Центр учбової літератури», 2013. -272с.

9. Экономическая стратегия фирмы: Учеб. пособие/ Под ред. А.П. Градова. 3-е изд., испр. - СПб.: Спец-Лит, 2012. - 414 с.

10. Морозов Т.Г. Прогнозирование и планирование в условиях рынка / Т.Г. Морозов, А.В. Пикулькин - М.: ЮНИТИ - ДАНА, 2008. - 318с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Зайцева І.Ю.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Зубенко В.О.*

УДК: 338.242

ПРИНЦИПИ ФУНКЦІОНУВАННЯ СИСТЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА

Павліченко В.М., к.ю.н., ст. викладач (ХІФ УДУФМТ)

В статті досліджено існуючі в літературі принципи функціонування системи забезпечення економічної безпеки підприємства.

Нами удосконалено систему принципів за рахунок додання принципу пріоритетності податкової безпеки. Під цим принципом розуміємо забезпечення такого фінансово-економічного стану підприємства, при якому з його боку вчасно сплачуються нараховані податки, а з боку виконавчих і законодавчих органів забезпечується передбачений законом захист платника податків

Ключові слова: економічна безпека підприємства, система забезпечення економічної безпеки підприємства, принципи функціонування системи

ПРИНЦИПЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Павличенко В.Н., к.ю.н., ст. преподаватель (ХИФ УГУФМТ)

В статье исследованы существующие в литературе принципы функционирования системы обеспечения экономической безопасности предприятия.

Нами усовершенствована система принципов за счет добавления принципа приоритетности налоговой безопасности. Под этим принципом понимаем обеспечение такого финансово-экономического состояния предприятия, при котором с его стороны вовремя

платятся начисленные налоги, а со стороны исполнительных и законодательных органов обеспечивается предусмотренная законом защита налогоплательщика.

Ключевые слова: экономическая безопасность предприятия, система обеспечения экономической безопасности предприятия, принципы функционирования системы.

PRINCIPLES OF FUNCTIONING OF THE SYSTEM OF PROVIDING OF ECONOMIC SECURITY OF ENTERPRISE

*Pavlichenko V.N., PhD (legal sciences), senior teacher
(Kharkiv Institute of Finance Ukrainian State University of Finance and International Trade)*

Existing in literature principles of functioning of the system of providing of economic security of enterprise are investigational in the article. They are: Principle of legality, Principle of complexity, Principle of continuity, Principle of perfection, Centralized management of safety, Principle of co-operation and co-ordination, Principle of specialization and professionalism, Principle of secrecy and publicity, Principle of obligatory differentiation of measures, Principle of activity, Principle of financial viability, Principle of flexibility, Principle of optimization, Principle of concordance of economic interests of enterprise is with an external and internal environment.

We are improve the system of principles due to addition of principle to priority of tax safety. Under this principle we understand providing of such financial-economic state of enterprise in which the charged extra taxes are paid in time, and from the side of executive and legislative branches statutory defence of taxpayer is provided.

Keywords: economic security of enterprise, system of providing of economic security of enterprise, principles of functioning of the system.

Постановка проблеми. Забезпеченню економічної безпеки підприємства присвячено багато наукових праць, але дотепер практики - бізнесмени, керівники підприємств, фахівці - не приділяють достатньо уваги створенню дієвої системи забезпечення економічної безпеки підприємства (СЗЕБП), яка б дозволила підприємству не тільки вижити в складних сучасних кризових економічних та політичних умовах в Україні, а й реалізувати свій потенціал та успішно розвиватися.

Для цього бракує не тільки уваги практиків, а й достатньої теоретико-методологічної розробленості питання формування і забезпечення ефективного функціонування СЗЕБП. Зокрема, немає єдиної точки зору стосовно елементів цієї системи, принципів її функціонування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням забезпечення економічної безпеки підприємства присвячена велика кількість наукових праць вітчизняних, і закордонних учених, таких як: О.В. Ареф'єва, А.Л. Беспалько, О. Р. Бойкевич, Т. Г. Васильців, В.І. Відяпін, А.С. Власков, В. І. Волошин, Д. К. Воронков, В.Ф. Гапоненко, В.М. Геєць, В.С. Гусєв, В.Л. Дикань, В.І. Дуженков, В.А. Дьомін, Д.І. Єфімов, О. Б.

Жихор, Г. А. Іващенко, В. В. Каркавчук, М.О. Кизим, Т.С. Клебанова, Г. В. Козаченко, Т. Б. Кузенко, Б.І. Кузін, Т. М. Куценко, О. М.Ляшенко, І.Л. Назаренко (Плетникова), Є.А. Олейников, І. П. Отенко, В.П. Пономарьов, О.І. Черняк та інші [1 – 11 та ін.].

Теоретичним основам формування системи економічної безпеки підприємства, зокрема формулюванню принципів її функціонування, присвячені праці таких учених, як Н. Матвійчук, М. І. Зубок, В. С. Рубцов, С. М. Яременко, В. Г. Гусаров, В. Л. Ортинський, І. С. Керницький, З. Б. Живко, Н.В. Прус, В.П. Мак-Мак та інших учених [12 – 20 та ін.]. Але учені виділяють різний набір принципів, деякі з принципів повторюються у їх працях, деякі присутні лише у декількох або одній праці, тобто, немає єдності у поглядах на формування систему принципів функціонування СЗЕБП.

Виділення недосліджених аспектів проблеми. Незважаючи на наявність певної кількості наукових праць з досліджуваної тематики, недостатньо сформованою залишається система принципів функціонування системи забезпечення економічної безпеки підприємства.

Тому *метою статті* є дослідження існуючих принципів функціонування СЗЕБП та удосконалення системи принципів.

Основний матеріал статті.

Українські учені І.П. Отенко, Г. А. Іващенко та Д. К. Воронков [2] вважають, що побудова системи економічної безпеки підприємства повинна здійснюватися на основі дотримання таких принципів: законності; прав і свобод громадян; централізованого управління; компетентності; конфіденційності; розумної достатності, відповідності зовнішнім і внутрішнім погрозам безпеки; комплексного використання сил і коштів; самостійності й відповідальності за забезпечення безпеки; передової матеріально-технічної оснащеності; корпоративної етики; координації й взаємодії з органами влади й управління. На нашу думку, принципи прав і свобод громадян, а також корпоративної етики є одними з основних принципів функціонування підприємства в цілому, і тому не варто включати їх до системи специфічних принципів функціонування СЗЕБП. Принцип самостійності й відповідальності за забезпечення безпеки, а також принцип передової матеріально-технічної оснащеності аналогічно вважаємо загальними принципами функціонування підприємства.

На думку Н. Матвійчук та інших учених [12, с.39; 13, 14, 15], організація, побудова та функціонування комплексної системи економічної безпеки підприємства повинні здійснюватися на основі наступних принципів:

- комплексність (системність) – необхідність створення такої системи безпеки, що забезпечила б захищеність всіх об'єктів;
- своєчасність – раннє виявлення загроз та запобігання їх шкідливому впливу;
- безперервність – постійна дія системи;
- законність – вся система економічної безпеки та її функціонування мають бути побудовані у відповідності до існуючих в країні правових норм;
- плановість – діяльність по забезпеченню безпеки зорганізується на основі комплексної програми та конкретних планів по окремих напрямках безпеки;
- економічна доцільність – вартість заходів по забезпеченню економічної безпеки не повинна перевищувати вартості отриманих економічних результатів;

- взаємодія – координація всіх учасників системи безпеки, включаючи узгодження дій із зовнішніми організаціями;

- поєднання гласності та конфіденційності – з одного боку, система основних заходів безпеки повинна бути відома всім працівникам підприємства, а з другого, – цілий ряд способів, засобів, методів забезпечення безпеки повинні бути законспіровані та відомі дуже вузькому колу фахівців;

- компетентність – професіоналізм всіх учасників системи;

- контроль – відповідність отриманих від проведених заходів безпеки результатів тим показникам, які передбачались при їх плануванні.

На нашу думку, ці принципи вірні, але система принципів ще не повна.

Додаткові принципи роботи системи безпеки на підприємстві запропоновано І.В. Сорокіною у [16], а саме:

- принцип узгодження економічних інтересів підприємства з зовнішнім та внутрішнім середовищем – система економічної безпеки на підприємстві повинна бути збалансованою та враховувати інтереси усіх об'єктів функціонування внутрішнього та зовнішнього середовища, а також відповідати внутрішнім та зовнішнім загрозам безпеки;

- принцип гнучкості. У разі непередбачуваної ситуації система економічної безпеки повинна мати змогу швидко адаптуватись до нових умов ринкового середовища, при цьому не зазнавши значних витрат та збитків, які можуть призвести до негативних змін у структурі роботи підприємства;

- принцип оптимізації – оптимізація ресурсної бази, структури капіталу, виробничої структури на підприємстві з урахуванням вимог внутрішнього і зовнішнього ринків, подолання хаотичності і суперечливості у питаннях управління закупівлями, виробництвом та збутом, тощо.

Найбільше систематизовано принципи функціонування СЗЕБП у праці Н.В. Прус [17] з використанням праць попередників (В.П. Мак-Мака [18], який виділяє принципи: пріоритет заходів запобігання; законність; комплексне використання сил і коштів; координація і взаємодія всередині і поза підприємством; поєднання гласності з

конспірацією; компетентність; економічна доцільність; планова основа діяльності; системність; О.О. Молдаванцева [19], який доповнює їх принципом безперервності, принципом обов'язкової диференціації заходів, принципом повної підконтрольності системи забезпечення економічної безпеки керівництву підприємства та Кириченко О.А., Лаптева С.М., Пригунова П.Я., Захарова О.І. [20, с. 66], які рекомендують будувати систему економічної безпеки підприємства, виходячи із принципів законності, комплексності, своєчасності, безперервності, економічної доцільності, обґрунтованості, самостійності й відповідальності, удосконалювання, спеціалізації і професіоналізму, конспірації і гласності).

Як бачимо, багато схожих принципів зустрічається у працях переважної більшості учених. Отже, систематизувавши принципи функціонування СЗЕБП, наведені в літературі, отримаємо наступну систему принципів.

1 *Принцип системності.* Необхідно розглядати СЗЕБП як підсистему більш складної системи – підприємства у взаємозв'язку з усіма її елементами.

2 *Принцип законності.*

3 *Принцип плановості.*

4 *Принцип узгодження економічних інтересів підприємства з зовнішнім та внутрішнім середовищем.*

5 *Принцип гнучкості.*

6 *Принцип оптимізації.*

7. *Принцип комплексності.* Здійснення діяльності системи із протидії загрозам і ризикам на основі розробленої на підприємстві стратегії безпеки, тактичних і оперативних планів із залученням усіх наявних в організації фінансових, матеріально-технічних, інтелектуальних, інформаційних та інших ресурсів.

8. *Принцип безперервності.*

9. *Принцип удосконалювання.* Постійне вдосконалення технологічного забезпечення безпеки, впровадження інновацій, використання вітчизняного та зарубіжного досвіду у сфері безпеки.

10. *Принцип централізованого управління системою безпеки.* Перший керівник підприємства (власник) повинен безпосередньо управляти розробкою політики і стратегії безпеки, ухвалювати рішення щодо фінансування і всебічного забезпечення

діяльності системи безпеки і бути оперативно поінформованим про її діяльність.

11. *Принцип взаємодії.*

12. *Принцип компетентності.*

13. *Принцип конспірації і гласності.*

14 *Принцип контролю.*

14. *Принцип економічної доцільності.*

Як ми відзначали у попередніх дослідженнях, однією з важливіших складових ЕБП є податкова безпека - частина фінансової складової ЕБП [21]. Поняття податкової безпеки, насамперед, асоціюється з можливими загрозами, які пов'язані з системою оподаткування і які призводять до матеріальних і фінансових втрат. Податкові загрози можуть існувати як з боку самих підприємств у вигляді недотримання податкової дисципліни, податкового планування, а також з боку податкових органів у вигляді встановленої системи оподаткування, здійснення різного роду податкових перевірок тощо. Працівники служби економічної безпеки підприємства та фінансисти повинні пильно стежити за удосконаленням податкового законодавства та знаходити варіанти оптимізації оподаткування підприємства.

Тому вважаємо за доцільне доповнити наведену вище систему принципів наступним.

15. *Принцип пріоритетності податкової безпеки.* Під ним розуміється забезпечення такого фінансово-економічного стану підприємства, при якому з його боку вчасно сплачуються нараховані податки, а з боку виконавчих і законодавчих органів забезпечується передбачений законом захист платника податків.

Висновки і перспективи подальших досліджень. В статті на основі дослідження існуючих в літературі принципів функціонування СЗЕБП зроблено висновок про неповноту системи принципів, у якій недостатньо уваги приділено забезпеченню податкової безпеки, яка, на наш погляд, є однією з найважливіших складових економічної безпеки будь-якого підприємства. Нами запропоновано розширити систему принципів за рахунок додання принципу пріоритетності податкової безпеки підприємства.

Напрямами подальших досліджень у даному напрямку може стати визначення і уточнення елементів СЗЕБП та критеріїв ефективності її функціонування.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1 Жихор О. Б. Економічна безпека [текст]: навчальний посібник / О. Б. Жихор, Т. М. Куценко. – Харків: ХІБС УБС НБУ, 2013. – 144 с.
- 2 Отенко І. П. Економічна безпека підприємства [текст]: навчальний посібник / І. П. Отенко, Г. А. Івашенко, Д. К. Воронков. - Харків: Вид. ХНЕУ, 2012. – 252 с.
- 3 Фінансово-економічна безпека підприємств України: стратегія та механізми забезпечення [Текст]: монографія / Т. Г. Васильців, В. І. Волошин, О. Р. Бойкевич, В. В. Каркавчук ; за ред. Т. Г. Васильціва. – Львів : Ліга-Прес, 2012. – 386 с.
- 4 Economic Security: Neglected Dimension of National Security? Edited by Sheila R. Ronis. Published for the Center for Strategic Conferencing Institute for National Strategic Studies by National Defense University Press Washington, D.C. 2011. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://informationcollective.org/wp-content/uploads/2013/07/economic-security.pdf>
- 5 Основы экономической безопасности (государство, регион, предприятие, личность) [Текст]: учебно - практ. пособие. / В.И. Видяпин, В.И. Дуженков, Д.И. Ефимов и др./Под. ред. Е.А. Олейникова - М.: ЗАО "Бизнес-школа Интел - СИНТЕЗ", 1997. - 279 с.
- 6 Гапоненко В.Ф. Экономическая безопасность предприятий. Подходы и принципы [Текст]. / В.Ф. Гапоненко, А.Л. Беспалько, А.С. Власков - М.: Издательство «Ось-89», 2007. - 208 с.
- 7 Экономика и организация безопасности хозяйствующих субъектов [Текст]: учеб. для вузов / В.С. Гусев, В.А. Демин, Б.И. Кузин и др. - 2-е изд. - СПб.: Питер, 2004. - 281 с. - (Серия «Учебник для вузов»).
- 8 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.
- 9 Ареф'єва О.В. Планування економічної безпеки підприємств [Текст] / О.В. Ареф'єва, Т. Б. Кузенко. – К.: Вид-во Європ. Ун-ту, 2005. – 170 с.
- 10 Моделирование экономической безопасности: держава, регіон, підприємство [Текст]: Монографія. / В.М. Гесць, М.О. Кизим, Т.С. Клебанова, О.І. Черняк та ін. – Харків.: ВД “ІНЖЕК”, 2006. – 240 с.
- 11 Козаченко Г. В. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення [Текст]: монографія / Козаченко Г. В., Пономарьов В. П., Ляшенко О. М. – К. : Лібра, 2003. - 280 с.
- 12 Матвійчук Н. Теоретичні основи формування системи економічної безпеки підприємства [Текст] / Н. Матвійчук // Формування ринкової економіки України. – 2014. – Вип. 31. Ч.2. – С. 37–43.
- 13 Зубок М. І. Економічна безпека суб'єктів підприємництва [Текст]: навч. посібник / М. І. Зубок, В. С. Рубцов, С. М. Яременко, В. Г. Гусаров. – К.: ЦУЛ, 2012 – 226 с.
- 14 Івашенко О. В. Система фінансово-економічної безпеки підприємства / О. В. Івашенко, П. М. Четверіков / [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.sworld.com.ua/index.php/ru/conference/the-content-of-conferences/archives-of-individual-conferences/oct-2012>.
- 15 Ортинський В. Л. Економічна безпека підприємств, організацій та установ [Текст] / В. Л. Ортинський, І. С. Керницький, З. Б. Живко – К.: Правова єдність, 2009. – 544 с.
- 16 Сорокіна І. В. Функціональні завдання та принципи формування системи економічної безпеки підприємства [Текст] / І. В. Сорокіна // Бізнес Інформ. – 2011. – Вип.9. – С. 119–123.
- 17 Прус Н.В. Система економічної безпеки підприємства: поняття, сутність, принципи [Електронний ресурс]/ Н.В. Прус . – Режим доступу: <http://www.global-national.in.ua/vipusk-1-2014/180-prus-n-v-sistema-ekonomichnoji-bezpeki-pidpriemstva-ponyattya-sutnist-printsipi>.
- 18 Мак-Мак В.П. Служба безпеки підприємства (організаційно-управленческие и правовые аспекты деятельности) / В.П. Мак-Мак. – М. : Мир безопасности, 1999. – 65 с.
- 19 Молдаванцев А.А. Комплексная система обеспечения экономической безопасности предприятия [Электронный ресурс] / А.А. Молдаванцев. – Режим доступа: <http://bibliofond.ru/view.aspx?id=118592>.

20 Управління фінансово-економічною безпекою [Текст]: навч. посібник / Кириченко О.А., Лаптев С.М., Пригунов П.Я., Захаров О.І. та ін. – К.: Дорадо-Друк, 2010. – 480 с.

21 Павліченко В.М. Податкова безпека

як складова економічної безпеки українських підприємств в умовах кризи / В.М. Павліченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Вип. 49. – 2015. – С. 131-135

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Компанієць В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Назаренко І.Л.*

УДК: 658.11 (477)

ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНОЇ СТРАТЕГІЇ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Підопригора І.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В статті окреслені особливості функціонування підприємств залізничного транспорту України в умовах реформування галузі, жорсткої ринкової економіки та глобалізації. Обґрунтована необхідність формування конкурентної стратегії для підприємств залізничного транспорту. Визначено поняття конкурентна стратегія підприємства та доведено, що від її правильного вибору залежать всі подальші виробничі, маркетингові, фінансові та інші дії підприємства. З метою забезпечення ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту України виділено ключові аспекти формування конкурентної стратегії. Доведено, що вже після формування конкурентної стратегії слід вирішити три взаємопов'язані завдання: управління стратегією на ринку (розробка, реалізація та уточнення стратегій, що забезпечують перемогу на ринку); управління організацією; реалізація стратегічного менеджменту (взаємодія між стратегією і організаційними процесами).

Ключові слова: стратегія, стратегічне управління, конкурентоспроможність, підприємство, залізничний транспорт.

ФОРМИРОВАНИЕ КОНКУРЕНТНОЙ СТРАТЕГИИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Подопрігора І.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

В статье рассмотрены особенности функционирования предприятий железнодорожного транспорта в условиях реформирования отрасли, жесткой рыночной экономики и глобализации. Обоснована необходимость формирования конкурентной стратегии для предприятий железнодорожного транспорта. Определено понятие конкурентная стратегия предприятия и доказано, что от ее правильного выбора зависят все дальнейшие производственные, маркетинговые, финансовые и другие действия предприятия. С целью обеспечения эффективности деятельности предприятий железнодорожного транспорта Украины выделены ключевые аспекты формирования конкурентной стратегии. Доказано, что уже после формирования конкурентной стратегии необходимо решить три взаимосвязанные задачи: управление стратегией на рынке (разработка, реализация и уточнение стратегий, обеспечивающих победу на рынке); управление организацией; реализация стратегического менеджмента (взаимодействие между стратегией и организационными процессами).

Ключевые слова: стратегия, стратегическое управление, конкурентоспособность, предприятие, железнодорожный транспорт.

FORMATION OF THE COMPETITIVE STRATEGY OF ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

Podoprigora I. V., candidate of economics, associate professor (UkrURT)

In the article the peculiarities of functioning of the enterprises of railway transport in the conditions of reforming of the industry, rigid market economy and globalization. It justifies a necessity of formation of competitive strategies for railway companies. Define the concept of competitive strategy of the enterprise and proved that the correct choice depends on all further production, marketing, financial and other activities of the enterprise. With the aim of ensuring the efficiency of enterprises of railway transport of Ukraine highlighted the key aspects of the competitive strategy. It is proved that after the formation of the competitive strategy must accomplish three interrelated objectives: the management strategy (development, implementation and refinement of strategies to ensure victory on the market); organization management; strategic management (interaction between strategy and organizational processes).

Keywords: *strategy, strategic management, competitiveness, enterprise, railway transportation.*

Постановка проблеми. Постійні зміни макросередовища призвели до докорінних змін як зовнішніх, так і внутрішніх економічних умов господарювання вітчизняних підприємств. Це створило нову економічну систему господарювання, що змушує підприємства залізничного транспорту гнучко адаптуватися до нестабільного розвитку ринкової кон'юнктури. Значне місце в управлінні підприємствами у таких умовах належить стратегічному управлінню як ключовому фактору ритмічної роботи підприємства. У даному контексті стратегічне управління необхідно розуміти як систему вибору перспектив і скоординованих рішень, які здатні забезпечити динамічний розвиток підприємства. Чільне місце у системі стратегічного управління належить формуванню конкурентної стратегії. В умовах жорсткої внутрішньої та міжнародної конкуренції особливо актуальним є питання визначення особливостей формування конкурентної стратегії для підприємств залізничного транспорту України. Недостатність нових теоретичних розробок спрямованих на вирішення проблем формування конкурентної стратегії для підприємств залізничного транспорту з урахуванням їх потенційних можливостей та ресурсного забезпечення зумовлює необхідність та актуальність системного дослідження даної проблеми.

Аналіз досліджень та публікацій. На сьогодні теоретичні основи формування конкурентної стратегії та стратегічного

управління на підприємстві є досить розповсюдженими, їм присвячена ціла низка праць за авторством: О.С. Виханського [1], І.Ансоффа [2], Б.М. Шифріна [3], В.Л. Диканя, В.О. Зубенко, О.В. Маковоз, І.В.Токмакової, О.В. Шраменко [4], F.R. David [5], R.D. Stacey [6] та ін.

Підходи щодо розвитку залізничного транспорту України представлені в роботах: О.Б. Чернеги, В.С. Белозубенка, А.С. Расторгуєва [7], М. Макаренка, М. Цветова [8] та в існуючих програмних документах: Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період до 2020 року [9], Комплексна програма затвердження України як транзитної держави в 2002-2010 роках [10] та ін.

При безсумнівній науковій важливості цих досліджень ступінь розробленості питань формування конкурентної стратегії підприємств залізничного транспорту є недостатньою.

Мета статті. Метою статті є визначення особливостей формування конкурентної стратегії для підприємств залізничного транспорту України.

Виклад основного матеріалу. Останнім часом істотно виросло значення стратегічного управління, що дозволяє будь-якій організації виживати в конкурентній боротьбі в довгостроковій перспективі. Особливо актуальним це стає для ПАТ «Українська залізниця», яке сьогодні змушене функціонувати в умовах жорсткої конкурентної боротьби (як на внутрішньому транспортному ринку, так і на зовнішньому) та в агресивному

зовнішньому середовищі. Все це вимагає концентрувати увагу на внутрішньому стані справ на самому підприємстві, та виробляти довгострокову конкурентну стратегію, що дозволить ПАТ «Українська залізниця» встигати за змінами, що відбуваються в його оточенні.

Конкурентна стратегія являє собою основу конкурентної поведінки підприємства на ринку і описує схему забезпечення переваг над конкурентами, є центральним ланцюгом у стратегічному орієнтирі підприємства. Від її правильного вибору залежать всі подальші виробничі, маркетингові, фінансові та інші дії підприємства [3]. Ця обставина визначає необхідність ретельного обґрунтування даної процедури. Однак, останнім часом у підприємницьких колах сформувались деякі стереотипи щодо того, як необхідно конкурувати на транспортному ринку, вони значною мірою заважають системно підійти до вирішення даної задачі.

Саме тому, з метою забезпечення ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту України в сучасних умовах господарювання, виділимо ключові аспекти формування конкурентної стратегії.

Одним із вирішальних етапів є аналіз зовнішнього середовища, оскільки розробку конкурентної стратегії необхідно починати з аналізу факторів, які знаходяться поза зоною постійного контролю керівництва та диктують умови щодо діяльності підприємств залізничного транспорту України.

Щодо підприємств залізничного транспорту, то слід зазначити, що останнім часом крім загального падіння обсягів перевезень, відбувся їх перерозподіл між видами транспорту, в першу чергу, на користь автомобільного транспорту, частка якого в перевезеннях цінних експортних та імпорتنих вантажів зростає.

Все це негативно позначилось на фінансовому стані залізничного транспорту України. Починаючи з 2000р. борги Укрзалізниці почали поступово збільшуватись. В 2006р. вони перевищили доходи в 20 разів. З тих пір Укрзалізниця продовжила збільшувати борги. Загальна сума боргу Укрзалізниці на початок 2015 р. склала більш ніж 37 млрд. грн. Майже 22 млрд. грн припадає на внутрішній борг компанії. На 01.05.2015р. виникла

необхідність провести реструктуризацію 32 млрд. грн, що майже дорівнює всій сумі боргу.

Слід також зазначити, що сьогодні ПАТ «Українська залізниця» повинна бути готова до повного відкриття ринку транспортних послуг через кілька років, і керівництво підприємства повинно розуміти, що ці зміни будуть означати не тільки для самого підприємства, але й для економіки держави в цілому.

При виконанні SWOT-аналізу необхідно проаналізувати можливі зміни і з'ясувати, яким буде ринок через п'ять або десять років. В першу чергу керівництво ПАТ «Українська залізниця» сьогодні повинно розуміти, що реформу, яка відбувається в галузі, слід сприйняти як шанс використати можливості відкритого ринку. Саме тому заплановані стратегічні дії повинні бути більш гнучкими і, по можливості, мати міжнародне спрямування. Адже проведений аналіз показав, що "Укрзалізниця" має економічні переваги порівняно з DB Schenker, яка працює з Німеччини, і тому має більш високі витрати на персонал, ніж "Укрзалізниця". З іншого боку, DB Schenker перевозить набагато менший обсяг вантажів, ніж "Укрзалізниця", але її дохід від вантажів, як і раніше значно вище (близько 5 млрд євро). Якщо говорити про DB Schenker або, наприклад, про ОБВ, вони починали як залізничні оператори, в даний час вони є, швидше, логістичними компаніями, які використовують свій потенціал по логістичному ланцюгу. Їх бізнес змінився від перевезення важких вантажів на все більш і більш інтермодальні контейнерні перевезення та інші транспортні послуги.

Також при виробленні ефективної конкурентної стратегії підприємств залізничного транспорту України необхідно звернути увагу на ринкові тенденції та перспективи. Очікується, що майбутній ріст вантажних перевезень (на 40% до 2025 року) буде відбуватися по Європейсько-Азійського коридору. ПАТ «Українська залізниця» повинна спробувати отримати значну частку цього зростання, використовуючи центральну позицію України між Європою та Азією.

Крім того, нещодавно DHL підписала угоду із залізницями Казахстану для забезпечення залізничного сполучення і торгівлі між Китаєм і Європою. Таким чином, ці гравці є майбутніми клієнтами ПАТ «Українська залізниця», і керівництво

підприємства повинно слідувати цій тенденції ринку, щоб отримати у майбутньому велику частку в бізнесі.

Після дослідження головних конкурентів слід зазначити, що в Європі, після відкриття ринку вантажоперевезень, відбулося багато змін, із-за яких два великих гравці – DB Schenker SNCF Geodis – втратили конкурентні позиції. Привабливі вантажні лінії піддаються атакам з боку інвесторів і нішевих гравців. Тим не менш, залізничні оператори розширили їх доступ на ринок. Ось чому вони почали переростати в логістичні конгломерати – щоб отримати якомога більшу частку у вантажному бізнесі.

Наступним вирішальним етапом у формуванні ефективної конкурентної стратегії для підприємств залізничного транспорту є той факт, що стратегія, яка використовується компанією, швидко перетворюється в типову, тобто вже не дає конкурентних переваг, хоча і породжує зміни в загальному контексті конкуренції. Тому слід врахувати, що вже після формування конкурентної стратегії слід вирішити три взаємопов'язані завдання: 1. Управління стратегією на ринку: розробка, реалізація та уточнення стратегій, що забезпечують перемогу на ринку. 2. Управління організацією: внутрішні зміни організації, визначають її дії на ринку, і спрямованість цих дій. Це дозволяє їй адекватно реагувати на зміни навколишнього середовища, адаптуватися до них і використовувати в своїх цілях. 3. Реалізація стратегічного менеджменту: взаємодія між стратегією (тим, що організація робить на ринку) і організаційними процесами (тим, що відбувається в самій організації).

Висновок. В умовах жорсткої конкуренції та глобалізації формування шляхів забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту та відповідно ефективності всієї галузі є життєво важливим завданням, адже залізничний транспорт України спроможний стати ключовою ланкою в процесі забезпечення сталого розвитку всієї економіки країни. Саме тому, формування якісної конкурентної стратегії підприємств залізничного транспорту є запорукою успіху вітчизняної економіки.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Виханский О. С. Стратегическое управление [Текст] : учебник. / О. С. Виханский. - 2-е изд., перераб. и доп. - М. : Гардарики, 2005.- 169 с.
2. Ансофф И. Стратегическое управление [Текст] / И. Ансофф ; пер. с англ. – М.: Экономика, 1989. - 358 с.
3. Шифрин М.Б. Стратегический менеджмент [Текст]: учеб. пособие / М.Б. Шифрин. – СПб: Питер, 2009. - 240 с.
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. - 272с.
5. David F.R. Strategic Management: Concepts and Cases / F.R. David //13th edition. — Prentice Hall, 2011. — 694 p.
6. Stacey R.D. Strategic management and organisational dynamics: The challenge of complexity to ways of thinking about organisations / R.D. Stacey. - Prentice Hall – 2011. - 560 p.
- 5 Чернега О.Б. Основные структурные особенности реализации транспортно-транзитного потенциала Украины [Текст] /О.Б. Чернега, В.С. Белозубенко, А.С. Расторгуев// Вісник Хмельницького національного університету. Сер.: Економ. науки. Т. 3. – Хмельницький: ХНУ, 2008. – №3. – С. 101-106.
- 6 Макаренко М. Транспортний сектор економіки України: тенденції та проблеми розвитку /М. Макаренко, М. Цветов [Текст] // Економіст. – 2007. – №6. – С. 24-27.
7. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [Електронний ресурс] //Офіційний сайт Міністерства транспорту і зв'язку України // Режим доступу: www.mtu.ua.
8. Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Міністерства транспорту і зв'язку України // Режим доступу: www.mtu.ua.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Чебанова Н.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Зубенко В.О.*

УДК: 005.311:[658.15:621]

МЕТОДИКА ДІАГНОСТИКИ ФІНАНСОВОГО СТАНУ МАШИНОБУДІВНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Пономаренко Є.В., к.е.н., доцент (НДЦ ІПР НАНУ)

У статті розглянуто стан та основні завдання стосовно діагностики фінансового стану машинобудівного підприємства в умовах ринкової економіки. Визначено основні складові процесу діагностики фінансового стану підприємства. Запропоновано методіку оцінки фінансового стану машинобудівного підприємства. Визначено, що моделювання фінансового стану підприємств дозволяє об'єктивно діагностувати ступінь ризику як окремих машинобудівних підприємств, так і диференціацію за рівнем фінансового стану серед сукупності підприємств.

Ключові слова: *діагностика, машинобудівне підприємство, фінансовий стан, модель*

МЕТОДИКА ДІАГНОСТИКИ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Пономаренко Е.В., к.э.н., доцент (НИЦ ИПР НАНУ)

В статье рассмотрены состояние и основные задачи диагностики финансового состояния машиностроительного предприятия в условиях рыночной экономики. Определены основные составляющие процесса диагностики финансового состояния предприятия. Предложена методика оценки финансового состояния машиностроительного предприятия. Определено, что моделирование финансового состояния позволяет объективно диагностировать степень риска как отдельных машиностроительных предприятий, так и дифференциацию по уровню финансового состояния среди совокупности предприятий.

Ключевые слова: *диагностика, машиностроительное предприятие, финансовое состояние, модель*

METHODS OF DIAGNOSIS FINANCIAL POSITION ENGINEERING ENTERPRISES

*Ponomarenko E.V., Ph.D., assistant professor
(Research Centre for Industrial Problems of Development of
Regional Economy of NAS of Ukraine)*

In the article the state and the main tasks concerning diagnosis of the financial condition of machine-building enterprise in a market economy. The article proved that today use a pure model of Altman has neither meaningful nor pragmatic significance, as it is designed for a small sample of US firms in ancient times. The main components of diagnosis financial condition. The basis for the formation of components became E. Altman approach, including the development of its Z-model, allowing a clear divide financially stable and the company can not by actual bankruptcy of the latter. The method of assessing the financial situation of engineering companies. The key point is to check the adequacy of methods Z-model using cluster analysis. For this group of companies is performed by k-means the values of Z-criterion which is calculated according to their model. In order to automate the process of diagnosis financial condition of the machine-building enterprise should perform by using the appropriate structure of economic and mathematical models.

Keywords: *diagnostics, machine-building enterprise, financial condition, model*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.

Важливою умовою ефективної діяльності машинобудівного підприємства є комплексна та своєчасна діагностика його фінансового стану. Здійснення такої діагностики дозволить виявити сильні та слабкі позиції підприємства та окреслити можливі шляхи його розвитку. З метою автоматизації цього процесу діагностику фінансового стану машинобудівного підприємства варто здійснювати за допомогою використання відповідної структури економіко-математичних моделей.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У роботах, які внесли суттєвий внесок у дослідження фінансового менеджменту та фінансів підприємств, наводяться статистичні моделі, які залежно від інтерпретації представлені як моделі індексу кредитоспроможності, прогнозування банкрутства компанії, індексу фінансового ризику і т.п. [1-3]. Найбільш часто наводиться модель, розроблена в 1968 році американським економістом Е. Альтманом. Ця модель є результатом статистичного аналізу 22 різних бухгалтерських показників і фінансових коефіцієнтів за вибіркою 66 промислових підприємств США, половина з яких збанкрутувала між 1946 і 1965 роками, а половина працювала успішно. В результаті було відібрано п'ять найбільш значущих коефіцієнтів і за допомогою методів математичної статистики за фактичними значеннями цих коефіцієнтів у вибірці розрахована, так звана, п'ятифакторна Z-модель [1].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. На сьогодні використання в чистому вигляді моделі Альтмана не має ані змістовного, ані прагматичного значення, так як вона розроблена для невеликої вибірки американських фірм і в давні часи. Разом з тим багато авторів наводять модель і критерії Альтмана «як неминущу істину» або без належного обґрунтування пропонують різні її модифікації на сучасному матеріалі. Все це обумовлює необхідність критичного розгляду ситуації, що склалася, і вироблення узагальненого методичного підходу.

Формування цілей статті. Метою даної статті є розроблення методичного

підходу стосовно діагностики фінансового стану машинобудівного підприємства.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розглядаючи дві групи підприємств Е. Альтман визначив критичне значення критерію $Z - 2,675$. Це значення застосовувалося для діагностики фінансового стану підприємств. У модель підставлялися значення п'яти коефіцієнтів підприємства і обчислювалися значення критерію. Якщо воно виявлялося менше 2,675, то робився висновок про можливе банкрутство підприємства протягом 2-3 років. При $Z > 2,675$ фінансовий стан компанії вважалося досить стійким [1].

При сучасній некоректності застосування моделі та критерію Альтмана неминуще значення має запропонований ним методичний підхід, відповідно до якого було розроблено безліч подібних п'ятифакторних, чотирьохфакторних, двохфакторних моделей по вибірках підприємств різних галузей і країн. Цей підхід розвивається, збагачується новими ідеями відповідно до розвитку статистичних методів і комп'ютерної техніки, модифікується стосовно до галузей і умов.

Розробка Z-моделі включає такі основні методично необхідні етапи [4]:

- відбір фінансових коефіцієнтів, сукупність яких дозволяє оцінити фінансовий стан машинобудівного підприємства;
- формування представницької вибірки підприємств, які представляють весь об'єктивно існуючий розмах варіації фінансового стану;
- розрахунок ступеня впливу кожного з коефіцієнтів на модельний інтегральний індикатор фінансового стану за даними представницької вибірки підприємств;
- кількісна формалізація агрегованої Z-моделі у вигляді статистичного рівняння:

$$Z = a_0 + a_1X_1 + a_2X_2 + a_3X_3 + \dots + a_nX_n, \quad (1)$$

де X_i - змінні значення коефіцієнтів фінансового стану;

a_i - значення параметрів, які відображають внесок кожного з фінансових коефіцієнтів в інтегральну оцінку фінансового стану машинобудівного підприємства;

- розрахунок модельних значень Z-критерію по об'єктах вибірки та обґрунтування граничних значень критерію,

які контрастно поділяють підприємства по їх фінансовому становищу.

Конкретні реалізації цієї узагальненої схеми відрізняються методичним різноманітністю і емпіричністю, а отримані кількісні критерії класифікації фінансового стану, незважаючи на математико-статистичну формалізацію їх обґрунтування, залишаються в значній мірі невизначеними по відношенню до об'єктивно існуючої на даний момент часу ситуації. Підхід Е. Альтмана при розробці його Z-моделі дозволив чітко розділити фінансово стійкі і неспроможні підприємства по фактичному банкрутству останніх. Однак при цьому охоплений двадцятирічний період, за який напевно відбулися значні зміни в структурі активів, необхідних нормах прибутку, співвідношенні фінансових коефіцієнтів. Тим самим у процес моделювання замість невизначеності фінансового статусу підприємств привноситься невизначеність щодо порівнянності коефіцієнтів, покладених в обґрунтування параметрів Z-моделі, і коефіцієнтів на момент оцінки фінансового стану підприємств за допомогою цієї моделі. У будь-якому разі в умовах ринкової економіки така невизначеність стане визначальною. Наприклад, при фактичній незначній зміні активів, внаслідок неодноразової індексації основних засобів відбулася істотна зміна всієї шкали фінансових коефіцієнтів і економічних показників, що визначаються по відношенню до активів і їх власних джерел.

Крім цього, фактично суб'єктивно визначається набір коефіцієнтів, що включаються в модель, а отримані з її допомогою кількісні критерії фінансового стану підприємств чисто емпіричні і не перевіряються за допомогою якого-небудь математико-статистичної ознаки.

Ключовим моментом методики є перевірка адекватності Z-моделі за допомогою кластерного аналізу. Для цього виконується угруповання підприємств методом k-середніх за значеннями Z-критерію, який обчислюється за отриманою моделлю. Якщо склад кластерів збігається з багатовимірною класифікацією, то Z-модель можна вважати прийнятною. У разі розбіжностей слід переглянути процес відбору коефіцієнтів і подальшого моделювання. Процедура може повторюватися кілька разів,

до тих пір, доки не буде досягнуто збіг класифікацій.

Граничні значення Z-критерію, які розділяють підприємства за рівнем фінансового стану, визначаються виходячи з розподілу значень критерію в розрізі кластерів. Орієнтирами служать середні мінімальні і максимальні значення критерію в кластерах. Якщо області значень критерію в кластерах не перекриваються, то за граничний рівень приймається середина інтервалу між середніми суміжними кластерами. При перевищенні максимального значення критерію в кластері нижнього рангу над мінімальним значенням критерію в суміжному кластері більш високого порядку граничний роздільник дорівнює сумі середини інтервалу між середніми суміжних кластерів і поправочної напівсуми:

$$U = ((\max - Z_{\text{сеп}}) + (\min - Z_{\text{сеп}})) / 2, \quad (2)$$

де $Z_{\text{сеп}}$ - середина інтервалу між середніми суміжних кластерів;

\max - максимальне значення критерію в кластері нижнього рангу;

\min - мінімальне значення критерію в суміжному кластері більш високого порядку [4].

Отже, моделювання фінансового стану підприємств за допомогою комплексного застосування методів фінансового аналізу, індексів, середніх і відносних величин, кореляційного і регресійного аналізу, методів багатовимірної статистичної класифікації за запропонованим алгоритмом, який може бути втілений в комп'ютерних програмах, дозволяє об'єктивно і з мінімальними витратами часу і праці менеджерів діагностувати ступінь ризику як окремих машинобудівних підприємств, так і диференціацію за рівнем фінансового стану серед сукупності підприємств [5].

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Таким чином, в даному дослідженні запропоновано методику оцінки фінансового стану машинобудівного підприємства, що дозволяє об'єктивно діагностувати ступінь ризику як окремих машинобудівних підприємств, так і диференціацію за рівнем фінансового стану серед сукупності підприємств.

Подальшим напрямком даного дослідження можуть стати методичні підходи щодо оцінки інтегральної оцінки ефективності діяльності підприємства машинобудівної галузі.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бережна Л. В. Економіко-математичні методи та моделі в фінансах / Л. В. Бережна, О. І. Снітюк. – К. : Кондор, 2009. – 301 с.

2. Живко З. Б. Фінансовий моніторинг підприємства: проблеми, безпека і специфіка діяльності / З. Б. Живко // Фінанси України. –

2010. – № 11. – С. 93–100.

3. Стефаненко М. М. Застосування методологічного інструментарію контролінгу в фінансовому управлінні вітчизняних підприємств / М. М. Стефаненко // Фінанси України. – 2007. – №5. – С. 144–151.

4. Чепурко В.В. Унифицированная методика разработки моделей диагностики финансового состояния предприятий / В.В. Чепурко // Экономика: проблемы теории та практики. – 2004. – Том 2. – Вып. 190. – С. 594–602.

5. Giroux G. Financial analysis: a user approach / Gary Giroux// New York; [Chichester]: Wiley, 2003. – 258 s.

*Рецензент д.е.н., професор НАНГУ Фісун К.А.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Уткіна Ю.М.*

УДК: 005.21.:(330:658-049.5)(045)

СТРАТЕГІЇ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА

*Роженко О. В., аспірант, ст. викладач
(ДонНУЕТ ім. М. Туган-Барановського)*

Удосконалено методичний підхід до формування економічної безпеки підприємства, який, на противагу існуючим, дозволяє зважати як стан, так і напрямок розвитку підприємства, що досліджується. Запропоновано концептуальний підхід, що дозволяє формувати стратегію економічної безпеки, враховуючи всю багатоаспектність економічної безпеки підприємства. Для формування стратегії економічної безпеки підприємства розроблено типи стратегій, які складаються з чотирьох видів.

Ключові слова: економічна безпека підприємства, концептуальний підхід, типи стратегій, виживання, існування, обмежене зростання, зростання

СТРАТЕГИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Роженко А. В., аспирант, ст. преподаватель
(ДонНУЕТ им. М. Туган-Барановского)*

Усовершенствован методический подход к формированию экономической безопасности предприятия, который, в противовес существующим, позволяет учитывать как состояние, так и направление развития исследуемого предприятия. Предложен концептуальный подход, позволяющий формировать стратегию экономической безопасности, учитывая всю многоаспектность экономической безопасности предприятия. Для формирования стратегии экономической безопасности предприятия разработаны типы стратегий, которые состоят из четырех видов.

Ключевые слова: экономическая безопасность предприятия, концептуальный подход, типы стратегий, выживание, существование, ограниченный рост, рост

BUSINESS ENTITY ECONOMIC SECURITY STRATEGIES

*Rozhenko, A. V., Post-graduate, Senior Lecturer
(Mykhaylo Tugan-Baranovskyi Donetsk National University of Economics and Trade)*

The article studies the already existed approaches of business entity economic strategy development.

The study proved the strategies that were formed depending on the fundamental distinguishing of the "economic entity security" term. The methodological approach to form the entity's security has been approved. The essential part telling this approach apart from the other already existed ones is its ability to study both the state and developing trend of the target entity. A new conceptual approach is offered presenting the opportunity to form the strategy of economic security based on the great deal of different target aspects and parts of the entity's economic security. To form the entity's security strategy we have designed four basic strategy types: survival one, existence, the one of limited developing and the upswing one. Every previous step serves as a ground for the next one and obtains its specific features. All the mentioned above makes the basic to provide entity's economic security.

Key words: entity's economic security, conceptual approach, strategy types, survival strategy, strategy of existence, limited developing strategy, upswing strategy.

Постановка проблеми.

В сучасних динамічних умовах господарювання використання механізмів управління на основі забезпечення економічної безпеки підприємства – обов'язкова умова виживання та розвитку. Як першочергова необхідність, економічна безпека підприємства має бути обґрунтована з точки зору стратегічного управління, тобто для ефективного управління підприємством сьогодні першочерговим є забезпечення економічної безпеки підприємства, для чого важливою проблемою є розробка стратегії, як головного орієнтиру в цьому напрямку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Виділеною проблемою займалися багато вітчизняних та зарубіжних науковців, такі як: Рональд Інглехарт та Пол Абрамсон (Inglehart & Abramson, 1994) [1], Елен Поірсон (Poirson, 1998) [2], Гапоненко В.Ф. [3], Дмитрук Є.В. [4], Іванюта Т.М. [5], Івашенко Г.А. [6], Кравчук П.Я. [7], Линник О.І. [8], Мельникова К.В. [9], Овчаренко Є.І. [10], Сорокіна І.В. [11], Фролова Л.В. [12], Черевко О.В. [13] та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Однак більшість запропонованих підходів до розробки стратегії забезпечення економічної безпеки підприємства, які висвітлені в наукових колах, не достатньо розкривають її функціональність

та концептуальні засади, що потребує подальшого вдосконалення.

Формування цілей статті (постановка завдання).

Мета статті полягає у розвитку методичних підходів щодо формування стратегій економічної безпеки підприємств. Цілями даного дослідження є: критичний аналіз існуючих підходів до розробки стратегії економічної безпеки підприємства, обґрунтування авторського підходу до розробки стратегій економічної безпеки підприємства, обґрунтування типів стратегій економічної безпеки підприємства.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Економічна безпека підприємства займає важливе місце в процесі ефективного управління ним, тому є невід'ємною ланкою його стратегічного управління, в залежності від цілей господарювання, засобів і можливостей їх досягнення, умов господарювання та конкурентного середовища, та ін.

Стратегія економічної безпеки – це сукупність найбільш значущих рішень та заходів, спрямованих на забезпечення прийнятного рівня безпеки функціонування підприємства [8, с. 165]

Опрацювання літературних джерел демонструють розмаїття досліджень з питань розробки стратегії економічної безпеки підприємства.

Кравчук П.Я. в науковому труді [7] пропонує підхід, за яким для забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства використовуються три стратегії: договірна, матрична, комплексна.

Запропонований підхід передбачає кардинально різні стратегії та не описано в якому випадку використовувати ту чи іншу, що ускладнює використання цього підходу.

Група авторів на чолі із Іванютою Т.М. в [5] пропонує такі три типи стратегії фінансово-економічної безпеки підприємства: раптового реагування на загрози; прогнозування небезпек та загроз; відшкодування завданих збитків.

У даному підході послідовно викладено типи стратегій, але він не передбачає усю повноту поняття «економічна безпека підприємства», сенс запропонованих стратегій у даному підході полягає тільки в роботі з загрозами – усунення, запобігання, компенсація, але економічна безпека дещо ширша за загрози.

Стратегії економічної безпеки підприємства в залежності від репутації підприємства запропоновані автором Дмитрук Є.В. в роботі [4, с. 359] у вигляді матриці «Економічна безпека підприємства - репутація підприємства». Такий підхід є незвичайним та інтересним, але вузько направленим, не розкриває усього змісту дослідження, що спростовує його результати.

Науковець Линник О.І. в своїй роботі [8, с. 165] виділяє такі типи стратегій корпоративної економічної безпеки підприємства: орієнтовані на усунення існуючих або запобігання виникнення можливих загроз економічній безпеці; націлені на запобігання збитку від впливу існуючих або можливих загроз економічній безпеці; спрямовані на компенсацію збитку в результаті дії загроз економічній безпеці.

Характерними рисами цього підходу є також обмеженість типів стратегії за змістом та невизначеність критеріїв їх відокремлення.

Професор Черевко О.В. в роботі [13] пропонує такі стратегії фінансово-економічної безпеки: забезпечення росту прибутковості його власного капіталу; формування фінансово-економічних ресурсів; фінансово-економічної стабільності; безпеки інвестиційної діяльності; нейтралізації

фінансово-економічних ризиків; безпеки інноваційної діяльності; захисту його конкурентної позиції; антикризова стратегія.

Такий перелік є повним та об'ємним за змістом в комплексі, але громіздким та складним за використанням. Запропоновані стратегії окремо одна від іншої є фрагментарними, що не дає змоги розробити комплексної, дієвої та універсальної стратегії.

Таким чином є необхідність у розробці комплексного, змістовного та універсального підходу, типові стратегії якого будуть зручними в практичному застосуванні.

Виходячи з сутності поняття «економічна безпека підприємства» та суджень щодо нього [3, с.19]: умовою безпеки є – захищеність або досягнення цілей підприємством; концепція вищого рівня та концепція нижчого рівня [10, с.212], за якими виділено інтереси – розвиток, стабільність, протистояння загрозам [9] та за кожним визначено критерії: ефективність використання ресурсів – постійний розвиток, фінансова-економічна стійкість – адаптація, стабільність та безперервність виробничої діяльності – протистояння загрозам [6, с.131], пропонується концептуальний підхід до формування стратегії економічної безпеки підприємства та типи стратегій за ним (рисунок 1).

Такий підхід в повній мірі розкриває функціональність системи економічної безпеки підприємства, запропонованої Сорокіної І.В. [11, с.120], дозволяє враховувати всю багатопредметність змісту поняття «економічна безпека підприємства», комплексно та послідовно підійти до процесу її забезпечення. Даний підхід відрізняється від інших тим, що враховує, як стан, так і напрямок розвитку досліджуемого підприємства. Запропоновані типи стратегій економічної безпеки підприємства логічно, послідовно та в повній мірі відповідають її концептуальним положенням [13], працюють на досягнення її цілей.

При виборі того чи іншого типу стратегії економічної безпеки підприємства необхідно враховувати зазначені концептуальні аспекти питомої категорії, що систематизує елементи системи економічної безпеки підприємства та робить механізм її забезпечення дієвим.

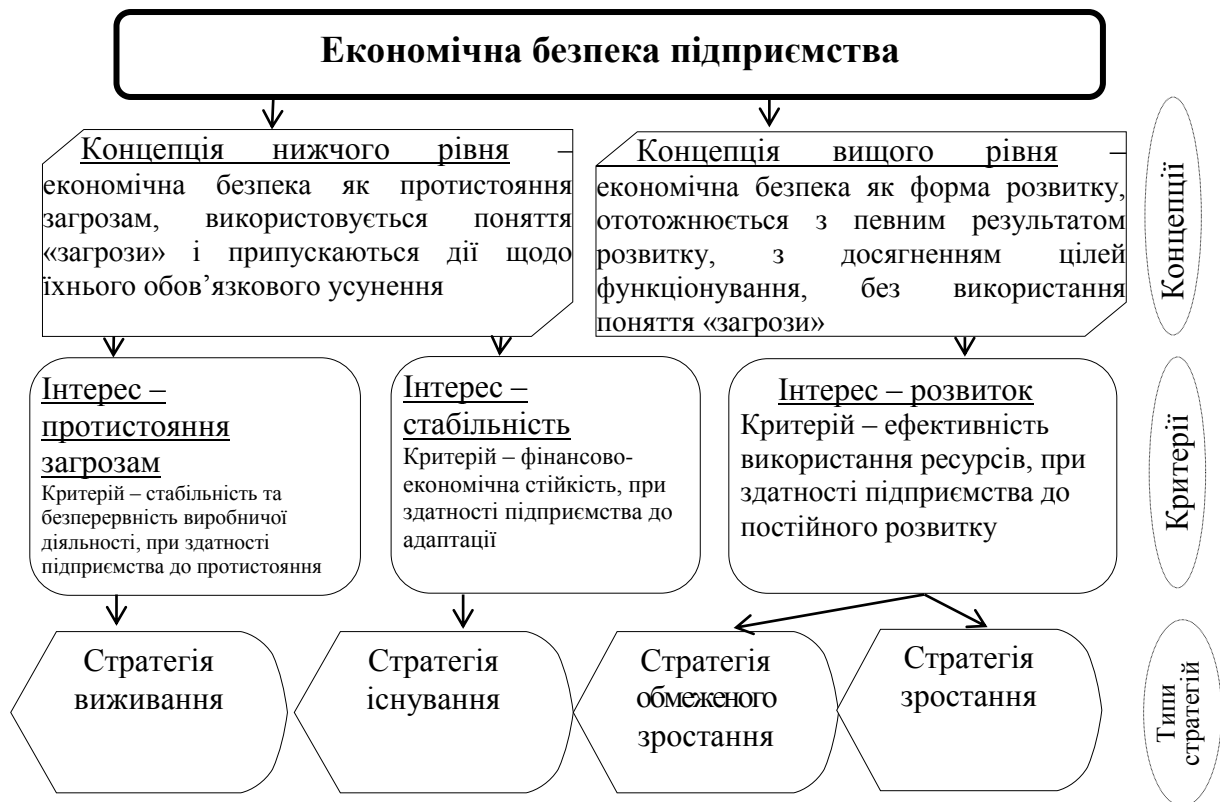


Рис. 1. Типи стратегій економічної безпеки підприємства за концептуальним підходом

Концептуальний підхід до формування стратегії економічної безпеки підприємства – це реалізація необхідності формування нової політики управління підприємством сьогодні, в складі якої повинні буди інструменти ідентифікації можливостей та обмежень господарювання.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Об'єктивною необхідністю формування та розробки стратегії економічної безпеки підприємства стали наддинамічні та практично не прогнозовані чинники його макро- і мікро- середовища. Це зумовило необхідність перегляду існуючих підходів та пропонування нових до формування стратегії економічної безпеки підприємства.

Економічна безпека підприємства, як фактор ефективного управління ним, є об'єктом стратегічного управління. Задля якісного забезпечення економічної безпеки підприємства запропоновано концептуальний підхід до формування стратегії економічної безпеки підприємства, в рамках якого сформульовані такі послідовні типи стратегій:

виживання, існування, обмеженого зростання, зростання.

Даний підхід є підґрунтям процесу забезпечення економічної безпеки підприємства, враховуючи як стан так і напрямок розвитку підприємства, має велике практичне значення в успішному господарюванні підприємства в поточному та стратегічному періодах.

Подальші дослідження спрямовані на забезпечення бажаного рівня економічної безпеки підприємства, що характеризує управління ним як ефективне.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1 Inglehart R. Economic security and value change / Ronald Inglehart and Paul R. Abramson // American Political Science Review. – 1994. – Volume 88. – P. 336–354.
- 2 Poirson H. Economic security, private investment, and growth in developing countries / Helene Poirson. – Washington : International Monetary Fund, African Dept., 1998. – 31 p.
- 3 Гапоненко В.Ф. Экономическая безопасность предприятий. Подходы и

- принципы / В.Ф. Гапоненко, А.Л. Беспалько, А.С. Власков. – М. : Изд-во "Ось-89", 2007. – 208 с.
- 4 Дмитрук Є.В. Визначення стратегії фірми в залежності від сили та напряму впливу репутації підприємства на рівень його економічної безпеки / Є.В. Дмитрук // Вісник східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2010. - №8(150). – С. 358-364
- 5 Іванюта Т. М. Економічна безпека підприємства : навч. посіб. / Т. М. Іванюта, А. О. Заїчковський. – К. : Центр учбової літератури, 2009. – 256 с
- 6 Іващенко Г.А. Ідентифікація дефініції «економічна безпека підприємства» / Г.А. Іващенко, О. Ф. Ярошенко // БІЗНЕС-ІНФОРМ. – 2011. - № 9. – С. 129-131
- 7 Кравчук П. Я. Формування системи корпоративної безпеки : дис... канд. екон. наук: 08.06.01 «Економіка, організація і управління підприємствами» / Павло Ярославович Кравчук; [Терноп. держ. екон. ун-т]. – Тернопіль, 2006. – 232 с.
- 8 Линник О.І. Стратегія економічної безпеки підприємства як фактор зменшення впливу зовнішніх та внутрішніх загроз / О.І. Линник, Н.В.Артеменко // Вісник НТУ „ХПІ”. Серія: Технічний прогрес і ефективність виробництва. – Х.: НТУ „ХПІ”. - 2013. - № 67 (1040) - С. 159-169
- 9 Мельникова К.В. Сучасні управлінські поняття до визначення категорії «економічна безпека підприємства» / К.В. Мельникова // Экономика Крыма. – 2011. - №4(37). – С.167-170
- 10 Овчаренко Є.І. Дискриптивна комплементарність забезпечення економічної безпеки та вітчизняних управлінських традицій / Є.І. Овчаренко, Я.М. Криль // Економіка Менеджмент Підприємство. – 2011. - № 23 (II). – С. 211-217
- 11 Сорокіна І.В. Теоретико-методологічні аспекти формування системи економічної безпеки підприємства / І.В. Сорокіна // актуальні проблеми економіки. - №12(102), 2009. – С.114-122.
- 12 Фролова Л.В. Концептуальні положення забезпечення економічної безпеки підприємств / Л.В. Фролова, О.В. Роженько // Культура народів Причорномор'я. Економічні науки. – Сімферополь, 2013. - №257. – с. 201-204
- 13 Черевко О.В. Стратегічне управління фінансово-економічною безпекою підприємства / О.В. Черевко // Ефективна економіка. – 2014. - №2 . - [електр. режим доступу] <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3302>

*Рецензент д.е.н., професор ДонНУЕТ ім. М. Туган-Барановського Фролова Л.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Зубенко В.О.*

УДК: 005.95(075.8)

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ НАЙМА ПЕРСОНАЛА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Сухорукова Т.Г., к.э.н., доцент,
Назаренко И.Л., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

В статье исследована сущность и место найма работников в организации работы с персоналом, проанализированы существующие системы найма персонала, обоснована целесообразность развития активных методов поиска работников. Рассмотрены подходы к совершенствованию механизма проведения бесед с потенциальными работниками предприятия, а также возможность использования инновационных технологий найма персонала.

Ключевые слова: персонал, найм персонала, подбор персонала, источники найма, корпоративный сайт, предварительная беседа

© Сухорукова Т.Г.,
Назаренко И.Л.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 51, 2015

ВДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ НАЙМА ПЕРСОНАЛУ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент,
Назаренко І.Л., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

У статті досліджена суть і місце найму працівників в організації роботи з персоналом, проаналізовані існуючі системи найму персоналу, обґрунтовано доцільність розвитку активних методів пошуку працівників. Розглянуті підходи до вдосконалення механізму проведення бесід з потенційними працівниками підприємства, а також можливість використання інноваційних технологій найму персоналу.

Ключові слова: персонал, найм персоналу, підбір персоналу, джерела найму, корпоративний сайт, попередня бесіда

PERFECTION OF SYSTEM OF HIRING OF PERSONNEL ON ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT

*Suhorukova T.G., Candidate of Economics Sciences, associate professor,
Nazarenko I.L., Candidate of Economics Sciences, associate professor (USU of RT)*

In the article essence and place of hiring of workers are investigational in organization of work with a personnel, an accent is done on actuality of hiring of personnel for the enterprises of railway transport; the existent systems of hiring of personnel are analysed; it is marked that the internal sources of hiring of personnel prevail on a railway transport; the modern active methods of search of workers are considered and expediency of their development is reasonable on the enterprises of railway transport. The analysis of advantages and lacks of internal and external sources of bringing in of personnel is conducted in the article. Going is considered near perfection of mechanism of realization of conversations with the potential workers of enterprise, and also possibility of the use of innovative technologies of hiring of personnel. Perfection of the system of hiring of personnel must udmu on all existent receptions and methods, including interview, testing, aiming of certificates, use of services of the specialized evaluation centers.

Keywords: personnel, hiring of personnel, selection of personnel, sources of hiring, corporate web-site, preliminary conversation

Постановка проблеми. Персонал підприємства завжди розглядався як важливий елемент його динамічного розвитку, як основний фактор підвищення ефективності діяльності підприємства. Сьогодні з урахуванням гострої нехватки практично всіх ресурсів виробництва (зношені основні фонди, високі ціни на оборотні засоби, обмежені можливості залучення додаткового фінансового капіталу) роль персоналу стає все більш суттєвою. Для багатьох підприємств саме персонал залишається єдиним резервом збереження балансу в складних економічних ситуаціях.

Для залізничного транспорту України всі питання управління персоналом достатньо актуальні, оскільки на підприємствах галузі чисельність

сотрудников, занятых по основному виду деятельности, составляет более 300 тысяч человек, из них 37,8 % – женщины, 38,5 % – молодые специалисты в возрасте до 35 лет, 1,5 % – лица пенсионного возраста, 17,1 % – работники с полным высшим образованием и 22 % – с неполным и базовым высшим образованием.

Анализ последних исследований и публикаций. В научно-практических исследованиях персонал достаточно часто выступает в качестве объекта исследования. Значительное количество работ посвящено изучению сущности персонала и его функций [1, 2, 3], определенная часть исследователей изучают вопросы оценки персонала [4, 5, 6], многих ученых интересуют вопросы

повышения эффективности использования персонала и мотивации труда [7, 8, 9].

Многие научные статьи сегодня посвящены актуальной проблеме сокращения персонала [10]. Необходимо подчеркнуть, что

уже на протяжении нескольких лет в Украине происходит стабильное сокращение работников железнодорожной отрасли (рисунок 1).

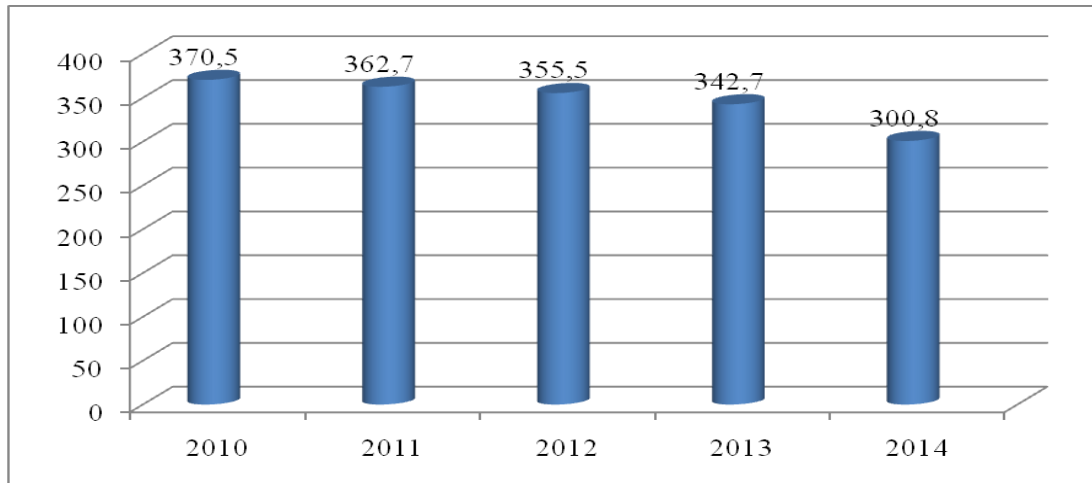


Рис. 1. Численность работников предприятий железнодорожного транспорта, тыс. человек

Несмотря на указанное сокращение кадров, для предприятий отрасли достаточно важно привлечь именно те кадры, которые в будущем обеспечат стабильное, устойчивое их развитие.

Немаловажным элементом в этом процессе является найм на работу. И для предприятия и для соискателя очень важна уверенность, что потенциальному сотруднику действительно будет интересно работать именно на этом предприятии в данный момент и в долгосрочной перспективе.

Целью статьи является исследование существующих методик найма персонала на предприятиях железнодорожного транспорта, выявление слабых сторон этих методик и обоснование возможных направлений совершенствования системы найма персонала.

Изложение основного материала. Найм на работу – это ряд действий, направленных на привлечение кандидатов, обладающих качествами, необходимыми для достижения поставленных предприятием задач [4]. Собственно говоря, найм на работу – это первый элемент сложной, многогранной работы с персоналом; поэтому важно, чтобы найм на работу был максимально эффективным как для предприятия, так и для будущего работника.

Процесс найма на работу включает в себя два основных направления: 1) выбор

источника поиска потенциальных работников; 2) определение способа оповещения потенциальных работников об имеющихся рабочих местах.

Все имеющиеся источники найма можно объединить в две группы: *внутренние* и *внешние*. Внутренние источники предполагают поиск кандидатов внутри предприятия. Внешние источники найма предполагают поиск кандидатов среди людей, которые никак не связаны с предприятием. К внешним источникам найма относятся: люди, случайно зашедшие в поисках работы; объявления в газетах; учебные заведения всех уровней; службы по трудоустройству; частные агентства по найму, объявления по радио и телевидению, профсоюзы.

Рассматривая железнодорожный транспорт, можно констатировать факт доминирования внутренних источников найма персонала (таблица 1).

Предприятие не должно концентрироваться только на одном источнике найма, поскольку и внешние и внутренние источники найма имеют свои недостатки и преимущества (таблица 2).

Как свидетельствуют данные таблицы 1, на предприятиях железнодорожного транспорта доминируют внутренние источники найма.

Таблиця 1

Соотношение найма персонала на предприятиях железнодорожного транспорта,
% (составлено авторами)

Источники найма персонала	1995	2000	2005	2010
Внутренние	41,4	54,8	42,6	67,2
Внешние	58,6	45,2	57,4	32,8

Таблиця 2

Преимущества и недостатки внутренних и внешних источников привлечения персонала

Преимущества привлечения	Недостатки привлечения
Внутренние источники привлечения персонала	
Появление шансов для служебного роста Повышение степени привязанности к организации Улучшение социально-психологического климата на производстве Низкие затраты на привлечение кадров Претендентов на должность хорошо знают в организации Претендент на должность знает данную организацию Сохранение уровня оплаты труда, сложившегося в данной организации Освобождение занимаемой должности для роста молодых кадров организации Быстрое заполнение освободившейся штатной должности, без длительной адаптации «Прозрачность» кадровой политики Высокая степень управляемости сложившейся кадровой ситуации Возможность целенаправленного повышения квалификации персонала Появление возможности избежать негативных последствий текучести кадров Рост производительности труда (если перевод на новую должность совпадает с желанием претендента) Решается проблема занятости собственных кадров Повышение мотивации, степени удовлетворенности трудом	Ограничение возможности для выбора кадров Возможны напряженность или соперничество в коллективе в случае появления нескольких претендентов на должность руководителя Появление панибратства при решении деловых вопросов, так как только вчера претендент на должность руководителя был наравне с коллегами Нежелание отказа в чем-либо сотруднику, имеющему большой стаж работы в данной организации Снижение активности рядового работника, претендующего на должность руководителя, так как автоматически преемником является заместитель руководителя Количество переводов на новую должность не удовлетворяет потребность в кадрах Удовлетворяется потребность только качественная, но через переподготовку или повышение квалификации, что связано с дополнительными затратами
Внешние источники привлечения персонала	
Более широкие возможности выбора Появление новых импульсов для развития организации Новый человек, как правило, легко добивается признания Прием на работу покрывает абсолютную потребность в кадрах Меньшая угроза возникновения интриг внутри организации	Более высокие затраты на привлечение кадров Высокий удельный вес работников, принимаемых со стороны, способствует росту текучести кадров Ухудшается социально-психологический климат в организации среди давно работающих Высокая степень риска при прохождении испытательного срока Плохое знание организации Длительный период адаптации Блокирование возможностей служебного роста для работников организации Нового работника плохо знают в организации

Практика показывает: даже испытывая *сверхурочные работы*. Это рычаг активно постоянную нехватку рабочей силы, используется в локомотивном и вагонном предприятия не всегда идут на найм новых хозяйствах.

Очень часто руководство предприятий использует такой рычаг, как Несмотря на определенные положительные моменты данного

управленческого решения, постоянно использовать сверхурочную работу, как альтернативу найма новых работников нельзя, поскольку возникают проблемы усталости, увеличения производственного травматизма. Длительные и частые сверхурочные работы приводят к росту затрат на персонал и снижению производительности труда.

В современных условиях необходимо делать ставку на активные методы поиска работников, стремясь привлечь на предприятие как можно больше соискателей, удовлетворяющих требованиям производства. Достаточно эффективно в этом процессе размещение объявлений, как на корпоративном *сайте*, так и на поисковых сайтах. Необходимо развивать сайт УЗ в части кадровой составляющей: отражать на нем вакансии, информацию о повышении квалификации, работе кадрового резерва и т.д.

Помимо этого, необходимо активно привлекать *кадровые агентства*. На предприятиях железнодорожного транспорта работа с кадровыми агентствами практически не используется. Но многие из них уже зарекомендовали себя на рынке услуг [11].

С целью повышения эффективности найма совершенствуется сам процесс отбора кадров. Отбор кадров на современном предприятии должен включать весь спектр приемов и методов: собеседование, тестирование, наведение справок, использование услуг специализированных оценочных центров и т.д.

Одним из наиболее существенных недостатков современного подхода к найму персонала на предприятиях железнодорожного транспорта является узкий поиск претендентов. При появлении вакансии, необходимо привлечь как можно больше кандидатов, чтобы в результате участия в конкурсе они могли показать свои лучшие стороны. Чем больше число (в разумных пределах) кандидатов рассматривается на каждую должность, тем больше вероятность того, что отбор даст позитивные результаты. Чем меньше претендентов, тем вероятнее придется пойти на серьезный компромисс по ряду важных качеств.

Профессиональные и личностные характеристики легко выявляются в процессе интервью. Так, соискатели, не склонные к командной работе, как правило, не могут

подолгу работать на одном месте, им сложно оценить вклад в работу своих коллег, они везде видят только собственные достижения. Такие кандидаты чаще всего оставляют ощущение не совсем гармоничных: либо слишком замкнутых и закрытых, либо слишком агрессивных и эмоционально неустойчивых. Необходимо использовать психологические тесты, дающие представление по предпочитаемому соискателем стилю работы. Как правило, они подтверждают, уже сформированное мнение о соискателе. Наиболее полным и достоверным, является OPQ (профессиональный личностный вопросник), разработанный компанией SHL [12,13].

Определенных усовершенствований требует и такая процедура найма, как *предварительная беседа*. Существует несколько видов беседы по найму: проводимые по схеме; слабо формализованные; выполняемые не по схеме. К проведению беседы необходимо подходить взвешенно и адекватно.

В процессе беседы происходит обмен информацией, обычно в форме вопросов и ответов. Если в ходе беседы пытаются оказывать давление на заявителя, то возможны стрессовые ситуации, крайне отрицательно сказывающиеся на процессе отбора. Процесс отбора кадров не будет иметь положительные результаты, если в ходе беседы кандидату будут задаваться вопросы враждебным тоном или если ответ заявителя будет намеренно прерываться. Следует отметить краткие рекомендации, которые необходимо учитывать при проведении бесед: 1) следует внимательно слушать, что и как говорит заявитель; 2) необходимо следить за поведением заявителя, стараясь получить наиболее полную информацию о поступающем; 3) помните о требованиях, предъявляемых характером работы; 4) решение следует принимать, только имея всю нужную информацию; 5) беседу необходимо вести вокруг вопросов, которые являются важными критериями отбора. Эти вопросы отражаются в анкете по приему на работу.

Подбор персонала – это сложный, кропотливый процесс. Поэтому в передовых компаниях осуществляется многоступенчатый отбор кандидатов. Сначала с соискателем беседует менеджер по работе с персоналом, потом непосредственный руководитель. На

следующем этапе, в большинстве случаев, интервью проводится руководителями тех служб (отделов, бюро), с кем придется взаимодействовать потенциальному сотруднику. Заключительным является интервью с генеральным директором. Это сложная последовательность позволяет руководителю по персоналу еще раз взвесить и обдумать правильность выбора, чтобы потом не пришлось разочароваться [14].

Даже в ходе проведения самой первой беседы важно, чтобы интервью проводили 2 человека, при этом один задавал вопросы, а второй наблюдал за реакцией отвечающего. Чтобы выявить правдивость ответов, можно задавать спонтанные повторяемые перефразируемые вопросы и несколько раз в процессе интервью возвращаться к обсуждению определенных событий/ ситуаций из жизни собеседника. Если соискатель выдумывает или что-то скрывает, то информация окажется противоречивой и не всегда логичной. Помимо этого, полезно наблюдать за вербальными проявлениями: взглядом, эмоциями, мимикой лица и жестами.

«Соискатели», которым нужно по тем или иным причинам «внедриться» в конкретную компанию, как правило, обладают слишком «гладким» послужным списком, идеально подходящим вакантной должности. В процессе собеседования они будут максимально подстраиваться под интервьюера. Такие соискатели весьма эффективно воздействуют на эмоциональное состояние интервьюера. Сразу после собеседования создается впечатление, что это был уникальный кандидат и его надо немедленно брать в штат. Главное в такой ситуации – не поддаваться сиюминутным эмоциям и отложить анализ на 1-2 дня. Такие соискатели не очень охотно дают своих бывших руководителей в качестве рекомендателей, а коллеги с прошлых мест будут с трудом вспоминать кандидата и скорее всего, не смогут о нем сказать ничего яркого, характерного. После этого можно обращаться за помощью в службу экономической безопасности, которая с большой вероятностью подтвердит опасения.

В последнее время в научной литературе активно обсуждается целесообразность и возможность использования нетрадиционных форм оценки персонала при приеме на работу: полиграф,

астрология, нейролингвистическое программирование и т.д. Однако необходимо отметить, что перечисленные приемы в лучшем случае выполняют дополнительную функцию, а в некоторых случаях их использование вообще не возможно. Так, использование полиграфа часто дает ошибочные результаты. Его нельзя использовать для тестирования лиц с расстройством дыхательных органов, пониженным или повышенным кровяным давлением, страдающих нервными или психическими расстройствами. Нельзя объективно оценить человека и с помощью астрологии. Составление личного гороскопа не позволяет провести качественную оценку профессиональных и нравственных характеристик человека [15].

Учитывая современные тренды в менеджменте персонала, необходимо более активно использовать *инновационные тесты по найму*. Сегодня психологи и специалисты по персоналу предлагают различные тесты на предмет оценки наличия способностей и склада ума, необходимых для эффективного выполнения заданий на предлагаемом месте.

На железнодорожном транспорте необходимо более активно использовать возможности привлечения *временных работников*. Преимущества, которое дает использование временных работников, состоит в том, что предприятию не приходится выплачивать временным работникам премии, обучать их, обеспечивать компенсациями и заботиться о последующем продвижении по службе. Временного работника можно как принять, так и уволить в любое время в зависимости от требований выполняемой им работы. Использование временных работников актуально для УЗ, поскольку уже не первый год она работает в режиме жесткой экономии. Для персонала это выражается в переводе на 4-дневную рабочую неделю. Некоторые работники уходят в неоплачиваемый отпуск.

Выводы. Проведенные исследования показали важность процесса найма персонала для повышения эффективности работы предприятий железнодорожного транспорта. Но найм персонала – это только одно направление работы с персоналом. Сегодня на передовых компаниях создаются и эффективно работают HR-службы. Необходимо осознать приоритетность и важность задач, связанных с персоналом.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1 Радько С. Н. Трудовой потенциал как социально-экономическая категория [Текст] / С.Н. Радько. – М.: «Посвящение», 2010. – 140 с.
- 2 Балабанова Л. В. Управління персоналом [Текст]: підручник / Л. В. Балабанова. Київ.: Знання, 2011. – 354 с.
- 3 Дикань В. Л. Економіка праці на підприємствах залізничного транспорту [Текст]: навч. посібник / В.Л. Дикань, Ю.В. Елагін, Т.Г. Сухорукова, 2012. – 345 с.
- 4 Кибанов А. Я. Управление персоналом [Текст]: Энциклопедический словарь/ под ред. А. Я. Кибанова – М.: ИНФРА-М, 2008. – 560 с.
- 5 Киселева М.Н. Оценка персонала [Текст] / М.Н. Киселева. – С-Пб: Питер, 2015 – 256 с.
- 6 Jean Hanson. Tips for Smart Hiring of Cleaning Personnel [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.thejanitorialstore.com/public/104cfm
- 7 Дикань В. Л. Экономика предприятия [Текст]: учеб. пособие / В. Л. Дикань, Е.В. Шраменко, Н. В. Якименко. – Харьков: УкрГАЗТ, 2012. – 278 с.
- 8 Рофе А.И. Экономика труда [Текст]: учебник / А.И. Рофе. - М.: Кнорус, 2014. – 422 с.
- 9 Дерек Сиверс. Все в твоих руках. 40 уроков для предпринимателя нового типа [Текст] / Дерек Сиверс. - Пер. с англ.- М.: Изд-во Альпина, 2012. – 112 с.
- 10 Дикань В.Л. Перспективы развития экономики Украины в условиях формирования международных транспортных коридоров в системе мировой глобализации экономики [Текст] / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013 - № 42 - с. 144 - 149.
- 11 Gary Dessler. Management: Principles & Practices for Tomorrow's Leaders and Student CD, Third Edition [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.booksprice.ru/books/89283.html>
- 12 Buher R. Personal-Management [Text]/ R. Buher. Munchen. – 1998. – 218 p.
- 13 Рейтинг кадровых агентств Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.navigator.lg.ua/article.htm
- 14 Антонио Вайс. 101 идея для роста вашего бизнеса. Результаты новейших исследований эффективности людей и организаций [Текст] / Антонио Вайс. - Пер. с англ.- М.: Альпина Палишер, 2014. – 401 с.
- 15 Дашян М. Нетрадиционные формы оценки кандидатов при приеме на работу [Текст] / М. Дашян // Управление персоналом. – 2004. - №20 – С.47-49.

*Рецензент д.э.н., профессор УкрГУЖТ Компаниец В.В.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГУЖТ Токмакова И.В.*

УДК: 656.615.003

**СИСТЕМНАЯ ОПТИМИЗАЦИЯ ОБЪЕМА УСЛУГ (РАБОТ)
ПОРТОВОГО ОПЕРАТОРА И СТОРОННЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ**

*Холоденко А.М., к.э.н., доцент,
Наврозова Ю.А., к.э.н., доцент (ОНМУ)*

Построена и проанализирована экономико-математическая модель системной оптимизации объемов предоставления (выполнения) услуг (работ) собственными и сторонними силами и средствами по критерию максимума прибыли. Выявлена необходимость системной оптимизации объемов услуг (работ), которые экономически целесообразно предоставлять (выполнять) самим портовым оператором и сторонней организацией. При большем объеме каждая из сторон будет более конкурентоспособной при предоставлении (выполнении) данных услуг (работ).

Ключевые слова: объемы услуг (работ), оптимизация, портовый оператор, прибыль

СИСТЕМНА ОПТИМІЗАЦІЯ ОБСЯГУ ПОСЛУГ (РОБІТ) ПОРТОВОГО ОПЕРАТОРУ ТА СТОРОННЬОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ

*Холоденко А.М., к.е.н., доцент,
Наврозова Ю.О., к.е.н., доцент (ОНМУ)*

Побудована і проаналізована економіко-математична модель системної оптимізації обсягів надання (виконання) послуг (робіт) власними і сторонніми силами і засобами за критерієм максимуму прибутку. Виявлена необхідність системної оптимізації обсягів послуг (робіт), які економічно доцільно надавати (виконувати) безпосередньо портовим оператором та сторонньою організацією. При більшому обсязі кожна з сторін буде більш конкурентоспроможною при наданні (виконанні) послуг (робіт).

Ключові слова: *обсяги послуг (робіт), оптимізація, портовий оператор, прибуток*

SYSTEM OPTIMIZATION OF THE SERVICES (OPERATIONS) VOLUME OF PORT OPERATORS AND THIRD-PARTY ORGANIZATIONS

*Kholodenko A.M., candidate of Science (Economics), docent,
Navrozova Yu., candidate of Science (Economics), docent (ONMU)*

There are constructed and analysed the economic-mathematical model of system optimization of volumes of granting (performance) of services (operations) with own and third-party forces by criterion of a maximum of profit.

It identified the need for the system optimization the volume of services (operations), which is economically feasible to provide by the port operator and a third party.

Should the condition that the sum of the optimum volume of services (operations) provided by each side do not exceed the total amount of ordered services (operations). Then the optimization problem is considered solved, and the results are optimal volumes. If this condition is not satisfied, the optimal values are found by the Lagrangian.

Optimal levels, which are obtained are directly proportional to the total volume of services (works). When large Q , each party will be more competitive in the provision (performance) services (works).

Keywords: *volumes of services (operations), optimization, port operator, profit.*

Постановка проблеми. Последние годы были трудными для многих украинских, особенно государственных портовых операторов в финансовом аспекте. Падение грузопотока, излишек производственных мощностей, обострение конкуренции со стороны частных портовых операторов, особенно в части переработки высокорентабельных грузов, стали основными причинами. Портовые операторы вынуждены сопоставлять свои доходы с затратами, оценивая рентабельность переработки каждого вида груза, выполнения каждого вида деятельности. Современные морские порты оказывают не только традиционные услуги по погрузке-выгрузке и хранению, но и промышленные, экономические, административные и коммерческие услуги

судам и грузам, организационные услуги в области грузораспределения, а также являются территорией, на которой размещаются промышленные предприятия, логистические центры, портовые кластеры [1]. Значительный комплекс оказываемых услуг, характерный для портов четвертого поколения, обуславливает тенденцию привлечения субподрядчиков и/или передачи непрофильных видов деятельности в аутсорсинг. Кроме того, это обусловлено необходимостью оптимизации затрат портового оператора. Таким образом, портовый оператор должен принять правильное решение об эффективности выполнения конкретного вида услуги (работы), функции или передачи ее или части сторонней организации.

Анализ последних исследований и публикаций. О популярности и эффективности аутсорсинга свидетельствуют цифры, приведенные в работе [2]. В 2013 году от аутсорсинга бизнес-процессов доходы превысили 175 млрд. дол. В работе [3] анализируются возможности аутсорсинга для уменьшения логистических рисков. Автор делает вывод, что наиболее оптимальным количеством судов, находящихся в собственном управлении, является 3-5 судов. В противном случае возрастает вероятность передачи их в аутсорсинг. Существует также вариант смешанной стратегии, т.е. часть судов находятся в собственном управлении, часть передаются в аутсорсинг. Из проведенного анализа в работе [5] следует, что из 4049 судовладельцев 29,3% используют аутсорсинг управления всеми судами, 25,5% прибегают к смешанной стратегии. Причем к смешанной стратегии прибегают компании со средним размером флота 18 судов. В работе [4] приведены виды работ, которые можно передать в аутсорсинг на железнодорожном транспорте. К основным из них относятся техническое обслуживание и техническая эксплуатация цифровых сетей связи, сервисное обслуживание радиостанций, отдельные работы, выполняемые вагонными ремонтными депо, эксплуатационными локомотивными депо, уборка, мойка подвижного состава, коммерческая работа в сфере грузовых перевозок, охрана объектов железнодорожного транспорта и др. Авторами уделено особое внимание логистическому аутсорсингу в транспортном бизнесе. В морских портах, кроме традиционно информационных услуг, на аутсорсинг передаются услуги по техническому обслуживанию оборудования, что повышает качество, а расходы становятся фиксированными, что позволяет достичь определенной экономии на масштабе [6]. Вместе с тем подчеркивается важность выборочного аутсорсинга.

Выделение нерешенных частей общей проблемы. Определение видов работ и услуг, которые могут быть переданы для выполнения сторонними организациями (субподряд, аутсорсинг), нахождение оптимальных их объемов является актуальной, но нерешенной задачей.

Целью исследования является построение и исследование экономико-математической модели нахождения оптимальных объемов предоставления (выполнения) услуги (работы) собственными и сторонними силами и средствами по критерию максимума прибыли. Системная оптимизация позволит определить оптимальные объемы услуг (работ), которые экономически целесообразно предоставлять (выполнять) самим портовым оператором и сторонней организацией.

Изложение основного материала исследования. Портовый оператор может столкнуться с проблемой низкорентабельности (убыточности) выполнения тех или иных услуг (работ). Например, услуги, связанные с хранением, грузораспределением могут быть невыгодны, если объемы незначительны, или же, наоборот, чрезмерны, что вызывает необходимость привлечения сторонней организации, специализирующейся конкретно на этих видах деятельности. Сторонней организации может выступить аутсорсинговая компания, терминальный оператор, функционирующий на территории того же морского порта, что и портовый оператор.

Представим графически оптимальные объемы услуг (работ) портового оператора и сторонней организации, которые будут найдены в результате их системной оптимизации (рис.1). Объем производства, при котором предельный доход равен предельным издержкам (оптимальный объем производства), обеспечивает получение максимальной прибыли [7].

Исходя из экономического смысла зависимостей доходов и расходов от объема услуг (работ), представим их в виде функции параболы.

Так, функция доходов портового оператора будет иметь вид:

$$D_1 = a_1 Q_1 + b_1 Q_1^2, \quad (1)$$

где a_1, b_1 – параметры зависимости доходов от объема услуг (работ) портового оператора Q_1 .

Поскольку доходы со временем возрастают все медленнее, функция является выпуклой вверх, ветви параболы направлены вниз, то $b_1 < 0$.

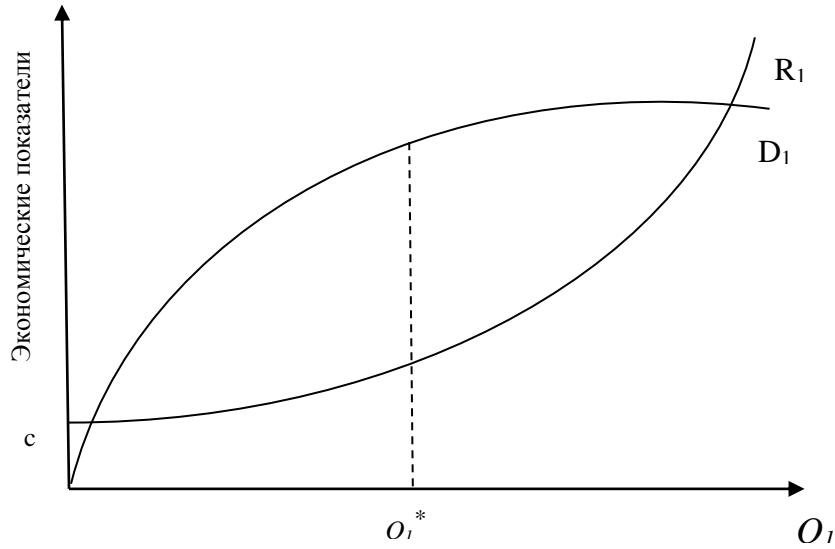


Рис. 1. Зависимость экономических показателей от объема услуг (работ) портового оператора

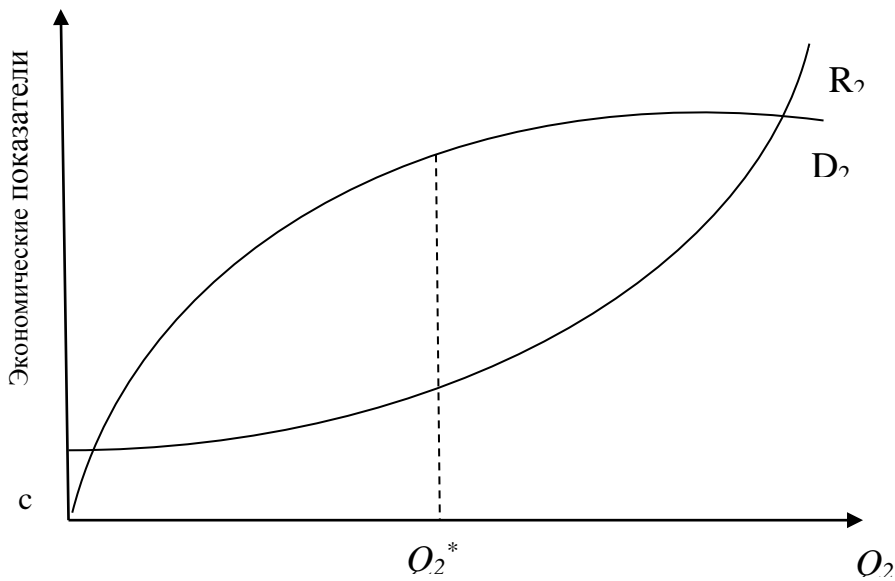


Рис. 2. Зависимость экономических показателей от объема услуг (работ) сторонней организации

Функция расходов портового оператора представим в виде:

$$R_1 = c_1 + d_1 Q_1 + e_1 Q_1^2, \quad (2)$$

где c_1, d_1, e_1 – параметры зависимости расходов от объема услуг (работ) портового оператора Q_1 .

Совокупные расходы предприятия имеют тенденцию возрастания все большими темпами, чем темпы роста объема

производства. Ветви параболы направлены вверх, следовательно, $e_1 > 0$.

Аналогично представим функции доходов и расходов сторонней организации, которой может быть передана для предоставления (выполнения) полностью или частично объем услуг (работ) портовым оператором.

Функция доходов сторонней организации:

$$D_2 = a_2 Q_2 + b_2 Q_2^2, \quad (3)$$

где a_2, b_2 – параметры зависимости доходов от объема услуг (работ) сторонней организации Q_2 .

$$F_\lambda = (D_1 - R_1) + (D_2 - R_2) = a_1 Q_1 + b_1 Q_1^2 - c_1 - d_1 Q_1 - e_1 Q_1^2 + a_2 Q_2 + b_2 Q_2^2 - c_2 - d_2 Q_2 - e_2 Q_2^2 \rightarrow \max_{Q_1, Q_2} \quad (5)$$

Достижение оптимального объема еще не гарантирует получение максимальной прибыли. При достижении оптимального объема фактические результаты зависят от соотношения рыночной цены и средних издержек производства. Если цена выше минимума средних совокупных издержек производства, то фирма получает прибыль [6]. В нашем случае это означает, что обязательным условием является $a_1 > d_1$, $a_2 > d_2$.

Поскольку рассматривается определенный объем услуг (работ) Q , который может быть предоставлен (выполнен) портовым оператором, передан сторонней организации или совместно, то ограничением при системной оптимизации выступает условие $Q_1 + Q_2 \leq Q$.

В точке оптимального объема услуг (работ) выполняется условие равенства производных функций доходов и расходов по соответствующему объему услуг (работ):

$$(D_1)'_{Q_1} = (R_1)'_{Q_1}.$$

Возьмем производные функций (1) и (2) по Q_1 и приравняем их между собой.

Соответственно вышеизложенного для первого предприятия, $b_2 < 0$.

Функция расходов сторонней организации:

$$R_2 = c_2 + d_2 Q_2 + e_2 Q_2^2, \quad (4)$$

где c_2, d_2, e_2 – параметры зависимости расходов от объема услуг (работ) сторонней организации Q_2 .

Аналогично зависимости расходов от объемов для портового оператора, для второго предприятия также $e_2 > 0$.

Функция прибыли примет вид:

$$a_1 + 2b_1 Q_1 = d_1 + 2e_1 Q_1, \quad \text{отсюда}$$

$$a_1 - d_1 = 2(e_1 - b_1) Q_1.$$

Оптимальный объем услуг (работ) портового оператора по критерию максимума прибыли определяется по формуле:

$$Q_1^* = \frac{a_1 - d_1}{2(e_1 - b_1)}. \quad (6)$$

Чем существеннее $a_1 > d_1$, тем больше будет оптимальное значение Q_1^* .

Аналогичные преобразования проделаем для второго предприятия. Следовательно, оптимальный объем услуг (работ) сторонней организации по критерию максимума прибыли определяется по формуле:

$$Q_2^* = \frac{a_2 - d_2}{2(e_2 - b_2)}. \quad (7)$$

Тогда их суммарный объем составит:

$$Q_1^* + Q_2^* = \frac{a_1 - d_1}{2(e_1 - b_1)} + \frac{a_2 - d_2}{2(e_2 - b_2)} \leq Q. \quad (8)$$

Если это условие выполняется, то оптимальных значений модели, строим задача оптимизации считается решенной, и функцию Лагранжа, используя функцию (5) найденные объемы являются оптимальными. при твердом условии $Q_1 + Q_2 = Q$:
В противном случае, для нахождения

$$F_\lambda = (D_1 - R_1) + (D_2 - R_2) + \lambda(Q - Q_1 - Q_2) = a_1 Q_1 + b_1 Q_1^2 - c_1 - d_1 Q_1 - e_1 Q_1^2 + a_2 Q_2 + b_2 Q_2^2 - c_2 - d_2 Q_2 - e_2 Q_2^2 + \lambda(Q - Q_1 - Q_2) \rightarrow \max_{Q_1, Q_2} \quad (9)$$

Приравняем к нулю частные производные функции прибыли:

$$\left. \begin{aligned} (F_\lambda)'_{Q_1} &= a_1 + 2b_1 Q_1 - d_1 - 2e_1 Q_1 - \lambda = 0 \\ (F_\lambda)'_{Q_2} &= a_2 + 2b_2 Q_2 - d_2 - 2e_2 Q_2 - \lambda = 0 \\ (F_\lambda)'_{\lambda} &= Q - Q_1 - Q_2 = 0 \rightarrow Q_1 + Q_2 = Q. \end{aligned} \right\} (10)$$

Решим полученную систему уравнений. Видно, что $Q_2 = Q - Q_1$.

Выразим λ из первого уравнения:

$$\lambda = a_1 + 2b_1 Q_1 - d_1 - 2e_1 Q_1 = a_2 + 2b_2 Q - 2b_2 Q_1 - d_2 - 2e_2 Q + 2e_2 Q_1.$$

Отсюда

$$a_1 - d_1 - a_2 - 2b_2 Q + d_2 + 2e_2 Q = Q_1(2e_1 - 2b_1 - 2b_2 + 2e_2).$$

Оптимальный объем услуг (работ) портового оператора можно представить:

$$Q_1^* = \frac{(a_1 - d_1) - (a_2 - d_2) + 2Q(e_2 - b_2)}{2((e_1 - b_1) + (e_2 - b_2))}. \quad (11)$$

Оптимальный объем услуг (работ) сторонней организации можно представить:

$$Q_2^* = \frac{(a_2 - d_2) - (a_1 - d_1) + 2Q(e_1 - b_1)}{2((e_1 - b_1) + (e_2 - b_2))}. \quad (12)$$

Из полученных формул (11) и (12) видно, что $Q_1 + Q_2 = Q$ (выполнении) будут конкурентоспособными и портовый оператор, и сторонняя организации.

Оптимальные объемы прямопропорциональны общему объему услуг (работ). С ростом Q выше вероятность того, что и Q_1^* , и $Q_2^* > 0$, то есть при больших объемах заказанных услуг (работ) оптимальным будет выборочный аутсорсинг (субподряд), т.е. в предоставлении

Выводы. Таким образом, выявлена необходимость системной оптимизации объемов услуг (работ), которые экономически целесообразно предоставлять (выполнять) самим портовым оператором и сторонней организацией.

Если выполняется условие непревышения суммы оптимальных объемов

услуг (работ), выполненной каждой стороной, заказанному суммарного объему услуг (работ), то задача оптимизации считается решенной, и найденные объемы являются оптимальными. Если такое условие не выполняется, то оптимальные значения находятся с помощью функции Лагранжа.

Полученные оптимальные объемы прямопропорциональны суммарному объему услуг (работ). При большем Q каждая из сторон будет более конкурентоспособной при предоставлении (выполнении) данных услуг (работ).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Совершенствование управления морскими торговыми портами: Учебное пособие / В.И.Чекаловец, А.Л.Колодин, Г.П.Столяров, Е.В.Меркт, Н.Г.Гребенник, И.М.Олефир, Е.Г.Пустовит, Н.В.Яровая – Одесса: ОНМУ, 2002. – 142 с.

2. Lacity M. Business process outsourcing and dynamic innovation / Mary Lacity, Leslie Willcocks // Strategic Outsourcing: An International Journal, Vol. 7 Iss:

1, pp.66 - 92 [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<http://www.emeraldinsight.com/doi/full/10.1108/SO-11-2013-0023>

3. Тыртышный Н.Н. Аутсорсинг как инструмент уменьшения логистических рисков / Н.Н. Тыртышный // Инженерный вестник Дона. – Выпуск №2.Том20, 2012. – С. 294-298.

4. Аутсорсинг в сфере грузовой и коммерческой работы: учеб. пособие / М.В. Нечипорук. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2014. – 81 с.

5. Pierre Cariou. Outsourcing ship management: Implications for the logistics chain / Pierre Cariou, Francois-Charles Wolf // Lemna, 2011 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00593742/document>

6. Selective outsourcing [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.portstrategy.com/news101/port-operations/cargo-handling/selective_outsourcing

7. Ефимова Е.Г. Экономика: Учебное пособие / Е.Г. Ефимова. – М.: МГИУ, 2005. — 368с.

*Рецензент д.е.н., професор ОНМУ Жихарева В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Зубенко В.О.*

УДК: 339.47:656.2

СИСТЕМА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В статті розкрито основні завдання управління економічною безпекою на підприємствах залізничного транспорту. Сформульовано принципи забезпечення економічної безпеки, визначено об'єкти і суб'єкти системи забезпечення економічної безпеки залізниць. У зв'язку з важливістю реалізації превентивних заходів розкрито зміст стратегії економічної безпеки, обґрунтовано перспективний підхід до організації діяльності із забезпечення економічної безпеки та визначено комплекс необхідних заходів.

Ключові слова: система, економічна безпека, принципи, підходи до організації, підприємства залізничного транспорту.

СИСТЕМА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Чередниченко А.Ю., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

В статье раскрыты основные задания управления экономической безопасностью на предприятиях железнодорожного транспорта. Сформулированы принципы обеспечения экономической безопасности, определены объекты и субъекты системы обеспечения экономической безопасности железных дорог. В связи с важность реализации превентивных мероприятий раскрыто содержание стратегии экономической безопасности, обосновано перспективный подход к организации деятельности по обеспечению экономической безопасности и определен комплекс необходимых мероприятий.

Ключевые слова: система, экономическая безопасность, принципы, подходы к организации, предприятия железнодорожного транспорта.

SYSTEM OF ECONOMIC SECURITY OF ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT

Cherednichenko O.U., Candidate of Economic Sciences, associate professor (USU of RT)

In the article are disclosed the basic tasks of management of economic safety of the enterprises of railway transport. Formulated the principles of economic security, defined objects and subjects of the system of economic security of the Railways. To ensure the comprehensiveness and objectivity of the evaluation of economic security of enterprises of the railway sector is proposed to distinguish two types of objects: firstly, that the resources and reserves of increase of efficiency of activity; secondly, it is business processes, including processes of formation and reproduction of resources. In connection with the importance of implementing preventive measures are disclosed the content of strategy of economic security, proved a perspective approach for the organization of activities on ensuring economic security, which is based on hierarchically-component principle. Defined a set of priority measures to ensure economic security for personnel, information analysis, financial-economic, legal, technological and resource areas.

Keywords: system, economic security, principles and approaches to organizations, enterprises of railway transport.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Залізничний транспорт України є одним з головних складових транспортно-комунікаційної системи країни, що відіграє виключно важливу роль в розвитку економіки, оскільки, здійснюючи перевезення вантажів відповідно до потреб виробництва, забезпечує нормальне функціонування і розвиток всіх галузей, регіонів і підприємств. Залізничний транспорт як життєвоважлива галузь господарства забезпечує економічну безпеку і цілісність держави.

В останні роки умови функціонування залізничного транспорту погіршилися у зв'язку зі складною політичною та економічною ситуацією в країні, спадом вітчизняного виробництва. Також загрозливих

масштабів набули внутрішні проблеми залізничної галузі. Негативний вплив зовнішніх та внутрішніх факторів обумовив зниження фінансової стійкості залізничного транспорту, вже в 1 півріччі 2014 року Укрзалізниця зазнала збитків на 8,2 млрд. грн і має борги 16,4 млрд. грн кредитів, 3,6 млрд. грн фінансового лізингу та інші, в результаті було оголошено технічний дефолт. Зазначене свідчить, що реалізація економічних інтересів підприємств залізничної галузі вимагає вирішення завдання в області забезпечення їх економічної безпеки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різноманітні аспекти забезпечення економічної безпеки на різних рівнях економіки досліджують в своїх працях такі вчені як: О.В. Ареф'єва, М. Бендиков,

А.В. Козаченко, В.П. Пономарев, А.Н. Ляшенко, В.І. Мунтіян, В.С. Понамаренко, Т.С. Клебанова, Н.Л. Чернова, А.В. Козаченко, В.П. Пономарев, А.Н. Ляшенко, Д.І. Ковальов, Т.Г. Сухорукова, М.В. Куркін [1-7].

Вчені-фахівці в галузі залізничного транспорту В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз, І.Л. Назаренко, С.В. Каламбет, В.А. Воропай, Р.О. Кожевніков, З.П. Межох, Н.П. Терьошина, В.А. Персіанов, С.П. Міщенко, Т.О. Тимофєєва [8-14] присвятили свої праці вирішенню проблем економічної безпеки на підприємствах залізничної галузі, у тому числі питанням визначення загроз і ризиків економічної безпеки, підходам до їх оцінювання та пошуку інструментів управління економічною безпекою.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Поряд з значними напрацюваннями у сфері забезпечення економічної безпеки потребують подальшого вивчення питання формування системи економічної безпеки на підприємствах залізничного транспорту.

Формування цілей статті. Метою статті є розкриття основних складових системи економічної безпеки підприємств залізничної галузі.

Вклад основного матеріалу. Галузь залізничного транспорту як об'єкт вивчення є складною виробничо-економічною і соціальною системою зі своєю внутрішньою, тільки їй властивою територіально-виробничою і функціональною структурою. Враховуючи, що система – це сукупність об'єктів, взаємодія яких обумовлює наявність інтеграційних якостей, не властивих її компонентам, то якраз по лініях внутрішніх і зовнішніх зв'язків системи і можуть реалізуватися загрози її економічної безпеки. Для забезпечення максимального ступеня захисту від цих загроз і необхідна певна діяльність, яка також повинна носити системний характер.

Накопичений досвід показує [8, 13], що забезпечення економічної безпеки – це безперервний процес, що полягає в обґрунтуванні й реалізації найбільш раціональних форм, методів, способів і шляхів створення, вдосконалення, розвитку системи безпеки, безперервному управлінні нею,

контролі, виявленні її вузьких місць і потенційних загроз виробничо-господарській діяльності підприємств залізничного транспорту.

Найважливішими задачами в області забезпечення економічної безпеки підприємств залізничної галузі слід визначити:

- забезпечення захищеності виробничо-господарської діяльності підприємств залізничного транспорту від дії несприятливих зовнішніх і внутрішніх чинників;

- своєчасне прогнозування і виявлення зовнішніх і внутрішніх загроз економічної безпеки залізниць;

- здійснення оперативних і довгострокових заходів по попередженню і локалізації загроз;

- створення системи злагодженого функціонування і взаємодії всіх структурних підрозділів залізниць для вирішення питань забезпечення економічної безпеки;

- формування структури господарського комплексу залізничного транспорту, відповідно до програми структурної реформи на залізничному транспорті;

- оновлення основних виробничих фондів, виробничого потенціалу і технологій, що забезпечують високий технічний рівень виробництва і підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг;

- підвищення ефективності використання майнового комплексу, збільшення всіх видів доходів;

- посилення інвестиційної та інноваційної активності, збільшення частки інвестицій в основний капітал;

- відновлення і розвиток нових регіональних зв'язків;

- формування сприятливого ділового і підприємницького клімату;

- зростання добробуту працівників залізниць;

- забезпечення контролю за раціональним використанням матеріально-виробничих ресурсів;

- збалансоване дотримання галузевих інтересів залізничного транспорту і інтересів залізниць;

- запобігання забруднення навколишнього середовища.

Організація і функціонування системи забезпечення економічної безпеки в цілях максимальної ефективності повинні ґрунтуватися на ряді наступних принципів [3, 5, 8, 14]: законність; економічна доцільність; поєднання превентивних і реактивних заходів; обґрунтованість; комплексність; координація і взаємодія; безперервність; активність; плановість; диференційованість; підконтрольність; компетентність; поєднання гласності і конфіденційності; вдосконалення.

Об'єкт і суб'єкт системи забезпечення економічної безпеки тісно взаємопов'язані. Об'єктом системи в цілому виступає економічний потенціал і виробничо-господарська діяльність підприємств залізничного транспорту в поточному і перспективному періоді. Конкретними ж об'єктами захисту виступають ресурси: фінансові, техніко-технологічні, матеріальні, інформаційні, кадрові та інші.

В останній час посилюється кримінологічна складова економічної безпеки залізничного транспорту, загрозами якої є злочинні та терористичні дії, різноманітні правопорушення, а об'єктами впливу - транспортна система, майно підприємств залізничного транспорту та вантажовласників, життя, здоров'я і права пасажирів та працівників.

Вважаємо, що для забезпечення комплексності і об'єктивності оцінки стану економічної безпеки підприємств залізничної галузі слід розрізнити два типи об'єктів: по-перше, це ресурси та резерви підвищення ефективності діяльності; по-друге, це бізнес-процеси, у тому числі і процеси формування та відтворення ресурсів.

Суб'єкт системи забезпечення економічної безпеки носить складніший характер, оскільки його діяльність обумовлюється не тільки особливостями і характеристиками об'єкту, але і специфічними умовами зовнішнього середовища, яке його оточує. Виходячи з цього, можна виділити дві групи суб'єктів, що забезпечують економічну безпеку: зовнішні суб'єкти; внутрішні суб'єкти.

До зовнішніх суб'єктів відносяться органи законодавчої, виконавчої і судової влади. Ці органи формують законодавчу

основу функціонування і захисту виробничо-господарської діяльності в різних її аспектах і забезпечують її виконання.

До внутрішніх суб'єктів відносяться особи, безпосередньо здійснюючі діяльність із захисту економічної безпеки.

Суб'єкти, що забезпечують економічну безпеку, здійснюють свою діяльність на основі певної стратегії і тактики.

Загальновідомо, що стратегія – це довгостроковий план досягнення мети, і відповідно до цього, генеральна стратегія економічної безпеки виражається через загальну концепцію комплексної системи забезпечення економічної безпеки підприємницької діяльності.

Крім генеральної стратегії виділяються також спеціальні стратегії. Нарешті, можуть застосовуватися функціональні стратегії безпеки.

Стратегія економічної безпеки включає, перш за все, систему превентивних заходів, що реалізуються через регулярну, безперервну, роботу по перевірці контрагентів, аналізу передбачуваних операцій, експертизі документів, виконанню правил роботи з конфіденційною інформацією і т.п. Служба безпеки в цьому випадку виконує роль контролера.

Стратегія реактивних заходів, що застосовується у разі виникнення або реального здійснення яких-небудь загроз економічній безпеці підприємництва заснована на застосуванні ситуаційного підходу та обліку всіх зовнішніх і внутрішніх чинників. Вона реалізується службою безпеки через систему заходів, специфічних для даної ситуації.

У функціональному розрізі будь-якій системі забезпечення економічної безпеки властиві:

розробка нормативно-правової бази, що є структурним компонентом системи забезпечення економічної безпеки даного об'єкту, а також її постійне вдосконалення при зміні умов функціонування цього об'єкту;

накопичення, обробка і аналіз інформації про умови функціонування даного об'єкту, особливо про наявність, склад, ступінь реальності і інші характеристики загроз, тобто моніторинг умов, який бажано здійснювати безперервно;

розробка критеріїв і індикаторів економічної безпеки об'єкту, а також методів оцінки рівня його захищеності, що дозволяють формувати науково обгрунтований механізм протидії загрозам;

розробка концепції економічної безпеки об'єкту і довгострокової стратегії її забезпечення, а також періодичне їх оновлення при зміні умов функціонування;

коротко- і середньострокове планування діяльності з забезпечення економічної безпеки даного об'єкту, що витікає з згаданих концепції і стратегії;

встановлення необхідної взаємодії між всіма органами, що в тому або іншому ступені беруть участь в забезпеченні економічної безпеки, з метою чіткого розмежування функцій і зон відповідальності, більшого взаєморозуміння, встановлення тісних робочих контактів, недопущення розпиленості сил, паралелізму, ненавмисного створіння взаємних перешкод;

повсякденна робота з забезпечення економічної безпеки, заснована на планах.

Закордонний досвід [15] свідчить про те, що існує декілька підходів до організації системи економічної безпеки.

Перший підхід – «системний» - для кожного елемента бізнесу створюється система і послідовно поліпшується. Наприклад, система управління інвестиціями, система управління персоналом і так далі. Згідно цього підходу, будь-яка система економічної безпеки повинна містити ряд елементів: внутрішнє середовище; система оцінки і реагування на ризики; контрольні процедури; інформаційні потоки; комунікаційні потоки; система моніторингу.

Другий підхід заснований на оцінці ризиків - аналізуємо ризики підприємства і починаємо управляти спочатку тими, які спричиняють найбільшу дію. Звідси і витікає склад елементів системи економічної безпеки – в розрізі ризиків.

Зважаючи на те, що основне значення системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту полягає в тому, що вона повинна носити попереджувачий характер, а основними критеріями оцінки її надійності та ефективності є забезпечення стабільної роботи, збереження і примноження фінансів і матеріальних цінностей та попередження кризових ситуацій, доцільним

стає побудова системи економічної безпеки за ієрархічно-компонентним принципом по функціональним підсистемам внутрішньогосподарського механізму підприємств залізничного транспорту.

Основними групами заходів, які мають здійснюватися керівництвом в процесі управління економічною безпекою, є такі:

кадрові – система заходів для усунення ризиків в зв'язку з володінням певною частиною персоналу інформацією, що може розцінюватися як комерційна таємниця, недостатнім кваліфікаційно-освітнім рівнем працівників, помилками та зловживаннями (керування кадровими ризиками, вдосконалення кадрових технологій);

інформаційно-аналітичні – система заходів, що проводяться з метою прийняття ефективних та дієвих управлінських рішень, що стосуються стратегії і тактики розвитку підприємства; прийняття превентивних заходів і попередження реальних та можливих погроз економічній безпеці;

фінансово-економічні – система заходів, до яких належать: забезпечення економічної ефективності господарської діяльності суб'єкта господарювання; забезпечення фінансової стабільності та фінансової незалежності; забезпечення високої конкурентноздатності послуг на основі ефективного менеджменту та маркетингу;

правові – дії, спрямовані на відслідкування нових законодавчих актів, що приймаються у сфері економічної безпеки та їх активне застосування;

техніко-технологічні – заходи, спрямовані на досягнення відповідного рівня освоєння виробничої потужності, інноваційну політику підприємства, своєчасне оновлення основних виробничих фондів тощо;

ресурсні – система заходів, що проводяться з метою забезпечення виробництва основними ресурсами.

Висновки. Таким чином, труднощі, які впливають на залізничний транспорт в теперішній час, потребують від підприємств галузі створення дієвої системи забезпечення економічної безпеки. Остання має представляти собою комплекс взаємопов'язаних заходів організаційно-правового, економічно-мотиваційного та техніко-технологічного характеру,

направлених на захист життєво важливих інтересів залізниць від загроз, котрі можуть призвести до істотних економічних втрат та кризових ситуацій.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Ареф'єва О. В. Наукові основи формування економічної безпеки підприємств / О. В. Ареф'єва // Недержавна система безпеки підприємства як суб'єкт національної безпеки України : збірник матеріалів наук.-практ. конф. ; Київ, 16-17 травня 2001 р. – К. : Вид-во Європейського ун-ту фінансів, інформаційних систем, менеджменту і бізнесу, 2003. – С. 49–53.

2. Бендиков М. Экономическая безопасность промышленного предприятия (организационно-методический аспект) / М. Бендиков // Консультант директора. – 2000. - № 2. – С. 7–13.

3. Козаченко А. В. Экономическая безопасность предприятия: сущность и механизм обеспечения / А. В. Козаченко, В. П. Пономарев, А. Н. Ляшенко – К.: Либра, 2003. – 280 с.

4. Ковальов Д. Економічна безпека підприємства / Д. Ковальов, Т. Сухорукова // Економіка України. — 2005. — № 10. — С. 48-56.

5. Куркин Н.В. Управление экономической безопасностью развития предприятия: монография / Н. В. Куркин. - Днепропетровск: АРТ-ПРЕСС, 2004. - 450 с.

6. Мунтіян В.І. Економічна безпека України / В.І. Мунтіян. – К.: КВЦ, 1999. – 463 с.

7. Пономаренко В.С. Економічна безпека регіону: аналіз, оцінка, прогнозування: монографія / В.С. Пономаренко, Т.С. Клебанова, Н.Л. Чернова. – Харків: ИД «ИНЖЕК», 2004. – 144 с.

8. Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства: навч. посібник. / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. - Харків: УкрДАЗТ, 2011. - 266с.

9. Дикань, В.Л. Комплексна методика визначення рівня економічної безпеки, оцінки ризиків та ймовірності банкрутства підприємства : монографія / В.Л. Дикань, І.Л. Назаренко; Українська державна академія залізничного транспорту – Харків: УкрДАЗТ, 2011. - 142 с.

10. Каламбет С.В. Механізм забезпечення економічної безпеки підприємств залізничної галузі / С.В. Каламбет, В.А. Воропай // Науковий вісник: Фінанси, банки, інвестиції - 2013 - №2 С. 106-113.

11. Кожевников Р.А. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта : учебное пособие для вузов железнодорожного транспорта / Р.А. Кожевников, З. П. Межох, Н.П. Терешина. – М. : Маршрут, 2005. – 326 с.

12. Міщенко С.П. Напрями забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту / С.П. Міщенко / Вісник економіки транспорту та промисловості. -2011. - № 34. - С. 206-209.

13. Персианов В.А. Железнодорожный транспорт и экономическая безопасность России / В.А. Персианов// Вестник университета. – Сер. Управление на транспорте. – М: ГУУ, 2001. – № 1. – С. 5–9.

14. Тимофєєва Т. О. Розробка механізму щодо забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд.ekon. наук : спец. 08.00.03 "Економіка та упр. нац. госп-вом" / Тимофєєва Тетяна Омелянівна ; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2009. — 20 с.

15. Mei F. D. Research on Enterprise Security Management Mode Based on Animation Technology / F. D.Meі, J. J. Hou, Z. H. Mei // Applied Mechanics and Materials. — 2013. — Vol. 307. — P. 482—487.

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

УДК: 681.83

АНАЛІЗ МЕТОДІВ ОЦІНКИ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ СИСТЕМ ТЕПЛОПОСТАЧАННЯ

*Ширяєва Н.В., к.т.н., доцент,
Білоцерківський О.Б., к.т.н., доцент (НТУ «ХПІ»)*

Визначено поняття ефективності функціонування системи теплопостачання, наведено його класифікацію. Докладно розглянуті складові річного економічного ефекту: капіталовкладення і експлуатаційні витрати. У капітальних витратах враховуються капітальні витрати на теплові мережі, абонентські системи і теплову ізоляцію, а в експлуатаційних – витрати на паливо; перекачування теплоносія; річну вартість теплових втрат теплопроводами; вартість річних відрахувань від капітальних вкладень на відновлення основних фондів, капітальний і поточний ремонт. Соціальна ефективність оцінюється за допомогою показника, оберненого до економічної ефективності.

Ключові слова: *система теплопостачання, ефективність функціонування, соціальна і економічна ефективність, капітальні та експлуатаційні витрати.*

АНАЛИЗ МЕТОДОВ ОЦЕНКИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ СИСТЕМ ТЕПЛОСНАБЖЕНИЯ

*Ширяева Н.В., к.т.н., доцент,
Белоцерковский А.Б., к.т.н., доцент (НТУ «ХПИ»)*

Определенно понятие эффективности функционирования системы теплоснабжения, представлена его классификация. Подробно рассмотрены составляющие годового экономического эффекта: капиталовложения и эксплуатационные расходы. В капитальных расходах учитываются капитальные расходы на тепловые сети, абонентские системы и тепловую изоляцию, а в эксплуатационных – расходы на топливо; перекачку теплоносителя; годовую стоимость тепловых потерь теплопроводами; стоимость годовых отчислений от капитальных вложений на восстановление основных фондов, капитальный и текущий ремонт. Социальная эффективность оценивается с помощью показателя, обратного к экономической эффективности.

Ключевые слова: *система теплоснабжения, эффективность функционирования, социальная и экономическая эффективность, капитальные и эксплуатационные расходы.*

ANALYSIS OF METHODS OF HEATING SYSTEMS SOCIAL AND ECONOMIC EFFICIENCY ESTIMATION

*Shyriaieva Natalia Volodumirivna, ass.prof.,
Bilotserkivskiy Olexandr Borisovich, ass.prof. (NTU “KhPI”)*

In the paper the "heating system efficiency" term was defined. The term's classification by level, type, direction, value index and subject was presented. The basic achievements and literature on the efficiency of district heating was studied. It was noted that the subject of the research topic is devoted to economical and technical problems of the heating system efficiency. But estimation methods of other efficiency types, particularly social one, are insufficiently studied. The components of the annual economic effect, investment and operating costs were considered. In the capital costs only three components are counted: capital expenditures on heating networks, subscriber systems and thermal insulation. Four components are taken into consideration in the operating costs: fuel cost; the cost of pumping heat carrier; the annual cost of heat loss by heat conductors; the cost of annual deductions from capital investments in

restoration of assets, capital and current repairs. Social effectiveness can be assessed by using the indicator inverse to economic efficiency. That is the value of additional consumer spending as a result of inefficient heating systems which should be minimized.

Keywords: heating system, effective functioning, social and economical efficiency, capital and operating costs

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Система теплопостачання складається з джерела теплоти, теплової мережі, вузлів управління, транспортування та розподілу теплоти (насосні перекачувальні станції, теплові пункти тощо) та систем споживання теплоти [1]. Основне призначення будь-якої системи теплопостачання полягає в забезпеченні споживачів необхідною кількістю теплоти необхідної якості (тобто теплоносієм необхідних параметрів) [1, 2].

У загальному вигляді під *ефективністю* розуміється співвідношення результату і витрат на його досягнення [3]. Отже, *ефективність функціонування системи теплопостачання* – це багаторівнева, комплексна категорія. Тому визначення її поняття, класифікація та оцінка є актуальними та мають важливе практичне значення, оскільки результати дослідження будуть спрямовані не тільки на теплозаощадження та підвищення ефективності господарства, але і на вирішення економічних і соціальних задач.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Останнім часом питання ефективності функціонування теплопостачання стали об'єктом багато досліджень. Значний внесок у вивчення економічної природи системи теплопостачання, зокрема питань, пов'язаних із забезпеченням її ефективного функціонування, внесли такі вчені, як О.М. Гаврись, О.Б. Білоцерківський, Н.В. Ширяєва [4], Ю.О. Колихаєва [5], Д.Х. Шазамов [6], І.А. Башмаков [7], В.Н. Папушкін [8], А.С. Некрасов [9], Jan Široký [10] та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Аналіз публікацій показав, що здебільшого тематика наукових досліджень [1-10] присвячена економічним і технічним проблемам ефективності функціонування системи теплопостачання. Недостатньо вивчені методи оцінки інших видів ефективності, зокрема соціальної.

Формування цілей статті. Виходячи з аналізу останніх досліджень і публікацій [1-10],

а також невирішених частин загальної проблеми, сформульовано такі цілі статті:

- 1) визначення поняття «ефективність системи теплопостачання»;
- 2) наведення класифікації ефективності систем теплопостачання;
- 3) аналіз методів оцінки соціально-економічної ефективності систем теплопостачання та вибір оптимальних варіантів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Як показав аналіз літератури [1-10], найбільш докладним і повним визначенням терміну *ефективність функціонування системи теплопостачання* є трактування Ю.О. Колихаєвої, яку вона визначає як сукупність результативних показників, що характеризують ступінь задоволення зовнішніх і внутрішніх потреб суб'єктів і об'єктів управління, що враховують економічні, соціальні, бюджетні, технічні, технологічні, екологічні та інші відносні ефекти [5].

Ефективність функціонування системи теплопостачання можна *класифікувати* за такими ознаками [5]:

1. За рівнями: мікрорівень (ефективність підприємства теплопостачання); мезорівень (ефективність системи теплопостачання регіону і ефективність системи теплопостачання муніципального утворення); макрорівень (ефективність системи теплопостачання держави).

2. За видами: економічна ефективність; соціальна ефективність; бюджетна ефективність; технічна ефективність; технологічна ефективність; інвестиційна ефективність; екологічна ефективність (табл. 1).

3. За спрямованістю: зовнішня ефективність; внутрішня ефективність.

4. Залежно від суб'єкта: для контролюючих і регулюючих органів; для споживачів послуг (виробнича сфера, невиробнича сфера, житлова сфера (населення), бюджетна сфера); для інших суб'єктів ринку; для працівників; для підприємств виробників і постачальників комунальних послуг.

5. За значенням показника: високе; середнє; низьке; негативне.

Розглянемо методи оцінки економічної та соціальної ефективності функціонування систем теплопостачання.

Таблиця 1

Основні види ефективності в комунальному комплексі

Вид	Сфера дії
Бюджетна	Визначається з позиції органів влади як додатковий прибуток бюджетів всіх рівнів, або як економія бюджетних коштів
Економічна	Такий спосіб виробництва, при якому вартість ресурсів, що використовуються для випуску даної кількості продукції, є мінімальною
Соціальна	Відображається в досягненні інтересів суспільства
Технічна	Оцінюється показниками роботи техніки і устаткування, а також станом інфраструктури
Технологічна	Це такий рівень організації виробництва, при якому із заданої кількості ресурсів виробляється максимально можлива кількість готової продукції (товарів, послуг)
Інвестиційна	Кількісна оцінка використання інвестицій при реалізації інвестиційного проекту
Екологічна	Зіставлення витрат на проведення екологічних заходів і можливого збитку (як для організації-потенційного платника штрафу за перевищення рівня забруднень, так і для суспільства в цілому – порушення екологічної рівноваги та її наслідки) у разі ігнорування даних заходів

Економічна ефективність відображає різні вартісні показники, що характеризують проміжні та кінцеві результати промислового виробництва на підприємстві (в галузі чи в промисловості в цілому). До таких показників відносять обсяг товарної, чистої або реалізованої продукції; величину одержаного прибутку; економію тих або інших видів виробничих ресурсів або загальну економію від зниження собівартості продукції тощо [4].

Річний економічний ефект від реалізації заходів з теплопостачання на основі сучасних підходів можна визначити в такий спосіб [11]:

$$\Delta B = B_1 - B_2 = (C_1 + E_n K_1) - (C_2 + E_n K_2), \quad (1)$$

де B_1, B_2 – приведені витрати відповідно до і після реалізації заходів з економії теплової енергії (теплозаощадження); C_1, C_2 – відповідні річні витрати виробництва (експлуатаційні витрати) за тими варіантами; K_1, K_2 – капіталовкладення; E_n – нормативний коефіцієнт порівняльної ефективності капіталовкладень.

Розглянемо докладно складові річного економічного ефекту.

Приведені витрати – це сумарні витрати, що враховують капіталовкладення і експлуатаційні витрати, та зведені до єдиного

вимірника [4]. Також, *приведені витрати* – це сума поточних витрат, які приведені до однакової розмірності відповідно до нормативного коефіцієнта ефективності [12].

Для економічно вигідного варіанту повинно:

$$C + E_n K = \min. \quad (2)$$

Основними складовими капіталовкладень і експлуатаційних витрат, які доводиться враховувати при техніко-економічних розрахунках в області теплопостачання, є такі [4, 13]:

Основними складовими капіталовкладень і експлуатаційних витрат, які доводиться враховувати при техніко-економічних розрахунках в області теплопостачання, є такі [4, 13]:

1) *капіталовкладення*:

✓ у джерела теплової і електричної енергії: теплоелектроцентралі (ТЕЦ), районні теплові електричні станції (КЕС), районні або місцеві котельні;

✓ у теплові і електричні мережі, в центральні (ЦТП) і місцеві (МТП) теплові пункти;

✓ у місцеві абонентські установки і окремі елементи систем теплопостачання:

насоси, теплообмінники, баки-акумулятори та ін.

2) *експлуатаційні витрати*:

✓ щорічні відрахування від перерахованих вище капіталовкладень на амортизацію, поточний ремонт, техніку безпеки та ін.;

✓ щорічні витрати на паливо, теплові втрати, перекачування теплоносія, воду, хімоводоочищення підживлювальної води і на обслуговування систем теплопостачання.

Крім того, при будівництві систем теплопостачання доводиться іноді враховувати додаткові витрати, пов'язані з відторгненням землі, перенесенням існуючих виробництв з компенсацією продукції, що втрачається, та ін.

Автори В.Є. Козін, А.П. Сафонов для вирішення поставлених техніко-економічних завдань пропонують у капітальних витратах враховувати три складові: *капітальні витрати на теплові мережі, абонентські системи і теплову ізоляцію* [4, 14].

Експлуатаційні витрати на виробництво та передачу електричної та теплової енергії, грн/рік, групуються у кошторисі відповідно за їхнім економічним змістом і розраховуються за формулою [2, 15]:

$$C = C_{\text{мат}} + C_{\text{оп}} + C_{\text{соц.п}} + C_{\text{ам}} + C_{\text{ін}}, \quad (3)$$

де $C_{\text{мат}}$ – матеріальні витрати; $C_{\text{оп}}$ – витрати на оплату праці; $C_{\text{соц.п}}$ – відрахування на соціальні потреби; $C_{\text{ам}}$ – амортизація основних засобів на їх повне відновлення (реновацію); $C_{\text{ін}}$ – інші витрати.

В.Є. Козін, А.А. Іонін, А.П. Сафонов для вирішення вузького класу техніко-економічних завдань пропонують враховувати тільки такі складові експлуатаційних витрат [4, 14]:

$$C = C_{\text{т}} + C_{\text{п}} + C_{\text{т.п}} + C_{\text{о}}, \quad (4)$$

де $C_{\text{т}}$ – витрати на паливо, грн/рік; $C_{\text{п}}$ – витрати на перекачування теплоносія; $C_{\text{т.п}}$ – річна вартість теплових втрат теплопроводами; $C_{\text{о}}$ – вартість річних відрахувань від капітальних вкладень на відновлення основних фондів, капітальний і поточний ремонт.

Д.Х. Шазамов пропонує такі підходи до оцінки *економічної і соціальної ефективності* [6]: а) *економічну ефективність* підприємств теплопостачання пропонується оцінювати за допомогою ряду традиційних показників, що характеризують фінансову стійкість і

платоспроможність організації теплопостачання, їх витрати і результати виробничої діяльності; б) *соціальна ефективність* може оцінюватися за допомогою показника, оберненого до даної ефективності, – величини додаткових витрат споживачів унаслідок неефективної роботи системи теплопостачання, які необхідно мінімізувати. Соціальна ефективність у цілому з урахуванням додаткових витрат споживачів визначається за формулою:

$$K_{\text{Е.соц}} = t_{\text{н}} / (t_{\text{н}} + t_{\text{п}} + t_{\text{о}}), \quad (5)$$

де $t_{\text{н}}$ – величина плати за опалення при нормативних показниках роботи системи теплопостачання; $t_{\text{п}}$ – переплата споживачів унаслідок прямих втрат енергоресурсів у системі теплопостачання; $t_{\text{о}}$ – додаткові витрати споживачів унаслідок низької ефективності системи теплопостачання, пов'язані з вимушеним використанням альтернативних теплоустановок і опалювальних приладів.

Чим ближче значення показника $K_{\text{Е.соц}}$ до одиниці, тим вище соціальна ефективність теплопостачання. Також соціальна ефективність розглядається як скорочення додаткових витрат населення, викликаних низькою якістю послуг теплопостачання:

$$E_{\text{соц}} = (t_{\text{н}} / K_{\text{Е.соц.б}} - t_{\text{н}} / K_{\text{Е.соц.ф}}) \cdot \text{ч}, \quad (6)$$

де ч – чисельність населення, що обслуговується підприємством теплопостачання, осіб; $K_{\text{Е.соц.б}}$ – коефіцієнт соціальної ефективності підприємства в базовому періоді часу; $K_{\text{Е.соц.ф}}$ – коефіцієнт соціальної ефективності підприємства фактично (за прогнозом); $t_{\text{н}}$ – величина плати за опалення при нормативних показниках роботи системи теплопостачання.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Проведено аналіз методів оцінки соціально-економічної ефективності систем теплопостачання і зроблено такі **висновки**:

1) було визначено поняття «ефективність функціонування системи теплопостачання»;

2) наведено класифікацію цього поняття за такими ознаками, як: рівні, види, спрямованість, суб'єкт, значення показника;

3) досліджено основні досягнення і літературу з питань ефективності функціонування теплопостачання. Зазначено,

що тематика наукових досліджень присвячена економічним і технічним проблемам ефективності функціонування системи теплопостачання. Недостатньо вивчені методи оцінки інших видів ефективності, зокрема соціальної.

4) докладно розглянуті складові річного економічного ефекту: капіталовкладення і експлуатаційні витрати. Пропонується при вирішенні поставлених техніко-економічних завдань враховувати у *капітальних витратах* тільки три складові: капітальні витрати на теплові мережі, абонентські системи і теплову ізоляцію. В *експлуатаційних витратах* враховують чотири складові: витрати на паливо; витрати на перекачування теплоносія; річну вартість теплових втрат теплопроводами; вартість річних відрахувань від капітальних вкладень на відновлення основних фондів, капітальний і поточний ремонт; 5) *соціальна ефективність* може оцінюватися за допомогою показника, оберненого до економічної ефективності, – величини додаткових витрат споживачів унаслідок неефективної роботи системи теплопостачання, які необхідно мінімізувати.

Перспективою подальших робіт у цьому напрямку є розробка методів комплексної оцінки ефективності систем теплопостачання, які б враховували крім соціально-економічної ефективності її інші складові, зокрема бюджетну, технічну, технологічну, інвестиційну та екологічну ефективність.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Білоцерківський О. Б. Використання економіко-математичного моделювання для оптимізації систем теплопостачання / О. Б. Білоцерківський // Матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. «Соціально-економічний розвиток країн: досвід та перспективи». – Ч. 2. – Львів : ЛЕФ. – 2014. – С. 82–85.
2. Соколов Е. Я. Теплофикация и тепловые сети: учебник для вузов / Е. Я. Соколов. – М. : Издательство МЭИ. – 2001. – 472 с.
3. Тетуева З. М. Факторы, определяющие эффективность функционирования рынка ЖКУ / З. М. Тетуева // Фундаментальные исследования: научный журнал. – 2008. – № 1. – С. 12–18.
4. Оптимізація систем теплопостачання із використанням економіко-математичного моделювання : монографія / ред. О. М. Гаврись. – Х. : «Щедра садиба плюс». – 2015. – 208 с.
5. Колыхаева Ю. А. Эффективность функционирования системы теплоснабжения: понятие, виды и критерии / Ю. А. Колыхаева // Альманах современной науки и образования. – Тамбов : Грамота. – 2012. – №1 (56) – с. 143–145.
6. Шазамов Д. Х. Совершенствование воспроизводственной структуры инвестиций в реконструкцию и восстановление основных фондов ЖКХ в сфере теплоснабжения: автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Д. Х. Шазамов. – Нижний Новгород. – 2014. – 22 с.
7. Башмаков И. А. Повышение энергоэффективности в системах теплоснабжения / И. А. Башмаков // Энергосбережение. – 2010. – № 2. – С. 46–51.
8. Башмаков И. А. Муниципальное энергетическое планирование / И. А. Башмаков, В. Н. Папушкин // Энергосбережение. – 2004. – № 3. – С. 5–11.
9. Некрасов А. С. Современное состояние теплоснабжения России / А. С. Некрасов, Ю. В. Синяк, С. А. Воронина [та ін.] // Проблемы прогнозирования. – 2011. – № 1. – С. 30–43.
10. J.Široký, Fr.Oldewurtel, J.Cigler, S.Privara. Experimental analysis of model predictive control for an energy efficient building heating system / Široký J., Oldewurtel Fr., Cigler J., Privara S. // Applied Energy. – 2004. – Vol. 88, № 9. – P. 3079–3087.
11. Федисин Б. П. Економіка енергетики : навч. посіб. для студентів енергетичних спеціальностей ВНЗ / Б. П. Федисин. – Тернопіль : Астон, 2003. – 160 с.
12. Проскурня О. М. Економіка в енергетиці : навч. посіб. / О. М. Проскурня, О. І. Ганус. – Х. : Підручник НТУ «ХП», 2012. – 272 с.
13. Ионин А. А. Теплоснабжение : учебник для вузов / А. А. Ионин, Б. М. Хлыбов, В. Н. Братенков [та ін.]. – М.: Стройиздат, 1982. – 336 с.
14. Сафонов А. П. Сборник задач по теплофикации и тепловым сетям: учеб. пособие для вузов / А.П. Сафонов. – М.: Энергоатомиздат, 1985. – 232 с.
15. Теплоэнергетика и теплотехника: общие вопросы : справочник / ред. А.В. Клименко и В.М. Зорин. – М.: МЭИ, 1999. – 528с.

*Рецензент д.е.н., професор НТУ «ХП» Міценко В.А.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Токмакова І.В.*

УДК: 621.311

РОЗВИТОК РИНКУ ЕЛЕКТРИЧНОЇ ЕНЕРГІЇ УКРАЇНИ З ПОЗИЦІЇ ЙОГО НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСІВ В ЕНЕРГЕТИЧНІЙ СФЕРІ

Гаврикова А. О., ст. викладач (НТУ «ХПІ»)

Стаття присвячена сучасним проблемам розвитку ринку електричної енергії України. Проаналізовано діяльність енергетичного ринку країни та досліджено тенденції його розвитку в контексті соціально-економічних трансформацій країни та виокремлено основні перспективи та тенденції розвитку ринку. В результаті проведеного аналізу виявлено необхідність в прийнятті ефективних рішень щодо реформування вітчизняного ринку електроенергії, що стане підтримкою для оновлення енергетичного сектору та забезпечить енергетичну безпеку України, максимальне задоволення потреб як суспільства, так і економіки в електроенергетиці в довгостроковій перспективі.

Ключові слова: електроенергія, національні інтереси, енергетичний ринок, енергетичний сектор, енергетична безпека.

РАЗВИТИЕ РЫНКА ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ЭНЕРГИИ УКРАИНЫ С ПОЗИЦИИ ЕГО НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ В ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ СФЕРЕ

Гаврикова А. О., ст. преподаватель (НТУ «ХПИ»)

Статья посвящена современным проблемам развития рынка электрической энергии Украины. Проанализирована деятельность энергетического рынка страны и исследованы тенденции его развития в контексте социально-экономических трансформаций страны и выделены основные перспективы и тенденции развития рынка. В результате проведенного анализа выявлена необходимость в принятии эффективных решений по реформированию отечественного рынка электроэнергии, который станет основой для обновления энергетического сектора и обеспечит энергетическую безопасность Украины, максимальное удовлетворение потребностей как общества, так и экономики в электроэнергетике в долгосрочной перспективе.

Ключевые слова: электроэнергия, национальные интересы, энергетический рынок, энергетический сектор, энергетическая безопасность.

DEVELOPMENT MARKET OF ELECTRICITY UKRAINE IN TERMS OF ITS NATIONAL INTERESTS IN THE ENERGY SECTOR

Gavrikova A. O., senior lecturer (National technical university "Kharkiv polytechnic institute")

The article is devoted to the modern problems market of electricity of Ukraine. The activity of the country's market of energy and its trends explored in the context of socio-economic transformation of the country and singled out the main prospects and market trends. The analysis revealed the need for effective decision-making to reform the domestic market of electricity, which will be the basis for updating the energy sector and ensure energy security of Ukraine, the maximum to meet the needs of both society and the economy in the electricity industry in the long term.

Keywords: electrical energy, national interests, market of energy, energy sector, energy security.

Постановка проблеми та її зв'язки з моменту одержання Україною незалежності науковими чи практичними завданнями. З енергетична сфера була і залишається одним із

найбільш вразливих секторів вітчизняної економіки. Протягом цього періоду урядами країни було надано перевагу моделі бізнес-експлуатації зовнішньої енергозалежності країни, тим самим відкладено виконання стратегічних цілей з забезпечення енергетичної безпеки та позбавлення від монопольного постачальника енергоресурсів. Тож, питання зниження енергоємності ВВП, інтенсифікація розробки власних покладів енергоресурсів, диверсифікація джерел і шляхів постачання енергоносіїв, формування стратегічного нафтового резерву, створення елементів ядерно-паливного циклу, всебічний розвиток альтернативної енергетики та ін. залишаються відкритими та потребують негайної ескалації для позбавлення енергоімпортозалежності.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженню проблем розвитку ринку електричної енергії України, зокрема економічним основам ринку електроенергії присвятили свої праці такі вчені: Антонов Н.В., Усєвич В.А., Энин Г.М. [2], Амоша О. [1], Гаральд М. [3], Крістіне Р. [6], Кудлай В. [7] та ін. Проте, окремі аспекти розвитку ринку електричної енергії України в умовах нестабільності та мінливості зовнішнього середовища потребують більш детального їх розгляду з метою оновлення енергетичного сектору, який має забезпечити довгостроковий сталий соціально-економічний розвиток України в умовах регіональної інтеграції та конкуренції на європейських енергетичних ринках.

Виходячи з вище наведеного, **метою статті** є виявлення та розгляд сучасних проблем розвитку ринку електричної енергії України та визначення напрямів забезпечення енергетичної безпеки країни для гарантування належного рівня життєдіяльності суспільства в режимах звичайного та особливого стану.

Вклад основного матеріалу. В зв'язку з обранням євроінтеграційного курсу розвитку та перспективою злиття з європейським ринком енергоресурсів, нові виклики постають не тільки перед урядом країни, а й перед усіма суб'єктами енергетичної сфери, що вимагає від них гнучкості у прийнятті рішень та швидкої адаптації у період глибокої структурної перебудови економіки відповідно до європейських стандартів. Тобто, з точки зору теоретичного дослідження, так і для практичного аналізу варто зацентувати увагу на формуванні ефективного організаційно-

економічного механізму управління підприємствами електроенергетики, як ключової складової енергетичної галузі України, а отже і економічної запоруки державного суверенітету, елемент належного врядування, надійний базис сталого розвитку конкурентної економіки та невід'ємна частина європейського енергетичного простору. Проте, територіальне розташування України між ЄС та Росією, акт зовнішньої агресії останньої проти України містять як виклики, так і можливості. Виклик – втрата транзитного статусу, можливість – незалежнення від імпорту газу з РФ. Однак, на тлі загального зміщення світової торгівлі енергоресурсами в бік Азії, появи обрисів трансатлантичного енергетичного партнерства, браку в ЄС «єдиного голосу» в питанні енергетичної безпеки, а також курсу РФ на побудову безтранзитних систем експорту вуглеводнів, транзитна роль України не буде такою визначальною, як це було до першої хвилі світової економічної кризи 2008-2009рр. Остання й зумовила перегляд багатьох економічних, фінансових та енергетичних реалій у Європі та світі. Розвинутий механізм торгів на спотовому ринку дозволяє його учасникам знаходити ефективні рішення для розв'язання короткострокових завдань енергетичної безпеки в частині закупівлі необхідних обсягів нафти та вугілля. Цей досвід поширюється на торгівлю природним газом (у т.ч. СПГ) та електричною енергією, гарантування наявності вільних пропускних потужностей газопроводів, ЛЕП, терміналів СПГ. Україні необхідно долучитися до ринку ЄС на основі свого членства в Договорі про заснування Енергетичного Співтовариства [4].

Варто зазначити, що прямий доступ до енергоресурсів не є ключовим фактором успіху до вирішення проблем в енергетичній сфері. У випадку України, збалансування системи енергетичної безпеки можна досягти шляхом оптимального поєднання ощадливого використання енергоресурсів власного видобутку з необхідною кількістю імпортованих енергоресурсів.

Проте, гаяння часу у впровадженні європейських правил та стандартів або їх неадекватне впровадження може призвести до довгострокового відлучення України від енергетичного простору ЄС, що матиме вкрай негативний вплив цілому на вітчизняну економіку. Європейський підхід на українське

законодавство здатне суттєво підвищити опірність України до спроб політизувати міждержавні відносини у сфері енергетики, а долучення до загальноєвропейського ринку – зменшити непрозорість внутрішніх енергетичних ринків, що в свою чергу дозволить в майбутньому позбутися інших проблем в енергетичній сфері. Основні проблеми за секторами енергетики України наведені у табл. 1.

Однією з базових галузей національної економіки є електроенергетика, ефективне функціонування якої є необхідною умовою сталого економічного розвитку, забезпечення енергетичної безпеки й енергетичної незалежності. В той же час, сьогодні можна констатувати, що електроенергетична галузь знаходиться в критичному стані. Багаторічне зволікання з реформуванням енергетичного сектору, низький рівень ефективності енерговиробництва та енергоспоживання, монопольне становище в певних секторах енерговиробництва та розподілу енергії, відсутність реальної диверсифікації джерел

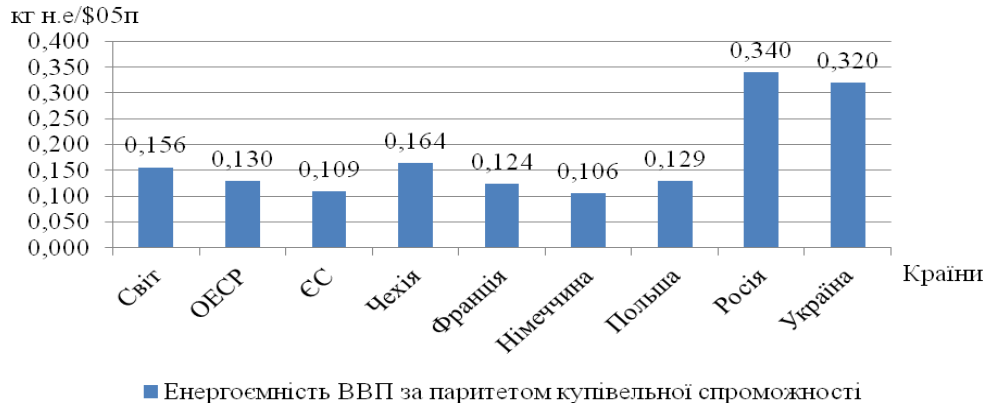
енергопостачання, суттєва зношеність основних виробничих фондів енергогенерації є основними причинами такого становища.

З огляду на широкий ряд проблем, проведення кардинальних реформ в електроенергетичній галузі є вкрай актуальним та невідкладним заходом. Крім того, завдання реформування галузі обумовлена необхідністю адаптації національного законодавства до енергетичного законодавства ЄС та виконання зобов'язань в межах Договору про Енергетичне Співтовариство [5]. Так, рівень енергоефективності національної економіки більш ніж у 2,3 рази нижчий ніж у країнах ОЕСР, майже у 2,9 рази нижче середньоєвропейського і у 2,1 рази – середньосвітового [7]. В свою чергу, енергоємність ВВП України значно вища не лише порівняно з провідними економіками світу, але й із сусідніми країнами Центральної та Східної Європи, що можна побачити на рис. 1.

Таблиця 1

Секторальна проблематика в енергетичній сфері України

Сектор енергетики	Основні проблеми
Вугільний сектор	збитковість видобутку, технологічна відсталість, часткова руйнація шахт та інфраструктури, регресивний розвиток (копанки).
Вуглеводневий сектор	залежність від Росії, зношеність трубопровідних систем, домінуючі впливи олігархічних груп, втрата частини активів, запасів вуглеводнів та перспектив видобутку (Чорноморський шельф), відсутність ринкового середовища, у т.ч. економічно обґрунтованих мережевих тарифів і ринко-орієнтованого ціноутворення на енергетичні ресурси, що не відбивають витрат, відсутність адекватної політичної та фінансової незалежності національного регулятора (НКРЕКП).
Електроенергетичний сектор в цілому	застаріла, недостатньо ефективна інфраструктура, висока ринкова концентрація (монополізм) разом з непрозорою системою перехресного субсидіювання і відсутність платформ для конкурентних форм торгівлі, порівняно низькі регульовані ціни, які не створюють будь-яких справжніх цінових сигналів і стимулів для інвестицій, недостатня нормативно-правова база, висока енергоємність і низька енергоефективність.
Атомна енергетика	паливна та технологічна залежність від Росії, занижені тарифи на електроенергію, субсидіювання приватної теплоенергетики, необхідність виведення частини генеруючих потужностей з експлуатації.
Теплова електроенергетика	зношеність основних фондів, домінуючі впливи окремих олігархічних груп, часткова руйнація об'єктів генерації та інфраструктури.
Енергетика ВДЕ	втрата частини активів вітро- та сонячної енергетики у Криму, незбалансований розвиток, недостатність маневрових потужностей, завищені тарифи.

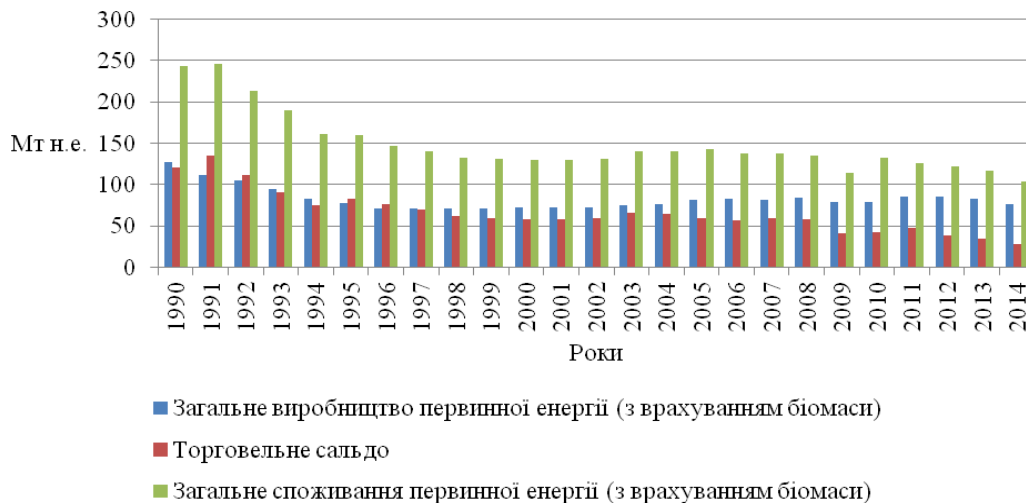


Примітка: складено автором на основі [6].

Рис. 1. Енергоємність ВВП за паритетом купівельної спроможності України та окремих країн світу

Порівняння енергоємності України з іншими країнами показує, що енергоємність в Україні може бути зменшена як мінімум з 55% (у порівнянні з регіонами Азії, що розвиваються) і максимум до 75% (порівняно із середнім показником по ЄС). Найбільший потенціал енергозбереження має за даними Міжнародної енергетичної агенції (ІЕА) промисловість, де потенціал заощадження складає понад 57 %, тобто більше половини

потенціалу всієї країни [6]. Експерти вважають, що в українській промисловості можна було б заощадити щонайменше 30-40 відсотків від кількості енергії, що споживається сьогодні. Можна заощадити і більше, але для цього необхідно впровадити абсолютно нові виробничі процеси та перепрофілювати промисловість на інші, менш енергоємні види виробництва [3].



Примітка: складено автором на основі [6].

Рис. 2 Динаміка обсягів виробництва, споживання первинної енергії, сальдо торговельного балансу

Як видно на рис.2, динаміка розмірів загального обсягу споживання первинної енергії та енергоємність української економіки відповідають загальноекономічним тенденціям. Так, за період 1990 – 1997 рр., що характеризувалися структурним економічним

спадом, попит на первинну енергію знизився більш ніж на 40%. В порівнянні, енерговитрати (в доларах США 2005 року, за зваженим паритетом купівельної спроможності) на виробництво кожної одиниці валового внутрішнього продукту (або енергоємність) -

зросли з 0,58 кг н.е. в 1990 році до 0,82 кг н.е. у 1997 році, що свідчить про випереджаючі темпи падіння промислового виробництва та загальних обсягів випуску продукції порівняно зі спожитою енергією.

Протягом наступного періоду (1997 – 2009 рр.) урядом України було прийнято ряд законодавчих і відповідних підзаконних актів («Про енергозбереження», Комплексної державної програми України з енергозбереження тощо), а також ряд галузевих програм. Проте, в результаті відсутності системності дій з питань реалізації державної політики енергозбереження та в основному за рахунок появи більш ефективних галузей вдалося досягти зменшення енергоємності ВВП на 33,7%, попит на первинну енергію при цьому стабілізувався на середньому рівні у 136 млн тон н.е. протягом даного періоду. В умовах фінансово-економічної кризи енергоємність ВВП за 2009 р. порівняно з 2008 р. зросла на 2,4% що обумовлено значним скороченням обсягів виробництва і у 2010 році сягнула 0,47 кг н.е. на одиницю валового внутрішнього продукту. У 2014р. в розподілі палива за напрямками споживання на перетворення в інші види палива та енергію припадало майже 50%, на витрати в цілях кінцевого споживання – 45,5%, на неенергетичні потреби – 4%, втрати при розподілі, транспортуванні та зберіганні склали менше 1%.

Отже, структура енергобалансу характеризується переважанням викопних видів палива, таких як природний газ, нафтопродукти, вугілля і кокс, які становлять близько 89 % від загального споживання енергії, а регенеративні види енергії, у тому числі електроенергія, займає дуже незначну частку. При цьому варто зазначити, що близько 70 % споживаного природного газу і майже половину нафти імпортується з Російської Федерації, через що більше 25 % усього українського імпорту припадають саме на енергію. У сукупності з застарілими технологіями виробництва та нераціональне використання енергії призводить до небажаної імпортозалежності енергетичної безпеки України. Головне питання даного періоду - це питання безпеки, в тому числі енергетичної безпеки України, що вивело на перший план пошук рішення економічної безпеки енергетики. Але проблема полягала в гострій залежності енергетичної системи країни від

імпортованого ресурсу. Стало питання про раціональне використання ресурсів системою, як імпортованих, так і тих, родовище які знаходяться на території країни. Раціональне використання енергоресурсів в енергосистемі залежить від двох чинників: технологічних можливостей енергообладнання та культури його експлуатації.

Результатами реалізації інвестиційних програм є поступове скорочення нормативних і понаднормативних втрат електричної енергії в мережах. За результатами 2013 р., енергопостачальними компаніями на технічний розвиток місцевих електричних мереж та заходи зі зниження та/або недопущення понаднормативних витрат електроенергії спрямовано 3 280 млн. грн., або 87% загальної вартості інвестиційних програм. Слід зазначити, що регульовані ціни на постачання електроенергії досі перебувають на порівняно низькому рівні через соціальні фактори та в результаті – не покривають повністю затрати на утримання та розвиток електромереж, незважаючи навіть на заходи регулювання з боку НКРЕКП. Програми підтримки вразливих категорій споживачів не були розроблені на належному рівні та ефективно застосовані [4].

Отже, численний ряд проблем електроенергетики, пов'язаний з високим рівнем фізичного та морального зносу основного та допоміжного обладнання електростанцій, об'єктів магістральних і розподільчих мереж, руйнуванням енергетичної інфраструктури на Сході України через зовнішню агресію, а також ряд проблем пов'язаних з обґрунтованим ціноутворенням, зростаючими обсягами заборгованості споживачів за електричну енергію, заборгованості в ОРЕ, відсутність механізмів реалізації заходів з обмеження викидів великих спалювальних установок в електроенергетиці, недостатнє фінансове забезпечення, відсутність потужностей для власного виробництва, все це та ін. створюють реальні перешкоди та загрози енергетичній безпеці та національній безпеці загалом. В той же час, не вирішеність питання економічного обґрунтування визначених тарифів, непрозорість їх формування, наявність значного тіньового обігу ПЕР (вугілля, природного газу, нафти та нафтопродуктів й електроенергії) є значними перешкодами на шляху до створення сучасних ефективних енергетичних ринків.

Тож, невідкладних рішень та скоординованих дій вимагає існуюча ситуація на шляху до синхронізації енергетичної системи України з об'єднанням енергосистем країн ЄС ENTSO-E (термін до 2020 року). У тому числі реформування ринку електроенергетики України передбачатиме перехід на єдині для всіх споживачів принципи ринкового ціноутворення, перехід до енергоефективного та енергоощадливого використання і споживання енергоресурсів із впровадженням інноваційних технологій, що дасть змогу скоротити енергоємність ВВП не менше як на 20 % протягом п'яти років. Виникає необхідність проведення реорганізації ринків енергії та імплементації європейського законодавства у сфері енергетики, відповідно до Договору про заснування Енергетичного Співтовариства, яке для електроенергетичного сектору полягає в тому числі і в відокремленні, відповідно до Третього енергетичного пакету, основних видів виробничої діяльності (генерації, транспортування електроенергії, її розподілу), а також здійснення лібералізації електроенергетичного ринку, шляхом переходу від моделі єдиного покупця до моделі прямих договорів між постачальниками і споживачами енергії та балансуючого ринку та ряд інших заходів. Проте реформа енергетичного сектору це лише одна з умов успіху в досягненні енергетичної незалежності. Окрім цих заходів, необхідним є вирішення завдань, що виходять за галузеві межі енергетичного сектору, а саме:

деофшоризація енергетики через заборону використання офшорних схем власності та розрахунків енерго- та газорозподільчих компаній (обленерго, облгази);

повернення фінансових ресурсів, які впродовж тривалого часу були вилучені з енергетичного сектору України та акумульовані на офшорних рахунках, через амністію капіталів;

запровадження прозорого механізму державних закупівель, перехід до біржових механізмів закупівель;

створення сприятливого інвестиційного клімату через механізми державно-приватного партнерства та прозору регуляцію європейського зразка;

відмова від практики бюджетного сприяння природним монополіям через фінансові інструменти;

забезпечення незалежності регулювання природних монополій в енергетичному секторі;

Таким чином, електроенергетика є базовою галуззю національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою сталого економічного розвитку, забезпечення енергетичної та екологічної безпеки й енергетичної незалежності України.

Висновки. Отже, з ряду об'єктивних причин технічно застарілої спадщини обладнання, неефективна державна політика, зовнішня агресія та замороження декількох областей зі значним енергетичним потенціалом, галузь вимагає цілковитої реорганізації. Крім цього, при проведенні перебудови галузі та електроенергетичного ринку зокрема, необхідно виходити з того, що оновлений енергетичний сектор має забезпечити довгостроковий сталий соціально-економічний розвиток України в умовах регіональної інтеграції та конкуренції на європейських енергетичних ринках. Його стале функціонування повинно забезпечити енергетичну безпеку України, максимальне задоволення потреб як суспільства, так і економіки в електроенергетиці у технічно надійний, безпечний, економічно ефективний, екологічно прийнятний спосіб для гарантування належного рівня життєдіяльності суспільства в режимах звичайного та особливого стану.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Амоша, О. І. Стан, основні проблеми і перспективи вугільної промисловості України [Текст]: Наукова доповідь / О. І. Амоша, Л. Л. Стариченко, Д. Ю. Череватський. — Донецьк, 2013. — 44 с.

2. Антонов Н.В., Усєвич В.А., Энин Г.М. Анализ потребления электроэнергии в быту для внедрения ступенчатых тарифов // Энергетик. – 1995, №1. – С. 10-12.

3. Гаральд Майер: Високі витрати на енергоефективність обтяжують Україну. GTAI Trade and Invest. Лютий 2010 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/m_aerkte,did=66580.html

4. Енергетична стратегія України на період до 2030 року / Схвалена

розпорядженням Кабінету Міністрів від 24.07.2013 № 1071 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: mre.kmu.gov.ua/minugol/doccatalog/document?id=260994

5. Закон України «Про ратифікацію Протоколу про приєднання України до Договору про заснування Енергетичного Співтовариства» від 15.12.2010 № 2787-VI [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_a27

6. Крістіне Розенбергер. Політика України в галузі енергетики. Представництво фонду Конрада Аденауера в Україні, 2012 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.kas.de/ukraine>

7. Кудлай В. С. Аналіз ефективності використання енергетичних ресурсів / В. С. Кудлай, Л. С. Селіверстова // Вісник Київського національного університету технологій та дизайну. - 2013. - № 6. - С. 49-64.

*Рецензент д.е.н., професор НТУ «ХПІ» Кузьминчук Н.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК: 330.101.541

КУМІВСЬКИЙ КАПІТАЛІЗМ ЯК ЯВИЩЕ СУЧАСНОЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

*Тертичний О. О., к.т.н., доцент,
Бородавка О.А., доцент (ХІФ УДУФМТ)*

У статті розглянуто питання функціонування та розвитку, наведено основні ознаки кумівського капіталізму в сучасній економічній системі України, визначено їх особливості. Головною діючою силою такого строю є клан. Клан – це неформальні групи людей, пов'язаних родинними або іншими ознаками (регіональними, за освітою та ін), які обов'язково включають бізнесменів та державних службовців, достатньо часто працівників правоохоронних органів та політиків, іноді представників організованої злочинності, та, особливість України, воєнізовані формування у вигляді охоронних агентств та ін. Наведено рекомендації щодо боротьби з цими явищами

Ключові слова: кумівський капіталізм, корупція, протидія кумівському капіталізму.

КУМОВСКОЙ КАПИТАЛИЗМ КАК ЯВЛЕНИЕ СОВРЕМЕННОЙ ЭКОНОМИКИ УКРАИНЫ

*Тертичный А. О., к.т.н., доцент,
Бородавка О.А., доцент (ХИФ УГУФМТ)*

В статье рассмотрены вопросы функционирования и развития, приведены основные признаки кумовского капитализма в современной экономической системе Украины, определены их особенности. Главной действующей силой такого строя является клан. Клан - это неформальные группы людей, связанных родственными или другими признаками (региональными, по образованию и т.д.), которые обязательно включают бизнесменов и государственных служащих, достаточно часто работников правоохранительных органов и политиков, иногда представителей организованной преступности, и, особенность Украины, военизированные формирования в виде охранных агентств и др. Приведены рекомендации по борьбе с этими явлениями.

Ключевые слова: кумовской капитализм, коррупция, противодействие кумовскому капитализму, борьба с коррупцией.

CRONY CAPITALISM AS A PHENOMENON MODERN ECONOMY OF UKRAINE

*Tertichny O.O., Candidate of Engineering Sciences, associate professor,
Borodavka O.A., associate professor (KhIF USFIT)*

The questions of crony capitalism in the modern economic system of Ukraine, are defined by their features. The main structure of this system is the clan. Clan - a informal group of people related features (regional, education and so on) that are sure to include businessmen and government officials, often law enforcement officials and politicians are sometimes organized crime, and especially in Ukraine, paramilitaries as a security agency and others. The phenomenon of crony capitalism is negative and interferes with the normal development of the country. In order to effectively deal with it, you must become familiar with its causes and consequences. Unfortunately, today indigenous research in this direction does not exist. It is necessary to continue research in this direction. The situation in Ukraine requires a fundamental change in the patterns of interaction between political and economic institutions. In fact, only Ukraine needs people who are ready to sacrifice the benefits of dubious political career, people who are more important than long-term results than the short-term benefits, and the people who can share positive experiences and put their strength and energy to the development of the country.

Keywords: *crony capitalism, corruption, opposition to crony capitalism, fight against corruption.*

Постановка проблеми. Сучасний стан економіки України є вкрай незадовільним. До цього привели декілька причин, в тому числі несформованість економіки країни, проблеми суспільного та політичного життя країни. Однією з головних причин такого стану як економіки, так і суспільства в цілому, є розвиток непотизму, який охопив усе суспільство.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання фаворитизму, непотизму та кронізму під час формування політико-управлінської еліти у розробках сучасних вчених розкрито не повністю. Серед суттєвих розробок цієї сфери слід виділити роботи таких зарубіжних та вітчизняних науковців, як Б. Алпер Буйюкарслан[1], С. Вей [2], Дж.Ф.Девис[3], Д. Соломон[4], Н. Катрі [5, 6], М. Пірен[7], О. Томкіна[8], О.Олійник[9] та ін., але вони досліджують ці явища на прикладі своїх країн (наприклад Н.Катрі розглядає питання непотизму у Індії) та не розглядають особливостей сучасної України. Тому це питання на сьогодні вивчено не у повному обсязі та потребує подальшого вивчення.

Виділення не вирішених частин загальної проблеми.

В умовах нестабільної економічної і політичної ситуації в країні актуалізується проблема розвитку кумівського капіталізму. У ряді країн багатство у багатьох випадках стає синонімом високої політичної посади або

означає, що його власник (рідше власниця) – родич, друг чи прихильник (одним словом, «кум») когось із можновладців і його багатство пов'язане не з виробництвом корисних товарів, а з привілеями, які держава представляє одним людям на шкоду іншим. Як це не прикро, поняття «кумівський капіталізм» характеризує і економіку України – країну, де збанкрутілим фірмам все частіше «допомагають» за рахунок коштів платників податків. Основною діючою силою такої системи є поняття «клану», що широко застосовується в медіа, реальних ділових відносинах, при проведенні конкретних політичних розрахунків. Однак він практично не опрацьований в науковій літературі. Також немає і аналізу соціально-економічної системи, в якій клани займають центральне місце.

Мета статті – проаналізувати розвиток кумівського капіталізму в сучасній Україні, визначити його національні особливості та розробити методи протидії їх впливу на економіку та політичну систему країни.

Викладення основного матеріалу

Проаналізувавши роботи щодо розвитку цього явища [2, 4, 5, 8], можна надати наступне визначення.

Кумівський капіталізм – різновид капіталістичної економіки, у якому замість принципу особистої ефективності використовується принцип ефективності клану. На мезо- та макроекономічному рівні

економічної системи починає діяти така структура, як клан. Будучи головними дійовими особами сформованої системи, вони являють собою неформальні групи людей, пов'язаних родинними або іншими ознаками (регіональними, за освітою та ін), які обов'язково включають бізнесменів та державних службовців, достатньо часто працівників правоохоронних органів та політиків, іноді представників організованої злочинності, та, особливість України, воєнізовані формування у вигляді охоронних агентств та ін. У межах клану неформальні внутрішньогрупові норми і правила поведінки грають більш істотну роль, ніж формальні закони, і недотримання перших карається набагато більш серйозно, ніж порушення друге. Дуже небезпечною рисою такої системи є можливість становлення особливої «кланової держави», основна функція якої полягає в забезпеченні сприятливих умов роботи найбільших кланів, забезпечення розмежування їх інтересів, створення переваг перед усіма іншими учасниками політичного та економічного життя. У цьому зв'язку мова звичайно йде про «корупцію», хабарі, «відкати» та інших порушеннях законів. Проте в Україні ці явища набули характеру системної риси, суть якої - створення умов для отримання різних ресурсів у розпорядження кланів та їх членів.

Ще однією неприємною рисою такого суспільства є номенклатурне (бюрократичне) підприємництво, коли ролі чиновника і підприємця не відокремлені один від одного і часто їх одночасно виконують одні й ті ж люди. Мова йде не просто про заступництво з боку чиновників якимось фірмам, які особливо дороги їхньому серцю, як в деяких країнах Латинської Америки, Південно-Східної Азії або в інших частинах світу[5], де ці ролі більш-менш чітко розподілені. У нашому випадку - це поява людей, які, з одного боку, регулюють і контролюють якусь сферу ділового життя як «державні люди», а з іншого - роблять в цій же сфері гроші як приватні бізнесмени.

Наступна риса кланового капіталізму - монополізм, який носить переважно неринковий характер. Монополізм може виникати в будь-якій капіталістичній системі як природний наслідок роботи ринкового механізму. Він насамперед пов'язаний з появою великих, ефективно працюючих фірм, які відвойовують значну частку ринку,

перемагаючи своїх конкурентів за рахунок більш низької ціни, більш високої якості продукції і так далі. Негативні наслідки таких «ринкових успіхів» добре відомі, і так само добре відомо, як з ними боротися, застосовуючи антимонопольне законодавство. Але в ситуації кланового капіталізму, монополія в основному виникає не в результаті ринкових успіхів приватних фірм, а внаслідок діяльності самої держави, точніше, тих самих бізнесменів-чиновників. Переслідуючи власні ділові інтереси, ці «бізнесмени» можуть (і часто роблять в реальності) довільно передати державні замовлення «своїм» фірмам, зменшити число суб'єктів ринку силовими методами (перевірки контролюючих органів, порушення кримінальних справ, відмова у видачі ліцензії) або видати розпорядження, зобов'язує держоргани сприяти «своїй» фірмі.

І, нарешті, найважливіша риса кланового капіталізму - інституціоналізація тіншової економіки, укорінення її в ділових відносинах практично всіх суб'єктів, від дрібних сімейних фірм до органів влади всіх рівнів. За наявними оцінками, в країнах з перехідною економікою тіншова частина становить приблизно чверть валового продукту, в Україні вона досягає 40-50%, тоді як у розвинених країнах, що входять в Організацію з економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР), вона становить приблизно 15%.

Для аналізу розповсюдження кумівського капіталізму звернемо увагу на індекс кумівства капіталізму. Журнал Economist [10] розрахував економічні показники 23 країн - п'яти найбільших розвинених, 10, що розвиваються і ще восьми країн, де, як вважається, кумівство переважає в бізнесі. Чим вище коефіцієнт, тим більша ймовірність, що економіка страждає від кланового капіталізму. При розрахунку індексу враховувалися галузі, вразливі до монополій або включають ліцензування, або участь держави. Саме в таких галузях, згідно з рейтингами Transparency International, визначають високий рівень корупції. Недолік такої системи визначення рівня кумівства полягає у тому, що у різних країнах перелік галузей за ступенем державного регулювання різний. Наприклад, реалізація продуктів домашніх господарств в Україні проводиться практично без дозволів, у Росії - потребує довідки голови сільської ради, на території Євросоюзу взагалі заборонено.

Модифікація індексу кумівства буде розглянута у наступних роботах.

З великих економік світу найвищі (тобто гірші) показники кумівства виявилися у Росії. Під час перебудови політичні кола захопили природні ресурси, і російські олігархи стали ще багатшими, а ціни на сировинні товари зросли. Наступну позицію після Росії займає Малайзія, за ними йде Україна.

Вплив такої соціально-економічної системи приводить до наступного:

підприємці змушені витратити час на діалог з нарочито прискіпливими чиновниками, навіть якщо вдається уникнути хабарів;

підтримуються неефективні проекти, фінансуються роздуті кошториси, вибираються неефективні підрядники;

корупція стимулює створення надмірного числа інструкцій, щоб потім за додаткову плату «допомогати» їх дотримуватися;

з державної служби йдуть кваліфіковані кадри, морально не приймає систему хабарів;

виникають перешкоди для реалізації макроекономічної політики держави, оскільки корумповані нижчі і середні ланки системи управління спотворюють передану уряду інформацію і підпорядковують реалізацію намічених цілей інтересам кланів;

корупція деформує структуру державних витрат, так як корумповані політики і чиновники схильні направляти державні ресурси в такі сфери діяльності, де неможливий строгий контроль і де вище можливість вимагати хабарі;

збільшуються витрати для підприємців (особливо для середнього бізнесу, найбільш незахищеного у цій ситуації);

до керівництва потрапляє некваліфікований персонал;

посилюється соціальна несправедливість у вигляді нечесної конкуренції фірм і невинного перерозподілу доходів громадян. Адаже дати більш великий хабар може неефективна фірма або навіть злочинна організація. В результаті зростають доходи хабародавців і хабароотримувачів при зниженні доходів інших громадян;

корупція в системі збору податків дозволяє багатим ухилятися від них і перекладає податковий тягар на плечі бідніших громадян;

управлінський персонал психологічно не готовий поступитися своїми особистими інтересами заради розвитку суспільства;

корупція дискредитує правосуддя, оскільки правим виявляється той, у кого більше грошей та кращі зв'язки і менше самозаборон;

створюється загроза демократії, оскільки позбавляє населення моральних стимулів до участі у виборах;

гасло боротьби з корупцією та кумівством може привести до диктатури і відмови від ринкових реформ;

корупція в апаратах, що відповідають за правозастосування (армія, поліція, суди), дозволяє організованій злочинності розширювати свою «грабіжницьку» діяльність в приватному секторі і навіть створювати симбіоз організованої злочинності і цих організацій;

такі режими ніколи не користуються «любов'ю» громадян, а тому вони політично нестійкі;

зменшується рівень конкуренції;

хабарі перетворюються на свого роду додаткове оподаткування;

виникають легальні види хабарів у вигляді консультацій, оцінювання та ін.

Наведемо декілька рис Українського кумівського капіталізму:

- численні розгалужені бюрократичні апарати – лихо українських держструктур. Як результат – негативні ефекти: знеособленість, ритуалізм, інерція, які ускладнюють елементарні операції, але при цьому встановлюють традиції хабарництва та шляхи в обхід «для своїх»;

- Інститут тіньової економіки. Крадіжка грошей з бюджету, відкати і хабарі стають характерною рисою всіх організацій і компаній. Такий спосіб ведення справ закріплюється, неефективним стає відкрите ведення бізнесу. В умовах кумівського капіталізму підприємства, не залучені в тіньову економіку, мають набагато менше шансів на успіх, ніж ті, що підв'язані на корумповані структури.

Таким чином, економіка при «кумівському» капіталізмі – це багато в чому обмежений інститут, що базується на усталених ділових і особистісних стосунках між невеликою кількістю підприємців та чиновників. Це монополізований ринок, обтяжений безліччю високих податків,

бюрократизованих процедур, правової незахищеності, заплутаних законодавчих актів. Він природно менш привабливий для нових проектів, інвесторів і зарубіжних партнерів, а тому не має можливостей будь-якого істотного зростання.

Що ж можна зробити для боротьби з цим явищем? Головною проблемою «кумівського» капіталізму є те, що він являється системою, яка охоплює усе суспільство, і як на рівні держави, так і на місцевому рівні відсутнє бажання боротися з ним. Для покращення ситуації необхідно провести наступні заходи:

посилити прозорість процедур управління на різних рівнях, зробити ці процедури більш простими;

спростити законодавство, зробивши його прозорим та простим у використанні;

вести агітаційну та пояснювальну роботу, підвищуючи загальний моральний рівень суспільства;

покращувати добробут населення.

Висновки. Явище кумівського капіталізму є негативним та заважає нормальному розвитку країни. Для того, щоб ефективно з ним боротися, необхідно добре вивчити його причини та наслідки. Нажаль, на сьогоднішній докорінних досліджень у цьому напрямку не існує. Необхідно продовжувати дослідження у цьому напрямку.

Чи має Україна умови досить сприятливі для того, щоб відбулися позитивні зміни в сфері економіки? Скоріше так, ніж ні. Ситуація в Україні не безнадійна, хоча і вимагає кардинальної зміни схем взаємодії між політичним і економічним інститутами. По суті, Україні потрібні тільки люди, готові пожертвувати сумнівними благами політичної кар'єри, люди, яким важливіше довгострокові результати, ніж короткострокова вигода, і люди, які можуть поділитися позитивним досвідом і влади свої сили та енергію в розвиток країни.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Alper Buyukarslan B. The overall outlook of favoritism in organization: A literature

review / B. Alper Buyukarslan, N. Derya Ergun Ozler // International Journal of Business and Management Studies. – 2011. – Vol. 3, № 1. – P. 275–284.

2. Wei, S.-J. (2001), Domestic Crony Capitalism and International Fickle Capital: Is There a Connection?. International Finance, 4: 15–45. doi: 10.1111/1468-2362.00064

3. Davis, Gerald F. (2003). "American cronyism: How executive networks inflated the corporate bubble". Contexts 2 (3): 34–40. doi:10.1525/ctx.2003.2.3.34

4. Solomon D. Nepotism, patronage and the public trust / D. Solomon. – 27 February 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.integrity.qld.gov.au/library/document/catalogue/speeches-articles/Nepotism%20and%20the%20public%20trust%20\(2\).pdf](http://www.integrity.qld.gov.au/library/document/catalogue/speeches-articles/Nepotism%20and%20the%20public%20trust%20(2).pdf)

5. Khatri, N., Tsang, E.W.K., & Begley, T. 2006. Cronyism: A cross-cultural analysis. Journal of International Business Studies, 37(1): 61-75. [Also in T. G. Andrews and R. Mead (Eds.), Cross Cultural Management, Volume 2 -The Impact of Culture 1: 126-150. Routledge, UK.]

6. Khatri, N., Tsang, E.W.K., & Begley, T. 2003. Cronyism: The downside of social networking. The Best Papers Proceedings of the Academy of Management, Seattle

7. Пірен М. І. Проблеми формування сучасної української еліти / М. І. Пірен // Соціальна психологія. – 2004. – № 2 (4). – С. 38–48.

8. Томкіна О. Принцип доброчесності державної влади: постановка проблеми / О. Томкіна // Вісник Національної академії правових наук України. – 2014. – № 1 (76). – С. 65–74.

9. Олійник О. Фаворитизм і кронізм як основні критерії кадрового добору політико-управлінської еліти в Україні / О. Олійник // Віче. - 2014. - № 20. - С. 2-5. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/viche_2014_20_2.pdf

10. The Economist. Our crony-capitalism index: Planet Plutocrat. The Economist (2014). [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.economist.com/news/international/21599041-countries-where-politically-connected-businessmen-are-most-likely-prosper-planet>

Рецензент д.е.н., заст. директора НДУ «УНДІЕП» Дмитрієва О.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Назаренко І.Л.

УДК: 338.47:656.2

ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ТЕХНІЧНИХ ЗАСОБІВ В МІСЦЯХ ПЕРЕТИНУ ТРАНСПОРТНИХ ПОТОКІВ НА ОДНОМУ РІВНІ

Блиндюк В.С., д.т.н., професор (УкрДУЗТ)

У статті розглянуто підходи до визначення економічної ефективності застосування функціонуючої або модернізованої агрегатної структури технічних засобів, якими обладнані місця перетину транспортних потоків на одному рівні, з позицій якості та безпеки транспортного обслуговування. Проведений аналіз свідчить про те, що проблема безпеки й якості транспортного обслуговування залізничних переїздів є надзвичайно складною та, поряд з соціальними, має яскраво виражені економічні наслідки. Виходячи з критеріїв якості та безпеки транспортного обслуговування залізничних переїздів, запропоновано застосування агрегатного підходу до визначення економічної ефективності їх обслуговування. Його особливістю є врахування функціонуючої або модернізованої агрегатної структури технічних засобів, якими наразі обладнані залізничні переїзди. А тому економічна оцінка якості та безпеки транспортного обслуговування місць перетину транспортних потоків на одному рівні в умовах застосування агрегатного підходу виконується за кожним окремим пристроєм у складі технічних засобів, якими обладнані залізничні переїзди. Вибір саме агрегатного підходу ґрунтується на його теоретичній та практичній цінності.

Ключові слова: *економічна ефективність, технічні засоби, транспортне обслуговування, місця перетину транспортних потоків на одному рівні, агрегатний підхід, теоретична та практична цінність*

ПОДХОДЫ К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВА В МЕСТАХ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ НА ОДНОМ УРОВНЕ

Блиндюк В.С., д.т.н., професор (УкрГУЖТ)

В статье рассмотрены подходы к определению экономической эффективности применения функционирующей или модернизированной агрегатной структуры технических средств, которыми оборудованы места пересечения транспортных потоков на одном уровне, с позиций качества и безопасности транспортного обслуживания. Проведенный анализ свидетельствует о том, что проблема безопасности и качества транспортного обслуживания железнодорожных переездов является чрезвычайно сложной и, наряду с социальными, имеет ярко выраженные экономические последствия. Исходя из критериев качества и безопасности транспортного обслуживания железнодорожных переездов, предложено применение агрегатного подхода к определению экономической эффективности их обслуживания. Его особенностью является учет функционирующей или модернизированной агрегатной структуры технических средств, которыми оборудованы железнодорожные переезды. А потому экономическая оценка качества и безопасности транспортного обслуживания мест пересечения транспортных потоков на одном уровне в условиях применения агрегатного подхода выполняется по каждому отдельному устройству в составе технических средств, которыми оборудованы железнодорожные переезды. Выбор именно агрегатного подхода основывается на его теоретической и практической ценности.

Ключевые слова: *экономическая эффективность, технические средства, транспортное обслуживание, места пересечения транспортных потоков на одном уровне, агрегатный подход, теоретическая и практическая ценность*

APPROACHES TO DETERMINATION OF ECONOMIC EFFECTIVENESS OF TECHNICAL MEANS IN THE PLACES OF CROSSING OF TRANSPORT STREAMS ON A SINGLE LEVEL

Blinduk V.S., doctor of Technical Sciences, Professor (USU of RT)

In article approaches to definition of economic efficiency of application functioning or upgraded (completely changed) the aggregate patterns of technical means, which are equipped with places of crossing of transport streams on one level, from the standpoint of quality and safety of transport services. The analysis shows that the problem of safety and quality of transport service of railway crossings is extremely difficult and, along with social has a pronounced economic impact. Based on the criteria of quality and safety of transport services railway crossings, the proposed application of the aggregate approach to determining the economic efficiency of their service. It is taking into account functioning or upgraded (completely changed) the aggregate structure of hardware, which is now equipped with railroad crossings. Therefore economic evaluation of the safety and quality of transport service of the intersection traffic flows at the same level in the conditions of application of the aggregate approach is performed for each individual device in the composition of technical means, which are equipped with railroad crossings. The choice of aggregation approach is based on its theoretical and practical value.

Keywords: *economic efficiency, technical facilities, transportation, places of crossing of transport streams on one level, building-block approach, theoretical and practical value*

Актуальність проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Розвиток транспортного комплексу України безумовно залишається одним з першочергових завдань, яке потребує негайного вирішення. Його терміновість обумовлена впливом розвитку транспорту на функціонування економіки держави у цілому при тому, що від ступеня розвитку транспортної галузі залежить економічна безпека країни.

Основою транспортного комплексу України є залізничний транспорт, яким виконується понад 60% вантажних і 50% пасажирських перевезень. Маючи можливості для перевезення мінерально-сировинних і паливних ресурсів, нафти та нафтопродуктів, продукції чорної та кольорової металургії у великих обсягах на дальні відстані залізничний транспорт не має значних конкурентів у виконанні цих перевезень.

Проголошення України як транзитної держави зумовлює об'єктивну необхідність розвитку технічних засобів залізничного транспорту, особливо у сфері забезпечення безпеки руху. У цьому зв'язку загострюється проблема забезпечення безпеки й якості транспортного обслуговування в місцях перетину транспортних потоків в одному рівні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Широке коло питань, пов'язаних з роботою транспортної галузі України в цілому та залізничного транспортно зокрема, а також питань щодо забезпечення ефективності його

функціонування знайшли своє відображення у працях вітчизняних і зарубіжних економістів. На думку автора, особливої уваги потребують дослідження таких вчених, як: Абрамов А.П., Галабурда В.Г. [1], Волков Б.Д., Лобанова І.С [2], Гибшман А.Б. [3], Дикань В.Л., Кірдіна О.Г. [4], Івлєв І.В. [5], Міщенко С.П. [6], Пасічник В.І. [7], Чередниченко О.Ю. [8] та інші. При всій важливості та корисності виконаних досліджень, як свідчить статистика аварійності в місцях перетину транспортних потоків на одному рівні, розглянута проблеми не втратила актуальності й в цей час.

Виділення невирішених питань загальної проблеми. Не дивлячись на високий темп розвитку технічних засобів, якими наразі обладнанні залізничні переїзди, та відповідних їм технологій спроби вирішити існуючі проблеми тільки організаційно-технічними заходами не приносять бажаних результатів. Більш того, при зростанні обсягів транспортних потоків залізничні переїзди все більше перетворюються на проблемні місця у народному господарстві, виступаючими своєрідними «поглиначами» державних коштів внаслідок виникнення аварійних ситуацій, необхідності покриття збитків та подолання негативних впливів на екосистему.

Саме тому постає задача обґрунтування застосування економічних критеріїв поліпшення транспортного обслуговування місць перетину транспортних потоків на одному рівні через показники річного економічного ефекту та

індексу прибутковості.

Мета дослідження. Таким чином, метою статті є розробка та теоретичне обґрунтування економічного підходу до визначення ефективності застосування технічних засобів обладнання місць перетину транспортних потоків на одному рівні з позицій якості та безпеки транспортного обслуговування на залізничних переїздах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Безпека функціонування будь-якого виду транспорту на ринку транспортних послуг, у першу чергу, залежить від технічного рівня транспортного обслуговування, а потім вже

від інших факторів: рівня маркетингу, рекламно-інформаційного забезпечення, організації сервісу та ін. У відповідності до поставленого завдання у подальшому дослідженні буде присвячено економічному обґрунтуванню заходів з якості та безпеки перетину транспортних потоків на одному рівні.

Рівень транспортного обслуговування на залізничних переїздах прямо пов'язаний з експлуатаційними характеристиками технічних засобів, якими вони обладнані, та з якісними характеристиками транспортного обслуговування місць перетину транспортних потоків на одному рівні (рис. 1).



Рис. 1. Якісні характеристики транспортного обслуговування місць перетину транспортних потоків на одному рівні

З техніко-технологічної точки зору безпеку транспортного обслуговування залізничних переїздів можна визначити як властивість залізничного транспортного комплексу не створювати небезпеку для здоров'я та життя пасажирів, технічного персоналу, людей, що перебувають у зоні залізничного транспортного процесу, а також створювати умови для збереження перевезеного вантажу, технічних засобів і навколишнього середовища.

Аналіз впливу стану технічних засобів, якими обладнані місця перетину транспортних потоків на одному рівні, дозволив визначити основні характеристики їх впливу на якість та безпеку обслуговування транспортних потоків:

- технічні засоби традиційного обладнання залізничних переїздів мають недоліки, у результаті чого відбувається велика кількість дорожньо-транспортних подій та виникає велика кількість простоїв транспортних засобів. Це приводить до значних непоправних економічних втрат, морального збитку та, як результат, збільшення економічних ризиків клієнтів і зниження якості послуг залізничного й автомобільного транспорту;

- основною причиною технічної недосконалості засобів традиційного обладнання залізничних переїздів є їх функціональна недостатність. У результаті цього близько 90% ДТП в Україні стається з причин, яким технічні

засоби в місцях перетину транспортних потоків на одному рівні, що наразі застосовуються, не можуть запобігти. Непродуктивні простой автотранспортних засобів за попередніми оцінками перевищують у 1,5-2 рази нормативні технологічні простой на залізничних переїздах.

На думку автора, найбільш діючим шляхом підвищення якості та безпеки транспортного обслуговування в місцях перетину транспортних потоків на одному рівні в умовах України є розширення функціональних можливостей технічних пристроїв, якими обладнанні залізничні переїзди, за рахунок функцій, виконання яких спрямовано на попередження настання ДТП і зайвих простой автотранспортних засобів.

З урахуванням вище викладено, для економічної оцінки якості та безпеки транспортного обслуговування місць перетину транспортних потоків на одному рівні пропонується застосовувати агрегатний підхід. Його особливістю є врахування агрегатної структури технічних засобів, якими на даний час обладнанні залізничні переїзди. При цьому агрегатна структура розглядається у вигляді сукупності технічних засобів, що складається з окремих пристроїв, кожний з яких виконує конкретну технологічну функцію та технічно інтегрується з іншими пристроями в єдину систему. Таким чином, економічна оцінка якості та безпеки транспортного обслуговування місць перетину транспортних потоків на одному рівні в умовах застосування агрегатного підходу виконується за кожним окремим пристроєм у складі технічних засобів, якими обладнанні залізничні переїзди.

Агрегатний підхід до питання економічної ефективності технічних засобів, якими обладнанні місця перетину транспортних потоків на одному рівні, доцільний як у теоретичному, так і у практичному плані.

У теоретичному плані при оцінці економічної ефективності технічних засобів, якими наразі обладнанні залізничні переїзди, запропонований підхід дозволяє:

- розробити критерії оцінки для визначення економічної ефективності існуючих і перспективних технічних засобів обладнання місць перетину транспортних потоків на одному рівні;

- здійснити вибір сукупності агрегатів, з яких мають бути складені технічні засоби залізничних переїздів, за критерієм найбільшої економічної ефективності для заданих умов експлуатації;

- визначити умови експлуатації місць перетину, при яких забезпечується економічно ефективно застосування різних сукупностей агрегатів технічних пристроїв обладнання місць перетину транспортних потоків на одному рівні.

У практичному плані агрегатний підхід до визначення рівня економічної ефективності технічних засобів, якими обладнанні залізничні переїзди, дозволяє:

- уникнути технічної надмірності при розробці та проектуванні технічного обладнання місць перетину транспортних потоків на одному рівні, що є основою скорочення витрат на утримання й експлуатацію залізничних переїздів;

- модернізувати чи реконструювати технічні засоби обладнання місць перетину транспортних потоків при зміні умов експлуатації.

На думку автора, для оцінки економічної ефективності технічних засобів в місцях перетину транспортних потоків на одному рівні найбільш доцільно використовувати наступні показники економічної ефективності:

- сумарний за розрахунковий період економічний ефект від застосування технічних засобів транспортного обслуговування на залізничних переїздах;

- індекс прибутковості.

Автор вважає, що сумарний за розрахунковий період економічний ефект (E_T) від застосування технічних засобів транспортного обслуговування на залізничних переїздах можна розрахувати за формулою

$$E_T = \sum_{i=1}^n \sum_{t=1}^T R_i^T - \sum_{j=n}^m \sum_{t=1}^T Z_j^T, \quad (1)$$

де R_i^T – сумарна вартісна оцінка результатів застосування функціонує або модернізованої (повністю зміненої) агрегатної структури технічних засобів, що складається з i -го виду пристроїв, у T -му періоді;

Z_j^T – сумарні витрати на виконання j -го виду робіт з технічного оснащення, модернізації, реконструкції тощо місць перетину транспортних потоків на одному рівні в T -му періоді;

T – розрахунковий період.

Оскільки роботи з технічного оснащення, модернізації, реконструкції тощо місць перетину транспортних потоків на одному рівні та з їх транспортного обслуговування відбуваються на протязі тривалого періоду часу, то результати та витрати з цих робіт також отримуються на

протязі всього періоду функціонування технічних засобів.

Відповідно до цього необхідно застосувати коефіцієнт приведення α_t , який дозволить усунути тимчасову незіставність різноперіодних результатів і витрат. Для його розрахунку використовується формула

$$\alpha_t = \frac{1}{\left(1 + \frac{r}{100}\right)^t}, \quad (2)$$

де r – ставка приведення різноперіодних доходів і витрат до початкового року, що визначається як середньозважена вартість капіталу, який використовується для фінансування робіт з технічного оснащення, модернізації, реконструкції тощо залізничних переїздів;

t – рік приведення ($t = 1, 2, \dots, T$).

Визначення ставки приведення різноперіодних витрат через застосування середньозваженої вартості капіталу дозволяє врахувати можливість по залученню кредитних ресурсів у разі нестачі власних коштів підприємства.

Таким чином, сумарна вартісна оцінка результатів застосування функціонує або модернізованої (повністю зміненої) агрегатної структури технічних засобів, що складається з i -го виду пристроїв, у T -му періоді буде розраховуватися за формулою

$$R_i^T = \sum_{i=1}^m R_i^t * \alpha_t, \quad (3)$$

де R_i^t – вартісна оцінка результатів застосування i -го виду пристроїв, що входять до складу функціонує або модернізованої (повністю зміненої) агрегатної структури технічних засобів обладнання залізничних переїздів, у t -му періоді.

У свою чергу, сумарні витрати на виконання j -го виду робіт з технічного оснащення, модернізації, реконструкції тощо місць перетину транспортних потоків на одному рівні в T -му періоді розраховуватимуться за формулою

$$Z_j^T = \sum_{j=1}^m Z_j^t * \alpha_t, \quad (4)$$

де Z_j^t – витрати на виконання j -го виду робіт з технічного оснащення, модернізації,

реконструкції тощо місць перетину транспортних потоків на одному рівні в t -му періоді.

Відповідно до теорії оцінки ефективності інвестиційних та інноваційних проектів індекс прибутковості (IP) застосування технічних засобів транспортного обслуговування на залізничних переїздах визначається за наступною формулою

$$IP = \frac{\sum_{i=1}^n \sum_{t=1}^T R_i^T}{\sum_{j=1}^m \sum_{t=1}^T Z_j^T}. \quad (5)$$

Отже, найважливішими, на думку автора, показниками оцінки економічної ефективності технічних засобів в місцях перетину транспортних потоків на одному рівні є показники сумарного за розрахунковий період економічного ефекту від застосування технічних засобів транспортного обслуговування на залізничних переїздах та індексу прибутковості, значення яких повністю залежить від функціонує агрегатної структури технічних засобів та змінюється при виконанні робіт з їх технічного оснащення, модернізації, реконструкції тощо.

Оскільки оцінку економічної ефективності технічних засобів в місцях перетину транспортних потоків пропонується виконувати за агрегатним підходом, то використання даних показників дозволить визначити вплив кожного із окремих пристроїв, які виконують конкретну технологічну функцію та технічно інтегруються з іншими пристроями в єдину систему технічних засобів на залізничних переїздах. Саме це, на думку автора, дозволить врахувати якість та безпеку транспортного обслуговування в місцях перетину транспортних потоків на одному рівні.

Висновок з даного дослідження та перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Таким чином, аналіз особливості транспортного обслуговування місць перетину транспортних потоків на одному рівні свідчить про те, що проблема безпеки й якості транспортного обслуговування залізничних переїздів є складною транспортною проблемою, що, крім соціальних, має яскраво виражені економічні аспекти. Дослідження цих аспектів дозволяє підсилити вплив економічних методів на обґрунтування технічної політики в сфері обладнання місць перетину транспортних потоків на одному рівні з позицій забезпечення якості та

безпеки транспортного обслуговування.

Виходячи з критеріїв якості та безпеки транспортного обслуговування залізничних переїздів, запропоновано застосування агрегатного підходу до визначення їх економічної ефективності. Його особливістю є врахування агрегатної структури технічних засобів, якими на даний час обладнані залізничні переїзди. А тому економічна оцінка якості та безпеки транспортного обслуговування місць перетину транспортних потоків на одному рівні в умовах застосування агрегатного підходу виконується за кожним окремим пристроєм у складі технічних засобів, якими обладнані залізничні переїзди. Вибір саме агрегатного підходу ґрунтується на його теоретичні та практичній цінності.

Перспективи подальших досліджень у даному напрямку стосуються розробки математичного інструментарію для виконання оцінки ефективності технічних засобів транспортного обслуговування залізничних переїздів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Абрамов И.М. Внетранспортный эффект работы железных дорог / И.М. Абрамов, В.Г. Галабурда // Железнодорожный транспорт. – 2012. – №3. – С. 58-62.

2. Волков Б.А. Эколого-экономическая оценка последствий аварийных ситуаций с опасными грузами / Б.А. Волков, И.С. Лобанова // Экономика железнодорожного транспорта. – 2012. – №11. – С. 103-104.

3. Гибшман А.Б. Определение экономической эффективности проектных решений на железнодорожном транспорте / А.Б. Гибшман. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 2005. – 240 с.

4. Дикань В.Л. Система інтегрованого управління інвестиційно-інноваційним розвитком залізничного транспорту / В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2011. – №1. – С. 137-144.

5. Ивлев И.В. Финансы и финансирование железнодорожного транспорта / И.В. Ивлев. – 8-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 2010. – 488 с.

6. Міщенко С.П. Економічна безпека залізничного транспорту України в контексті захисту національних інтересів країни / С.П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – 2014. – №48. – С. 43-50.

7. Пасічник В.І. Економіко-організаційні аспекти управління експлуатаційною діяльністю залізниць / В.І. Пасічник // Залізничний транспорт України. – 2005. – №2. – С. 78-80.

8. Чередниченко О.Ю. Систематизація факторів впливу на економічну безпеку залізничного транспорту // О.Ю. Чередниченко // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – 2014. – №48. – С. 73-78.

9. Thies H. Das FSS-Pilotprojekt der SBB – weltweit erste Applikation von ETCS Level 2 / H. Thies, A. Wik // Signal and Draht. – 2012. – №9. – P. 16-18.

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

УДК: 656.61(477):005.44

ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ МОРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ НА СТАДИИ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

Голубкова И.А., д.э.н., доцент, профессор (ОНМА)

Формирование современной морской транспортной индустрии обусловлено трансформационными процессами в системе международного разделения труда. Динамичность этого процесса становится важнейшим фактором развития морского транспортного потенциала. При этом существенно изменяется характер сбалансированности величины грузопотоков и

потенциала провозной способности флота. Одновременно изменяется роль отдельных морских государств в обеспечении устойчивости транспортного обслуживания внешнеторговых отношений. Выделяется фактор функционально-правовой доступности к транспортному обеспечению операторов внешнеэкономических отношений. Одновременно возрастает роль фактора асимметрии развития рынка морской торговли и необходимости реализации принципа устойчивости отдельных национальных подсистем. Поэтому в статье рассматриваются принципиальные особенности необходимой реакции на совокупность изменений в глобальной морской транспортной индустрии.

Ключевые слова: провозная способность флота, устойчивость позиционирования, эффективность, факторы развития, рынок морской торговли.

ФАКТОР РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНИХ МОРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ НА СТАДІЇ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Голубкова І.А., д.е.н., доцент, професор (ОНМА)

Формування сучасної морської транспортної промисловості зумовлено трансформаційними процесами у системі міжнародного поділу праці. Динамічність цього процесу стає найважливішим фактором розвитку морського транспортного потенціалу. При цьому суттєво змінюється характер збалансованості величини вантажопотоків та потенціалу провізної спроможності флоту. Одночасно змінюється роль окремих морських держав у забезпеченні стійкості транспортного обслуговування зовнішньоторговельних відносин. Виділяється фактор функціонально-правової доступності до транспортного забезпечення операторів зовнішньоекономічних відносин.

Одночасно зростає роль фактора асиметрії розвитку ринку морської торгівлі та необхідності реалізації принципу стійкості окремих національних підсистем. Тому у статті розглядаються принципові особливості необхідної реакції на сукупність змін в глобальній морській транспортній індустрії.

Ключові слова: провізна спроможність флоту, стійкість позиціонування, ефективність, фактори розвитку, ринок морської торгівлі.

FACTORS OF DEVELOPMENT OF NATIONAL MARINE TRANSPORT SYSTEMS IN STAGES OF GLOBALIZATION

Golubkova I.A., PhD, associate professor, professor (ONMA)

Formation of modern maritime transport industry is stipulated by the transformation processes in the system of international division of labor. The dynamism of this process is one of the most important factors in the development of maritime transport capacity. In this connection, the character of the balance of value of the potential traffic and carrying capacity of the fleet changes significantly. At the same time the role of certain maritime countries in ensuring of the stability of the transport service of foreign trade relations changes too. Factor of functional legal accessibility to transport ensuring of operators of foreign economic relation is marked out. At the same time, the role of the factor of asymmetry of market development of maritime trade and the need to implement the principle of stability of individual national subsystems is increasing. Therefore, the article considers the basic features of necessary reaction to a set of changes in the global maritime transport industry.

Keywords: carrying capacity of the fleet, stability of positioning, efficiency, factors of development, market of maritime trade.

Постановка проблеми. В совокупности работ и аналитических обзоров [1,2] исследованы особенности прогнозирования основных параметров работы флота в системе рынка морской торговли и обоснованы перспективные направления развития региональных сегментов мирового фрахтового рынка. Традиционно выделяются факторы, предопределяющие количественные и качественные показатели развития потенциала отдельных судоходных компаний в условиях интеграции транспортных и производственных подсистем.

Активная позиция государства в проблемах развития национального торгового судоходства должна рассматриваться в качестве одного из определяющих принципов эффективного позиционирования страны в международном разделении труда. Примером такого подхода следует считать действия государств о постепенном создании и наращивании потенциала национального торгового флота. В частности, в Министерстве транспорта и коммуникаций Беларуси создан отдел по организации регулярных морских перевозок, которые осуществляются компаниями-резидентами. Одновременно Китай формирует мощности торговых портов и провозной способности флота, отвечающие национальным параметрам участия страны в международном разделении труда. Эта стратегия, в свою очередь, ограничивает возможности таких стран как Украина, поэтому важно выявить и уточнить новые тенденции в функционировании глобального рынка морской торговли.

Анализ последних исследований и публикаций. Однако ряд проблем геополитического характера, оказывающих влияние на направления, параметры и условия развития национального морского транспортного комплекса Украины не освещен в достаточной мере. Важнейшим становится поиск механизма и инструментария управления эффективностью развития морского транспорта с учетом геостратегических аспектов развития. Подсистема должна находиться в таком состоянии, при котором риски участия резидентов в международном разделении труда были минимальными. С позиции предпринимательских интересов национальные судоходные компании должны обладать способностью конкурентной реализации производственного потенциала в секторах свободной операторской деятельности.

Однако существуют и глобальные проблемы, реализации такого подхода особенно с позиции экономичности. Система глобального регулирования торгового судоходства на основе технологий, предусматривающих использование новых технических решений и экологически чистого топлива (дистиллята), повышает стоимость доставки товаров, а, следовательно, ограничивает потребительский спрос без повышения эффективности других видов деятельности.

Одним из принципов эффективного позиционирования общесистемной или локальной транспортной организации в мировом

фрагментном пространстве является соблюдение макроэкономических целей и предпринимательских интересов на базе многообразия форм собственности. Достаточно привести положение, что Турецкие государственные железные дороги управляли семью важнейшими торговыми портами страны (Стамбул, Измир, Самсун и др.), но они не подлежат концессионированию в отличие от другой группы портов.

Вопросам, связанным с общим экономическим ростом в целом и его влиянием на развитие морского транспорта посвящено значительное количество работ. В статье учтены положения и подходы, изложенные в работах [3], в области морского транспорта выделяются работы [4,5]. Тем не менее, постоянные изменения в глобальных экономических отношениях существенно трансформируют требования к развитию морской торговли.

Постановка задачи и цели. Усиление трансформационных процессов в глобальном рынке морской торговли предопределяет задачи оценки текущих и перспективных условий формирования национального транспортного потенциала. Поэтому среди задач исследования выделяется систематизация факторов развития флота и портов, а основной целью статьи рассматривается обобщение направления эффективного их отражения в системе национальной морской транспортной индустрии.

Изложение основного материала исследования. Морская транспортная индустрия, состоящая из национальных подсистем, обеспечивает устойчивость мировой торговли, превышающей \$ 18 трлн., ее эффективное состояние требует использования порядка 1,6 млрд. тонн дедвейта и 1,5 млн. моряков. Этим и определяется роль морского транспорта и характер трансформационных процессов, которые через систему факторов должны учитываться в государственной морской транспортной политике.

К группе социальных факторов устойчивого развития подразделений морехозяйственного комплекса относятся:

особенности проявления принципов экономического роста и формирования производственного потенциала на рынке транспортных услуг;

уровень управления параметрами перспективного развития на базе собственных ресурсов;

роль, место и особенности развития региональных транспортных систем, входящих в глобальную структуру интеграции;

принципы ценообразования на рынке транспортных услуг в зоне действия данного транспортного предприятия.

Усиливается принцип региональной интеграции. Так, порты Украины и Прибалтики конкурируют в зоне распределения транзита российских и белорусских грузов. Однако для достижения устойчивости развития возможно установление сотрудничества на основе оптимизации функционирования транспортного коридора Прибалтика - Украина с минимизацией политической составляющей экономического развития.

На начало 2014 года более 80% судов, принадлежащих реальным владельцам, плавали под чужими флагами. Это обусловлено высокими ставками налога по сравнению с условиями формирования экономических результатов при работе на фрахтовом рынке. Выгодные экономические условия для регистрации тоннажа предоставляют как традиционные страны с подставными флагами, так и новые. Вследствие такой несбалансированности налоговых условий 90 процентов судов, построенных в 2002 – 2014 годах зарегистрированы под иностранными флагами. За этот период существенно изменилось соотношение судов регистрируемых под национальным и иностранными флагами. В 1992 году под флагами необходимости было зарегистрировано 28,4%. В 2014 году этот показатель достиг 70 процентов.

Члены Международной Ассоциации Классификационных Обществ с учетом тенденции ужесточения санкций к морским судам техническое состояние и управление безопасностью которых не соответствует стандартам, проводят особый режим освидетельствования, что и сужает регион использования субстандартных судов.

Следует согласиться с принципом доходности владения капитальными активами (*holdingperiodreturn*), принятый в системе индивидуального инвестирования, и на основе которого контролируется уровень риска [6, с. 248]. Важна разработка вариантов изменения ситуации: экономическое развитие, нормальное развитие или экономический спад. Именно этим обусловлена особая роль инвестиционных проектов и риск их реализации. Вместе с тем, формируются и нестандартные условия: «... предпринимателям всегда нравятся инвесторы в

момент капиталовложения, но проходят годы и у предпринимателя возникает чувство, что всю работу выполняют они, а инвестор просто получает деньги...» [7, с. 240]. Поэтому наиболее устойчивыми оказываются предприятия, основанные на средства предпринимателей-инвесторов, то есть на собственные ресурсы.

Долговременность интеграционных отношений имеет дополнительные гарантии эффективности вследствие проявления закономерности: «... за длительный период поток денег и прибыли имеют тенденцию соответствовать друг другу» [8, с. 18]. Этим и предопределяется необходимость управлять оптимальностью жизненного цикла морского транспортного предприятия или отдельных проектов.

Следует обратить внимание на существенную взаимосвязь интеграции, собственности и системы присвоения в системе рынка морской торговли. При этом на фоне существенного различия форм реализации собственности на средства производства (флот) и блага (перевозку грузов и пассажиров) только пассажирские перевозки обеспечивают непосредственное потребление. В других видах транспортной работы формируется сложная совокупность взаимосвязанных предприятий. Однако наиболее противоречиво в системе морского транспорта реализуется принцип формирования собственности и присвоения на транспортном флоте и в торговых портах, если последние рассматривать как территориальные образования.

При этом следует различать присвоение морских транспортных средств в традиционных формах:

- собственность на средства морского транспорта реализуется через их использование для корпоративных потребностей (различные формы яхтинга, работа флота ТНК вне рыночного сектора);

- собственность на суда торгового флота, занятого в системе глобального фрахтового рынка, реализуется посредством результатов наемного труда морских специалистов, обеспечивающих реализацию функционального назначения под менеджментом владельческой или операторской судоходной компании. Эта форма присвоения фактически порождает специализацию, концентрацию и разделение капитала по странам и секторам фрахтового рынка.

В условиях, когда темпы прироста мирового внешнеторгового оборота не

превышают 3 -5% с одновременным изменением ресурсоемкости производства принятия решений и управление поддержанием адекватности состояния флота и портов можно основывать на положениях, отражающих регуляторные ограничения Международной морской организации.

Если морское транспортное предприятие обеспечивает важнейшие грузопотоки мирохозяйственных отношений, то период, в течение которого могут быть реализованы дополнительные (предельные) экстенсивные капитальные, следует определять по условию:

$$t_{uk} = \frac{Q_h}{Q_b} 100 : i_{qn} ,$$

где: Q_b - базисный грузопоток данного интермодального маршрута;

Q_h - проектная мощность конкурентоспособного транспортно-технологического обеспечения грузопотока;
 i_{qn} - ежегодное приращение объемов морской перевозки, проц.

Важнейшим аспектом управления устойчивостью в многообразии отношений собственности является в современных условиях формирование международного рынка морских специалистов, обеспечивающих работу судов иностранных судовладельцев. Таким образом формируется перераспределение совокупного результата между факторами производства – основным капиталом и работниками. Система присвоения усложняется наличием механизма рефлагирования.

При этом в условиях цикличности инвестиционных потоков в системе фрахтового рынка необходимо более тщательно оценивать пределы повышения технико-экономического уровня флота или грузовых терминалов: «... при оценке капитальных затрат с целью определения будущих денежных потоков следует нормализовать капитальные затраты» [9, с. 340]. Поэтому возникает принципиальная задача разработки и использования надежных методов нормализации, обеспечивающих минимум риска потерь в течение расчетного жизненного цикла проекта развития.

Выводы из данного исследования.

Стратегические цели операторской деятельности судовладельца включают как ряд стандартных задач, нацеленных на удержание денежного потока, так и задач обусловленных перманентными условиями рынка морской торговли. В первом случае достигнута

определенная формализация принятия решений. Во втором относительно успешно решают проблему судоходные компании со значительной концентрацией капитала. Для малых судоходных компаний в связи с жестким лимитированием чистого денежного потока и инвестиций параметры устойчивости изменяются по этапам жизненного цикла. Поэтому в менеджменте усиливается роль принятия решений в пределах допустимого риска.

В конкурентных сегментах фрахтового рынка важным моментом является аспект ожидаемой доходности и формирования рыночного равновесия. Именно равновесие в системе изменяющегося предложения и спроса, то есть дедейтиа и мощности грузопотоков определяет равновесные тарифы, качество перевозочного процесса и конкурентную устойчивость морского транспортного предприятия. Однако для оценки состояния этих параметров важно проводить не только анализ недостатков, но и обеспечивать широкое использование базовых механизмов, создающих или уменьшающих стоимость в торговом судоходстве. Именно стоимость судоходных компаний и торговых портов становится ведущим мотивом развития этого вида бизнеса. Они определяют устойчивость позиционирования в сегменте рынка транспортных услуг и формирование прибыли.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Axel Schulz, Josef Auer Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus/ Oldenbourg, 2008, 397 p.
2. Review of maritime Transport 2014. UN. – New York, Geneva, 2014. 232 с.
3. Кругман П.Р. Международная экономика/ П.Р. Кругман, М. Обстфельд; пер. с англ. В Кузина и др. – [5-е изд.] – СПб.: Питер, 2003. – 832 с.
4. Котлубай А. М. Проблемы теории и практики развития морского транспорта Украины. – Одесса: ИПРИЭЭИ НАН Украины, 2011, – 268 с.
5. Примачев Н.Т., Примачева Н.Н., Эффективность развития морской транспортной индустрии: монография. Одесса: ОНМА, 2011. – 374 с.
6. Боди З., Кейн А., Маркус А. Дж. Принципы инвестиций - М.: Вильямс 2002. – 984 с.
7. Глэдстоун Д., Глэдстоун Л. Инвестування венчурного капіталу: Детальний

посібник з інвестування в приватні компанії для отримання максимального прибутку/ Пер. з англ. За наук. Ред. Т.В. Герасимової. – Дніпропетровськ: Баланс Букс, 2006. – 416 с.

8. Кинг А.М. Тотальное управление деньгами. – СПб.: Полигон, 1999. – 448 с.

9. Дамодаран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и техника оценки любых активов/ А. Дамодаран; пер. с англ. Д. Липинского и др. – М.: Альпина Бизнес Бук, 2004. – 342 с.

Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГУЖТ Полякова Е.Н.

УДК: 656.2:[658.14+658.152]

ЩОДО ПИТАННЯ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Задоя В.О., к.е.н., доцент (ДНУЗТ)

У статті наводиться аналіз розбіжностей при визначенні поняття ефективності залізничного транспорту. Такі обмеження як довжина вантажного потягу, впровадження новітніх технологій також є центральним фактором ефективності залізничного транспорту, а сучасна інформаційна технологія дозволяє поліпшити і більш ефективно обслуговувати транспорту інфраструктуру, удосконалити процес комунікації з клієнтами та автоматизувати процес управління. Загалом, причини розбіжностей, стосовно визначення ефективності залізничного транспорту у різних країн, залежать від конкретних факторів даного регіону. Подальші важелі впливу на ефективність залізничних систем, які можуть бути реалізовані урядом і регулюючими органами, включають: відкриття ринку транспортних послуг для конкуренції; забезпечення сталого, надійного фінансування для поліпшення залізничної інфраструктури; заходи підвищення мобільності громадян і якість обслуговування населення; зменшення впливу на оточуюче середовище. Також важливо, щоб уряд та керівні органи залізниці чітко визначили, як головну мету - підтримку суспільних пріоритетів (мобільність, екологічну та соціальну значимість).

Ключові слова: залізничний транспорт, ефективність залізничних систем, державні субсидії, доходи, витрати.

К ВОПРОСУ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Задоя В.А., к.э.н., доцент (ДНУЖТ)

В статье приводится анализ разногласий при определении понятия эффективности железнодорожного транспорта. Такие ограничения как длина грузового поезда, внедрение новейших технологий также является центральным фактором эффективности железнодорожного транспорта, а современная информационная технология позволяет улучшить и более эффективно обслуживать транспортную инфраструктуру, усовершенствовать процесс коммуникации с клиентами и автоматизировать процесс управления. В общем, причины разночтений, при определении эффективности железнодорожного транспорта в разных странах, зависят от конкретных факторов данного региона. Дальнейшие рычаги влияния на эффективность железнодорожных систем, которые могут быть реализованы правительством и регулирующими органами, включают: открытие рынка транспортных услуг для конкуренции; обеспечение устойчивого, надежного финансирования для улучшения железнодорожной инфраструктуры; меры повышения мобильности граждан и качество обслуживания населения; уменьшение влияния на окружающую среду. Также важно, чтобы правительство и органы управления железной дороги

четко определили, как главную цель - поддержание общественных приоритетов (мобильность, экологическую и социальную значимость).

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, эффективность железнодорожных систем, государственные субсидии, доходы, расходы.

QUESTIONS FOR EVALUATION OF EFFICIENCY RAILWAY

Zadoia V.A., Candidate of Economic Sciences, associate professor (DNUZT)

The article presents an analysis of the differences in the definition of the efficiency of rail transport. Such restrictions as the length of freight trains, the introduction of new technologies as a central factor in the efficiency of rail transport and modern information technology can improve and better serve transport infrastructure to improve the communication process with customers and automate the management process. In general, the reasons for differences in respect of determining the effectiveness of rail transport in different countries, depending on the specific factors of the region. Further leverage the efficiency of rail systems that can be implemented by the government and regulatory bodies include: the opening of the transport market to competition; sustainable, reliable funding to improve railway infrastructure; measures increasing mobility of citizens and the quality of services; reduce the impact on the environment. It is also important that the government and the governing bodies of the railway clearly identified as the main goal - to support social priorities (mobility, environmental and social value).

Keywords: rail, rail systems efficiency, state subsidies, revenue, expenses.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Проблеми підвищення ефективності залізничного транспорту викликають інтерес у всьому світі. Ця тема цікавить як управлінців залізничної галузі та їхніх конкурентів в даному сегменті ринку, так і керівництво відповідних міністерств і відомств.

Кілька недавніх досліджень показують, що європейські залізниці відрізняються за своєю ефективністю. На основі порівняння європейських залізниць з деякими залізничними мережами країн, що не входять до складу ЄС, отримуємо додаткові свідчення того, що існують значні прогалини у визначенні самого терміна «ефективність залізничного транспорту».

На сьогоднішній момент зрозуміло, що деяким європейським залізницям вдалося досягти високого рівня ефективності, а діяльність інших, з причин, що залежать від діяльності керівництва та / або уряду, може бути класифікована, як відносно неефективна.

Додаткові дослідження науковців щодо основних показників ефективності залізничного транспорту, підтверджують існування прогалин у визначенні ефективності залізничного сполучення між залізницями. Відмінності в ефективності використання активів, продуктивності праці, тарифних ставок і коефіцієнтів, доходів і витрат, є ключовими показниками для даного дослідження.

Постановка завдання. Сьогодні зрозуміло, що з одного боку, залізниці знаходяться під пресингом, з метою зберегти

витрати на низькому рівні, часто через тиск ринку або через відсутність державної підтримки внаслідок конкуруючих національних пріоритетів. З іншого боку, соціальна значимість залізничних пасажирських і вантажних перевезень після майже десятиліття стагнації ринку, вимагає додаткових інвестицій в залізничну інфраструктуру і рухомий склад.

Наукові дослідження залізничної галузі показують, що існує потенціал для підвищення ефективності її діяльності. Бенчмаркінговий аналіз [1] висвітлює проблеми європейських залізниць, як систем з різними показниками ефективності діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями підвищення ефективності та конкурентоспроможності залізничного транспорту в різний час займалися такі вчені: Аксьонов І.М. [2], Бараш Ю.С.[3], Гненний О.М. [4], Мукмінова Т.О.[5] та ін.

У працях закордонних авторів А.Бек, Х.Бенте та М.Шилінга [6] відзначається, що критерії оцінки ефективності транспортної системи залежать від множини факторів, як суб'єктивних так і об'єктивних і наведено систему її оцінювання.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Актуальність обраної теми дослідження обумовлена необхідністю удосконалення діючої системи оцінки показників ефективності залізничного транспорту.

Метою статті є вивчення досвіду оцінювання ефективності залізничного

транспорту та розробка системи критеріїв на основі фінансових показників діяльності залізничного транспортного комплексу.

Виклад основного матеріалу. У розвитку залізничного транспорту зацікавлено і населення країни, і державні органи управління через позитивний вплив на тенденції мобільності населення, і реальний потенціал для поліпшення процесу землекористування у міських центрах. Відносно низький вплив на навколишнє середовище в порівнянні з іншими видами транспорту, також є позитивним чинником. Зрозуміло, що в результаті цих та інших переваг, уряд повинен бути зацікавлений у розвитку інвестиційного процесу для підвищення потенціалу залізничної мережі і державні органи влади будуть зацікавлені у тому, щоб інвестиції в залізничну галузь отримали найкращу віддачу на вкладений капітал.

В цілому, результати та суспільні вигоди мають велике значення, але мінімізація витрат і державна фінансова підтримка вирішує все.

У цьому контексті, під ефективною діяльністю залізниць розуміють отримання прибутку, враховуючи інвестиції, вкладені в експлуатацію, технічне обслуговування та оновлення рухомого складу. Це може бути оцінено за допомогою порівняно ефективного використання інвестицій в матеріальні активи, відносно високою продуктивністю основних фондів (одиниця вимірювання - поїздо-км загального пробігу), зниженням витрат або відносно високим рівнем продуктивності праці.

Тим не менш, ефективність є широким терміном з багатьма потенційними визначеннями. Щоб визначити рівень ефективності діяльності транспортної системи можливо застосувати показники її енергоефективності, продуктивності, надійності або якості. Але, на мій погляд, раціонально розглядати поняття «ефективність залізничного транспорту» з фінансової точки зору.

Кожна національна залізниця має унікальні характеристики, які, безсумнівно, впливають на її працездатність. Це може виражатися формою організаційної структури залізниці, пропускною спроможністю або щільністю мережі. Субсидії в залізничний транспорт або річний дефіцит платіжного балансу може бути прийнятним в одних країнах, а в інших - ні. Топографія є ще одним фактором. Наприклад Швейцарія і Японія - обидві держави

з високою концентрацією гірської місцевості, що здорожує будівництво та обслуговування залізничної інфраструктури [7]. Розгалуженість транспортної мережі і щільність населення також впливають на ефективність використання рухомого складу та інших активів (Франція, Швеція та Канада – країни, що мають низьку щільність населення, у порівнянні з Бельгією, Німеччиною або Швейцарією) [7].

В цих країнах доступні інвестиційні фонди державної підтримки розвитку транспортної залізничної системи. Але, останнім часом, досить часто виникає ситуація дефіциту коштів для підтримки транспортних операцій в перспективі. Наприклад, у Сполучених Штатах, кілька губернаторів заблокували виділення коштів у програму федерального розвитку високошвидкісного залізничного руху тому, що не хочуть нести відповідальність за інвестування державних коштів без чіткої програми зменшення майбутніх експлуатаційних витрат [8].

У Європі та в інших країнах світу, багато операторів залізничних перевезень і компаній-власників інфраструктури отримали суттєву державну підтримку у наслідок розуміння того факту, що добре функціонуюча транспортна залізнична система важлива для досягнення основних суспільних цілей і потреб – екологічних, соціальних, економічних й ін.

Дуже важливо сприймати ці фактори до уваги для розуміння відмінностей в ефективності діяльності залізничного транспорту різних країн.

Розглядаючи поняття ефективності залізничного транспорту доцільно звернути увагу на два фактори (функції): інфраструктурну складову (як правило, пов'язана з матеріальними активами та транспортною мережею) і операційну діяльність (пов'язана з рухом потягів). Для кожної з цих функцій, витрати (інвестиційні або експлуатаційні) і доходи (або від діяльності, або субсидії/субвенції) можуть бути розділені. Потрібно відмітити, що з точки зору суспільних інтересів, обсяг субсидій залежить від показників доходу на ринку перевезень та рівня загальних витрат залізниці.

Наприклад, у своїх дослідженнях А.Бек [9] пропонує застосовувати вимірники ефективності залізничного транспорту, групуючи їх в залежності від інфраструктурної та експлуатаційної складової транспортного процесу (Рис. 1).

Проблеми транспортного комплексу України

	Експлуатація	Інфраструктура
Витрати	<ul style="list-style-type: none"> • інвестиції в рухомих склад • трудові ресурси 	<ul style="list-style-type: none"> • інвестиційний капітал • технічне обслуговування та ремонт
Доходи	<ul style="list-style-type: none"> • тарифні доходи • державне фінансування (субсидії, субвенції й ін.) 	<ul style="list-style-type: none"> • плата за доступ до мережі • державне фінансування (субсидії, субвенції й ін.)

Рис.1. Розподіл витрат та доходів від перевезень на експлуатаційну діяльність та інфраструктурну складову

На європейських залізницях система критеріїв ефективності транспортних мереж включає ряд показників (табл.1) [10]:

Таблиця 1

Показники ефективності транспортних систем європейських залізниць

Індикатор ефективності	Зміст
Покриття витрат (операційна діяльність): виручка пасажирських перевезень (вкл. державне фінансування і фінансові доходи)	Показує долю покриття загальних операційних витрат залізниці за рахунок тарифних доходів, а також за рахунок державного фінансування
Покриття витрат (інфраструктура): виручка від використання інфраструктури (оборот коштів і фінансові доходи), тариф	Показує, долю покриття загальних витрат на утримання інфраструктури за рахунок тарифних доходів, а також за рахунок державного фінансування
Використання залізничної інфраструктури	Показує метод порівняння країн, при використанні їх залізничної інфраструктури.
Використання операторів вантажних / пасажирських перевезень	Показує, як порівнювати країни відносно числа перевезених пасажирів і тонн вантажу в поїздо-км загального пробігу
Пасажирський операційні витрати на поїздо-км	Показує покриття витрат на пробіг поїздів
Пасажирські доходи на поїздо-км	Показує кількість тарифних доходів з розрахунку на один пасажирський поїзд
Тарифні доходи на пас-км	Показує, скільки тарифних доходів в перерахунку на один пасажиро-км
Тарифні доходи на поїздо-км	Показує, скільки тарифних доходів в розрахунку на пробіг поїзду
Вантажні доходи на т-км	Показує дохід вантажних операцій у розрахунку на тонно-км
Витрати на інфраструктуру на поїздо-км	Показує витрати на інфраструктуру при обслуговуванні / ремонту на поїзд-км
Витрати на інфраструктуру на т-км	Показує витрати на інфраструктуру при обслуговуванні / ремонту на тонно-км
Порівняння ставок тарифу по країнах	Показує порівняння того, що бізнес / ринок платить в кожній відповідній країні для переміщення товарів по залізниці - більш низька швидкість є економічний потенціал для конкурентної переваги

Визначальними факторами ефективності залізничного транспорту є інфраструктурні обмеження, довжина потягів, структура вантажів, та новітні технології. Сучасні технологічні рішення дозволяють більш ефективно використати інвестиції, у тому числі, за рахунок

кращої комунікації з клієнтами та автоматизації процесів.

Менеджмент залізничного транспорту безпосередньо впливає на ефективність діяльності залізниці. Розвиток політики інвестування капіталу в технології, які дозволяють знизити витрати на технічне

обслуговування і підвищення купівельного попиту на залізниці є досяжною метою. Також доцільно розглянути питання додаткового розвитку інформаційних технологій (від більш зручних сайтів для клієнтів до автоматизованих систем обслуговування руху поїздів та технічного обслуговування).

На європейських залізницях досить популярний метод бенчмаркінг-аналізу з метою виявлення бар'єрів і важелів розвитку ефективності залізничного транспорту, та кращого розуміння шляхів удосконалення транспортного бізнесу компаній-операторів [11].

Подальші додаткові дослідження, або операційної діяльності залізничного транспорту, або сфокусовані на бенчмаркінгу у якості окремої теми, дозволять отримати додаткову інформацію, що розширить можливості державних регуляторів і менеджменту залізничних компаній підвищити ефективність діяльності залізниці, у тому числі, за рахунок оптимізації інтересів вантажних та пасажирських перевезень.

Зрозуміло, що ефективність транспортних систем, державне фінансування та доходи залізниці пов'язані між собою. Для розробки стратегії та операційного планування діяльності залізниці має вирішальне значення послідовність та обсяги державної фінансової підтримки. Як приклад, залізниці країн ЄС, які повинні працювати на конкурентних ринках з невеликим ступенем державного регулювання. Для них обсяг державного фінансування має вирішальне значення для підтримки капіталоемких проектів, направлених на розвиток залізничного транспорту. Основні відмінності між країнами ЄС - чи державне фінансування для залізниць використовується в рамках державно-приватного партнерства, або ж це правило.

Уряди багатьох країн світу зробили кроки у напрямі подальшої приватизації та введення конкуренції на ринку транспортних послуг. Тим не менш, попри того, що залізничний ринок стає більш конкурентоспроможним та ефективним, суспільні пріоритети (тобто більша площа покриття, низькі ціни на квитки, енергоефективні технології) потребують державного регулювання та фінансової підтримки. Також адекватне та адресне державне фінансування необхідне для реалізації в рамках залізничних систем соціальних та екологічних проектів.

Висновок. Ефективність діяльності залізничного транспорту може бути визначена шляхом визначення ключових фінансових показників, таких як витрати (за категоріями) та

доходи (за категоріями), і шляхом аналізу співставлення компонентів цих значень. Проте залежність від державних субсидій також може вважатися плюсом, якщо розглянути ці показники у контексті собівартості поїздо-км.

Подібно показникам оцінки ефективності операційної роботи, критерії вимірювання ефективності системи управління залізничною інфраструктурою обертаються навколо вартості і доходів від перевезення.

Подальші дослідження процесу удосконалення системи оцінювання ефективності залізничного транспорту потребують глибокого аналізу структури витрат і доходів від перевізної діяльності, що допоможе зрозуміти фактори (чинники) впливу. Наприклад, збільшення складності транспортної мережі, в результаті високої частки станційної роботи або висока густина перевезень, призводить до збільшення витрат на перевезення.

Важливо також зрозуміти, що потенційні економічні переваги можуть призвести до ускладнення ефективної діяльності залізничного транспорту. Тобто, підвищена складність перевізного процесу призводить до збільшення густини перевезень і, як наслідок, до зменшення пропускної спроможності. Більш висока ступінь електрифікації залізниці призведе до додаткових витрат на технічне обслуговування мережі, але знизить витрати на паливо. Нарешті, важливо враховувати амортизацію, особливо колійної інфраструктури, через високу капіталомісткість процесу.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. McNulty R. Realising the Potential of GB Rail: Report of the Rail Value for Money Study, Crown Copyright, London. – 2011. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/4203/realising-the-potential-of-gb-rail-summary.pdf. – Загол. з екрану.
2. Аксьонов І. М. Ефективність пасажирських залізничних перевезень : [монографія] / І. М. Аксьонов. – Київ : Транспорт України, 2004. – 284 с.
3. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: [монографія] / Ю. С. Бараш. – Дніпропетровськ : ДНУЗТ, 2006. – 252 с.
4. Гненний О. М. Оцінка ефективності інвестиційних проектів на залізничному транспорті в умовах невизначеності і ризиків: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.07.04 / О. М.

Гненний; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Харків, 2004. – 21 с.

5. Мукмінова Т. А. Структура природної монополії на залізничному транспорті України та деякі підходи стосовно її реформування / Т. А. Мукмінова // Вісн. ХНУ ім. Каразіна : зб. наук. пр. – 2002. – Вип. 565. – С. 79 – 87

6. Arne Beck Railway Efficiency / Arne Beck, Heiner Bente, Martin Schilling // International Transport Forum Discussion Papers. – 2013. – 12.

7. Encyclopedia Britannica [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.britannica.com/eb/article-9111233/United-States-United-States>. – Загол. з екрану.

8. Інвестиції в компанію «ІнтерБерінг» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: _ – Загол. з екрану.

9. Beck A. Barriers to Entry in Rail Passenger Services: Empirical Evidence for Tendering Procedures in Germany / A. Beck // European Journal of Transport and Infrastructure Research. – 2011. – Iss. 1. – P. 20-41.

10. Санчес П. Эффективность, технические изменения и производительность в европейском железнодорожном секторе: Стохастический подход / П. Санчес, Д. Вилланова // Международный журн. экономики транспорта. – 2000 – № 1. – С. 55-76.

11. Аренков И. А. Бенчмаркинг и маркетинговые решения / И. А. Аренков, Е. Г. Багиев. – Санкт Петербург : Изд-во СПбУЭФ, 2001. – 94 с.

*Рецензент д.е.н., професор ДНУЗТ Міщенко М.І.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Токмакова І.В.*

УДК: 656.61(477)

ДЕРЖАВНА ПІДТРИМКА СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ ЯК НАПРЯМОК РОЗВИТКУ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ КРАЇНИ

Котлубай В.О., к.е.н., доцент (НУ «ОЮА»)

У статті розглядаються питання, присвячені розвитку експортного потенціалу України. Ключовим аспектом онтогенезу експортного потенціалу країни є розвиток суднобудівної галузі, що є актуальним та стратегічним напрямом для будь-якої морської держави.

Суднобудування є однією з ключових галузей, яка може використовувати наш вітчизняний метал. Для відновлення суднобудування важливим також є розвиток транзитних коридорів, які йдуть через Україну.

Ключові слова: суднобудування, експорт, експортний потенціал, світова глобалізація, державна підтримка.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ КАК НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ ЭКСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА СТРАНЫ

Котлубай В.А., к.э.н., доцент (НУ «ОЮА»)

В статье рассматриваются вопросы, посвященные развитию экспортного потенциала Украины. Ключевым аспектом онтогенеза экспортного потенциала страны является развитие судостроительной отрасли, что является актуальным и стратегическим направлением для любого морского государства.

Судостроение является одной из ключевых отраслей, которая может использовать наш отечественный металл. Для восстановления судостроения важным также является развитие транзитных коридоров, которые идут через Украину.

Ключевые слова: судостроение, экспорт, экспортный потенциал, мировая глобализация, государственная поддержка.

STATE SUPPORT OF THE SHIPBUILDING INDUSTRY AS LINE OF DEVELOPMENT OF EXPORT POTENTIAL OF THE COUNTRY

*Kotlubay V.A., candidate of economic Sciences, associate Professor
(National University "Odessa law Academy")*

Different aspects of development of export potential of Ukraine are examined in the article. A key aspect of ontogeny of export potential of the country is the development of the shipbuilding industry that is relevant and strategic direction for any maritime state.

Ukraine has fairly essential resources and has high export potential of supplying the external market the products of shipbuilding (ship repair) facilities. To capture the relevant world market sectors, domestic enterprises should get to the new level of quality and competitiveness of their products. However, it can be implemented only with the active participation of the state. Efficiency of functioning shipbuilding (ship repair) facilities can be achieved only when using the full set of tools to support them.

The prospects of the domestic shipbuilding industry are confirmed by the interest of foreign companies to the Ukrainian shipbuilding industry, which is growing every year. Commercial proposals come not only from Russia, Western and Northern Europe, but even from Turkey, African countries and Persian Gulf countries.

In order not to lose the interest of foreign customers, and in order to increase the attractiveness and potential for internal customers there should be radically change of the attitude to the entire shipbuilding industry in the country. It is necessary to develop appropriate financial conditions for the shipbuilding.

Shipbuilding is one of the key industries which can use our domestic metal. To restore the shipbuilding the development of transit corridors that go through Ukraine is also important.

Keywords: *shipbuilding, export, export potential, globalization, government support.*

Постановка проблеми. Загальний потенціал України дозволяє їй стати однією з найбільших суднобудівних держав. На території України розташовано 6 великих суднобудівних підприємств. За даними Мінсоцполітики України, падіння обсягів виробництва, що спостерігалось в останні 15 років, дещо сповільнилося, проте загальний стан підприємств досить складний і вимагає рішучих дій з боку держави [1,2].

Суднобудівна галузь є пріоритетною галуззю економіки країни, як один з елементів загального експортного потенціалу України.

Більше 10 років тому був прийнятий Закон "Про державну підтримку суднобудівної промисловості України", головною метою якого було створення умов, сприятливих для залучення іноземних інвестицій, розвитку та ефективного використання існуючого промислового, науково-технічного та експортного потенціалу суднобудівної промисловості України. Проте, прийняття вищезгаданого Закону не принесло суттєвого позитивного ефекту для суднобудівної галузі України.

Все це і обумовлює актуальність обраної теми дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розгляду питань розвитку суднобудівної галузі присвячено досить багато публікацій та наукових видань: Котлубая О.М., Борща В.І., Письменної

К.С., Познанської І.В., Покотілова І.Ф. [1,2,3,4] та інших. Проте зміни та реформи, що відбуваються у різних галузях, вибір європейського напрямку розвитку країни, вимагають актуалізації деяких питань: переглянути політику державної підтримки суднобудівної галузі, вдосконалити шляхи підвищення рівня її конкурентоспроможності тощо.

Мета статті. Визначення основних проблемних питань, які знижують конкурентоспроможність суднобудівної галузі України та надання пропозицій щодо її розвитку.

Виклад основного матеріалу. Світова глобалізація, розвиток міжнародної торгівлі створюють сприятливі умови для розвитку національної економіки, однією з головних складових якої є експортний потенціал країни. Експортний потенціал країни формується за рахунок потенціалу підприємств, які є самостійними учасниками зовнішньоекономічної діяльності. Можна сказати, що між фінансово-економічним успіхом та реалізацією експортного потенціалу існує пряма залежність [6].

На сучасному етапі становлення України як суверенної європейської країни особливого значення набуває необхідність утвердження її як дієздатної самостійної морської держави. Одним з напрямів для реалізації цього є розвиток експортного потенціалу України одним з

елементів є розвиток суднобудівних і судноремонтних підприємств тобто розвиток суднобудівної галузі.

Уряд України ще в 2013 р. обіцяв розробити програму підтримки суднобудування України, проте ніякі проекти урядом не були впроваджені [7].

У закордонній практиці існують різні приклади державної підтримки експортоорієнтованих підприємств, а саме: інструменти зовнішньоекономічної політики (тарифна і нетарифна політика регулювання зовнішньої торгівлі), порядок надання пільгового оподаткування, підтримка кредитування експорту, державне страхування експортних операцій та інші засоби державного регулювання тощо [8].

Галузь суднобудування є однією з важливіших складових економіки будь-якої морської держави, вона забезпечує баланс між попитом і пропозицією в сфері торговельного судноплавства. Якщо розглянути історію світового суднобудування, то слід зазначити, що за весь період свого існування вона практично завжди отримувала державну підтримку. Це пов'язано з тим, що суднобудування є стратегічно важливою галуззю для країни, а також з темпами зростання світової торгівлі які вона не в змозі була підтримувати.

Для стимулювання будівництва нового флоту ряд країн використовували будівельні субсидії.

У багатьох країнах (США, Японія, Німеччина, Нідерланди, Португалія, Філіппіни, Індонезія, Алжир, Бразилія, Аргентина, Мексика та інші) суднобудівні субсидії зіграли, а в деяких і продовжують відігравати значну роль у створенні конкурентоспроможного торговельного флоту [1].

Ще одним з видів державної підтримки судновласників було і є надання субсидій для погашення частини відсотків за кредитами. Така форма допомоги застосовувалася практично скрізь. Проте, починаючи з 2012 р. у міжнародній галузі суднобудування відбулися певні зміни в наслідок перенасичення ринку новим дедвейтом. Так в 2012 р. завершився найбільший в історії цикл суднобудування. У період з 2001 р. по 2011 р. обсяги задачі в експлуатацію нових суден з року в рік постійно зростали. Навіть після економічного спаду 2008 р. річний дедвейт суден, що спускалися на воду продовжував зростати ще три роки, завдяки замовленням, які значною мірою були розміщені до кризи.

Тільки в 2012 р. вперше з 2001 р. тоннаж

суден, що були здані в експлуатацію протягом року, не досяг рівня попередніх 12 місяців.

Незважаючи на таке уповільнення темпів задачі нових суден, у 2012 р. тоннаж світового флоту продовжував зростати, хоча і нижчими темпами; річні темпи зростання склали 6 % проти 10 % у попередньому році.

За період з 2001 р. тоннаж світового флоту збільшився більш ніж удвічі, досягнувши в січні 2013 р. 1,63 млрд. т дедвейту [9].

Однак, постійні зміни, що стосуються посилення вимог до безпеки судноплавства в тому числі до характеристик суден, вимагають додаткових замовлень на переобладнання вже існуючих суден і будівництво нових. Також Європейська комісія представила Білу книгу, яка містить план розвитку транспортної галузі до 2020 р. [10].

Вище наведене свідчить про те, що незабаром міжнародна суднобудівна галузь може повернути собі позитивні темпи зростання.

Розвитку вітчизняних суднобудівних підприємств України, поліпшенню їх виробничих і фінансових показників перешкоджає ряд обставин:

- відсутність ефективної моделі управління галуззю і окремими підприємствами;
- нестача інвестицій і тривала стагнація виробництва, відсутність суттєвих мотивів для впровадження інновацій;
- високий рівень фізичного та морального зносу основних фондів;
- застарілі технологічні і проектні рішення;
- використання для отримання замовлень адміністративного ресурсу, а не конкурентних механізмів;
- менш сприятливі, порівняно з закордонними верфями, умови фінансування будівництва суден, відсутність ефективних схем кредитування виробництва;
- високий рівень податкового та митного навантаження, неефективність і корумпованість митних органів;
- відсутність бюджетного фінансування у зв'язку з важким фінансово-економічним становищем країни і відповідно відсутністю вільних бюджетних коштів.

На сьогоднішній день, вітчизняне суднобудування зорієнтоване переважно на виконання експортних замовлень. Вітчизняні замовлення становлять близько 10-20 % від загального числа суднобудівних замовлень.

В Україні переважно іноземні клієнти замовляють корпуси суден, комплектуючи їх

необхідним обладнанням і технічними пристроями вже у своїх країнах. Вартість українських суднобудівних робіт вище ніж в Китаї, Південній Кореї - визнаних лідерів за кількістю замовлень на світовому ринку суднобудування. Але вітчизняний виробник поки перевершує китайських і корейських за якістю.

Тим не менш перспективність вітчизняного суднобудування підтверджується інтересом іноземних фірм до українського суднобудування, який зростає з кожним роком. Комерційні пропозиції приходять не тільки з Росії, Західної та Північної Європи, але навіть з Туреччини, африканських країн та країн Перської затоки.

Щоб не втратити інтерес іноземних замовників, а також для того, щоб підвищити привабливість і для внутрішніх потенціальних замовників необхідно кардинально змінити ставлення до всієї суднобудівної галузі країни. Необхідно розробити відповідні фінансово-кредитні умови будівництва суден. Специфіка роботи з закордонними партнерами полягає в тому, що всі замовлення виконуються за рахунок кредитних ресурсів, які одержуються в українських банках. Заставою в цьому випадку може бути майно, яке не завжди є в наявності у підприємств. Також високі відсоткові ставки за кредитами призводять до збільшення собівартості суднобудівної продукції.

Для того, щоб на прийнятному рівні конкурувати з іноземними судноверфами вітчизняним підприємствам, доводиться занижувати рівень рентабельності практично до мінімального рівня. В свою чергу це призводить до відсутності коштів на технічне переозброєння виробництва, його модернізацію, ремонт обладнання [11].

З метою розвитку підприємств суднобудівної галузі країни одним з варіантів може бути створення кластера. До такого кластеру повинні бути залучені усі суднобудівні (судноремонтні) підприємства України, Міністерство інфраструктури, Міністерство оборони, Міністерство економічного розвитку та торгівлі, міські ради, науково-дослідні та проектно-конструкторські інститути тощо. Такий підхід дозволить залучати і своєчасно та якісно виконувати великі замовлення, які мають стратегічне значення для України.

Першочерговими завданнями які повинні бути вирішені є:

- оптимізація та структурні перетворення суднобудівної галузі України;

- розвиток науково-технічного та виробничого потенціалу суднобудівної галузі;

- удосконалення нормативно-правової бази забезпечення функціонування суднобудівної галузі України;

- створення відповідних фінансово-кредитних умов для підвищення рівня конкурентоспроможності вітчизняної суднобудівної галузі на міжнародному суднобудівному ринку тощо.

Також необхідно відзначити, що суднобудування є однією з ключових галузей, яка може використовувати наш вітчизняний метал. У нас зараз є проблеми зі збутом металу, при цьому металургійний комплекс - це одна з основ нашої економіки.

Для відновлення суднобудування важливим також є розвиток транзитних коридорів, які йдуть через Україну. В умовах застосування політики розвитку та державної підтримки транспортної системи України доцільним буде будівництво суден на вітчизняних суднобудівних заводах.

Без державної підтримки суднобудівної галузі, в тому числі надання пільг вітчизняним замовникам при будівництві на українських верфях, конкурувати із зарубіжними партнерами вітчизняні суднобудівні підприємства будуть не спроможні.

Висновки. Стабільність національної економіки України залежить від експортного потенціалу країни. Тому питання його онтогенезу повинно стати ключовим аспектом у подальшому розвитку країни. У зв'язку з тим, що Україна є морською державою, одним з головних питань, що постає перед державою є розвиток морегосподарського комплексу, одним з ключових елементів якого є суднобудівна галузь. Питанням розвитку суднобудівної галузі повинно приділятися достатньо уваги зі сторони держави, оскільки ця галузь крім того, що є елементом експортного потенціалу країни також відноситься до стратегічно важливих галузей України.

Україні, щоб остаточно не втратити свої позиції на міжнародному суднобудівному ринку необхідно реалізовувати реальні, а не декларативні заходи державної підтримки. Держава повинна здійснювати не тільки пряме фінансування підприємств суднобудівної галузі, а і удосконалювати законодавче забезпечення їх функціонування.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Котлубай А.М. Проблеми теорії і практики розвитку морського транспорту України / А.М. Котлубай. – Одеса: ИПРЭИ НАН України, 2011. – 268 с.
2. Познанська І.В. Потенціал суднобудівельної галузі України / І.В. Познанська, П.І. Гнатюк // Економічні інновації. – 2011. – Вип. 43. – С. 264-271.
3. Покотілов І.Ф. Принципові підходи до підвищення конкурентоспроможності суднобудівної галузі України / І.Ф. Покотілов // Управління проектами та розвиток виробництва: зб. наук. пр. – Луганськ: вид-во СНУ ім. В.Даля, 2010. – № 3(35). – С. 125-130.
4. Борщ В.І. Стан та проблеми розвитку підприємств суднобудівельної галузі промисловості України / В.І. Борщ // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2014. – № 3 (13). – С. 22-29. – Режим доступу: <http://economics.opu.ua/files/archive/2014/No3/22-29.pdf>.
5. Письменна К.С. Стан і тенденції розвитку суднобудівної промисловості в Україні: господарсько-правовий аспект / К.С. Письменна // Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого. – 2010. – № 1. – С. 221-229.
6. Формирование и оценка экспортного потенциала крупных промышленных

предприятий [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dengifinance.ru/chast-third/formirovaniye-ocenka-exportnogo-potenciala-predpriyatiy.html>.

7. Судостроение Украины: прошлое и настоящее языком цифр и фактов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://khersonline.net/novosti/ekonomika/15467-sudostroenie-ukrainy-proshloe-i-nastoyaschee-yazykom-cifr-i-faktov.html>.

8. Экспортный потенциал отрасли по разработке и сбыту информационно-коммуникационных технологий [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.rfej.ru/rvv/id/D00273E15/\\$file/28-40.pdf](http://www.rfej.ru/rvv/id/D00273E15/$file/28-40.pdf).

9. Review of Maritime Transport 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2013_en.pdf.

10. Относительно стратегических приоритетов реализации потенциала Украины как морского государства. Аналитическая записка НИСИ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/analitics_and_comments/2012/06/06/16797.html.

11. На кого работают украинские судостроители? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/923>.

*Рецензент д.е.н., професор НУ «ОЮА» Кібік О.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Назаренко І.Л.*

УДК: 656.611.2

ДИНАМИЧНОСТЬ МНОГООБРАЗИЯ В РАЗВИТИИ
ТОРГОВОГО СУДОХОДСТВА

Сенько Е. В., доцент (ОНМА)

В системе торгового судоходства особое место занимают трансформационные процессы. Несбалансированная динамичность развития региональных подсистем глобальной экономики предопределяет особенности формирования производственного потенциала морских транспортных предприятий. Различаются противоречивые задачи обеспечения транспортной надежности обслуживания международного разделения труда. Отмечается интенсивность наращивания провозной способности при одновременном усилении требований к системной безопасности мореплавания. Последнее в свою очередь ограничивает возможность позиционирования новых морских государств в эффективных и капиталоемких сегментах рынка морской торговли. Поэтому следует различать особенность и формы многообразия развития торгового флота. С одной

сторони, динамічність ввода в експлуатацію високопродуктивних судів нових поколінь, з другої, утримання в складі експлуатаційного ядра судів, формуючих ризик сбалансованості якості та ціни перевезення та використовуваного праці моряків. В цих умовах посилюється регуляторна діяльність та стандартизація безпеки та стійкості функціональної та інвестиційної діяльності судовласницьких та операторських підсистем морської транспортної індустрії.

Ключеві слова: торговельне судноплавство, різноманітність та мореплавство, ефективність розвитку, динамічність та стійкість параметрів, стратегічні цілі.

ДИНАМІЧНІСТЬ РІЗНОМАНІТТЯ У РОЗВИТКУ ТОРГОВЕЛЬНОГО СУНОПЛАВСТВА

Сенько О. В., доцент (ОНМА)

В системі торговельного судноплавства особливе місце займають трансформаційні процеси. Незбалансована динамічність розвитку регіональних підсистем глобальної економіки зумовлює особливості формування виробничого потенціалу морських транспортних підприємств. Розрізняються суперечливі завдання забезпечення транспортної надійності обслуговування міжнародного поділу праці. Відзначається інтенсивність нарощування провізної спроможності при одночасному посиленні вимог до системної безпеки мореплавства. Останнє в свою чергу обмежує можливість позиціонування нових морських держав в ефективних і капіталомістких сегментах ринку морської торгівлі. Тому слід розрізняти особливості та форми різноманітності розвитку торговельного флоту. З одного боку, динамічність введення в експлуатацію високопродуктивних судів нових поколінь, з іншого, утримання в складі експлуатаційного ядра судів, які формують ризик збалансованості якості та ціни перевезення та використовуваної праці моряків. У цих умовах посилюється регуляторна діяльність та стандартизація безпеки та стійкості функціональної та інвестиційної діяльності судовласницьких та операторських підсистем морської транспортної індустрії.

Ключові слова: торговельне судноплавство, різноманітність та мореплавство, ефективність розвитку, динамічність та стійкість параметрів, стратегічні цілі.

DYNAMISM OF MANIFOLD IN DEVELOPMENT OF MERCHANT SHIPPING

Sienko H., Associate Professor (ONMA)

In the system of merchant shipping the transformation processes take a special place. Unbalanced dynamic development of regional subsystems of the global economy determines the peculiarities of the productive capacity of maritime transport companies. Differ contradictory task of ensuring the reliability of the transport service of the international division of labor. There intensity increasing transport capacity while increasing the requirements for safe navigation system. This in turn limits the positioning of new sea states in an effective and capital-intensive segments of the maritime trade. Therefore it is necessary to distinguish between form and feature variety of merchant fleet. On the one hand, the dynamics of commissioning of new generations of high-performance vessels, on the other hand, hold the in-service core vessels, the risk of forming a balance of quality and price of transportation and labor used by sailors. Under these conditions, enhanced regulatory and standardization activities of the security and stability of the functional and investment ship-owners and operators subsystems marine transport industry.

Keywords: commercial shipping, diversity and navigation, development effectiveness, dynamism and sustainability parameters, strategic goals.

Постановка проблеми. Задачі розвитку на управління стійкістю параметрів транспортного флоту передбачаються як поточного стану провозної спроможності та зовнішніми, так і внутрішніми умовами та наступного їх підтримання відносно потребностями. В відповідності з цим перспективних змін в глобальному ринку необхідно використовувати інструментарій морської торгівлі. Крім того, в системі середньострокового програмування, нацеленого зовнішніх обмежень виступають стандарти

адміністративного регулювання морської транспортної індустрії со сторони Міжнародної морської організації [1].

Реалізація жє любой стратегії і фактично її вироботка передопределяються об'єктивністю і системністю державної морської транспортної політики. При цьому слід розрізняти системні задачі прийняття і реалізації такої політики і групу задач швидко реагування і реакції на зміну ситуації в сегменті національних пріоритетів.

В механізмі прийняття інвестиційних і управлінських рішень по критеріям стійкості глобального судохідного ринку необхідно учити наявність структурних кризисів. Специфічність їх проявлення заключається в відносній кратковременності змін в регіональних підсистемах і в сегменті вантажної спеціалізації. Вони проявляються в сезонних коливаннях фрахтових і чартерних ставок, а також в формуванні несбалансованості вантажної спроможності флоту відносно реальної динаміки вантажопотоків. Це веде в свою чергу до структурним кризисним проявленням в завантаженні судобудівельних підприємств [2].

Тем не менше, основним методическим принципом формування транспортних маршрутів – економічність і інтенсивність передопределяє посилення ролі локальних транспортних зон в глобальній логістиці. Об цьому свідчить підвищення ролі шкідливого маршруту і Ботнічного затоки для перевезення вантажів між Європою і АТР. В Фінляндії будують залізничну дорогу для скорочення відстані до Мурманська. Маркетингові дослідження підтверджують перспективність цього маршруту для значительного кількості різноманітних вантажів.

Наметивша негативна тенденція втрати статусу морської держави призводить не тільки до фрахтової залежності зовнішньої торгівлі від стану світової кон'юнктури торговельного флоту, але передопределяє диспропорції в розвитку національної економіки і проблеми зайнятості. Тому з урахуванням соціально-економічної значимості торговельного флоту прапора держави необхідно поступово в проблемних сегментах стимулювати приращення вантажної спроможності флоту, відображаючої особливості позиціонування країни в міжнародному розподілі праці.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В світовій економіці склався паритет динаміки світової торгівлі і вантажної спроможності транспортної флоту по всім групам його спеціалізації. Фактично проявляється принцип своєобразної нормалізації положення [3]. Достатньо відзначити, що при частці участі в світовій експорті, рівній у Китаю 12,3 %, і імпорту рівного 10,8% , дефліції флоту досягає 4,21 % від світового. Для Німеччини ці співвідношення складають відповідно 11 % і 9%. по експорту і імпорту і 1,05 % по дефліції. Україна на період стійкого розвитку в світовій торгівлі має 1 %, і 0,05% дефліції відносно параметрів глобальної морської транспортної індустрії. Тому важливо вироботати реальні підходи до рішення задачі збалансованості національного морського транспортного комплексу.

Виділення нерешених частин загальної проблеми.

Для України в будь-якому випадку залишається пріоритетним розвиток танкерного флоту по стратегії енергетичної безпеки. Головним слід розглядати нівелювання негативного впливу постійної трансформації геополітики в нафтовому бізнесі. Основним повинні розглядатися перевезення в напрямках, забезпечуючих надійність поставок в межах партійності, витікаючої з стійкості роботи вітчизняних нафтопереробних заводів. Тем не менше, посилення принципу різноманітності в торговельному судоходстві передопределяє особливості реакції національної судохідної політики.

Цілью статті являється дослідження динамічності різноманітності торговельного судоходства як в межах вітчизняного так і світового морського ринку.

Изложение основного материала исследования.

Необхідно розрізняти принцип економіки масштабу від принципу менеджменту по поточної ситуації. В останньому випадку учитиються ситуації найбільш повного використання кожного підрозділу потенціалу, незалежно від його організаційних форм. При цьому слід мати на увазі, що ні один з множини підходів до формування економічної теорії [4,5] не містить прямих утверджень про пріоритетність окремих форм власності.

Їх ефективність в визначаючій мірі обумовлена характером урахування ринкових

механизмов и недопустимостью бюрократических методов принятия и реализации решений (рис. 1). Именно этот недостаток в управлении в наибольшей степени присущ государственному управлению. Эффективность любого типа судна и терминала порта обуславливается не принадлежностью, а способностью менеджмента обеспечить адекватность реализации технико-экономического потенциала. При этом следует учитывать положение, что: «отделению функций управления фирмы от собственности больше всего способствует корпоративная форма организации бизнеса...» [6, с. 57]. Это

подтверждается и зарубежной практикой создания судоходных и операторских компаний.

Как видно из рис. 1 существуют различные подходы к формированию концепции устойчивого развития морского транспорта. В данном случае в отличие от принятых положений рассматривается целесообразность реализации принципа полномасштабной морской державы, параметры флота и грузовых терминалов которой предопределяются задачами не только предпринимательской эффективности, но целесообразности системной экономической безопасности.

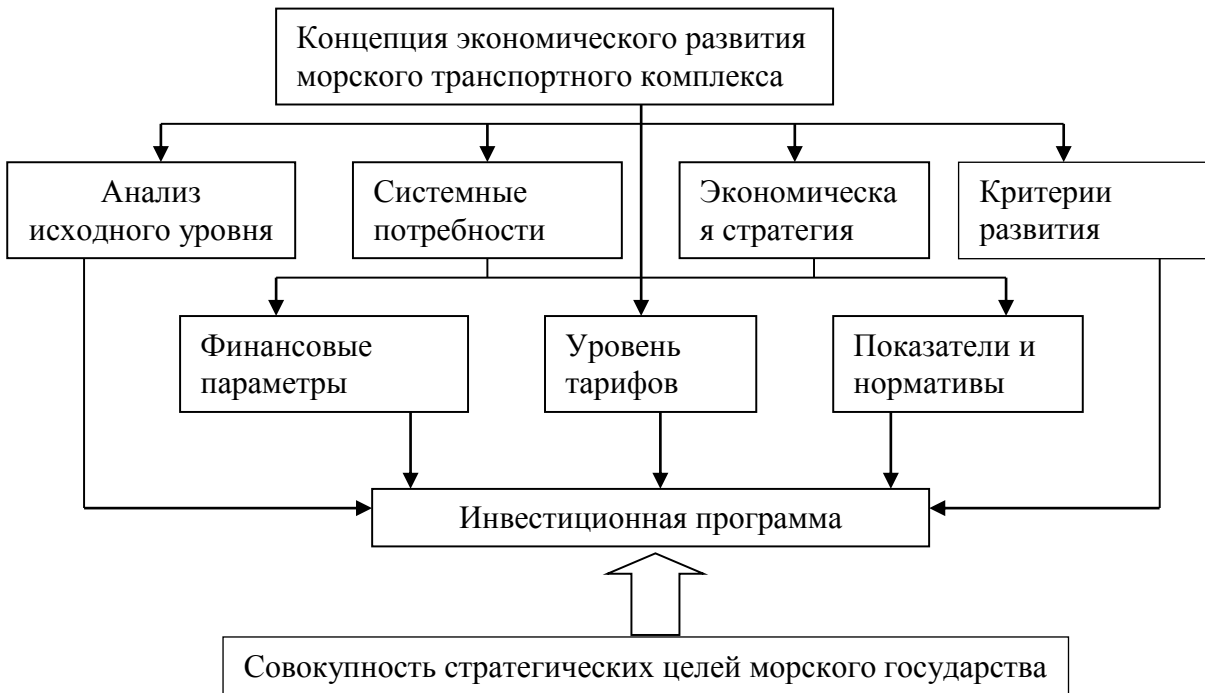


Рис. 1. Экономические основы формирования концепции развития морского транспортного комплекса

Для этого необходимо контролировать финансовое состояние не только конкретных морских транспортных компаний, но, прежде всего, реальность реализации инвестиционной программы. Отсутствие такого подхода в Украине предопределило кризисное состояние морской транспортной индустрии. При этом более ограниченные в финансовом плане страны северо-западного ренджа Черного моря реализовали ряд проектов, нацеленных на укрепление позиции национальных предприятий в структуре фрахтового рынка.

Основой развития любого предпринимательского проекта и развития отрасли остается инвестиционный процесс,

который, в конечном счете, создает капитальную стоимость. Именно она становится целью трансформации собственности. Самостоятельным механизмом этого процесса является стратегия слияния и поглощения. Принципиальным следует рассмотреть утверждение: «Слияние и поглощение уравнивают власть отраслей, связанных собой цепочкой создания ценности» [7, с. 23]. Однако это уравнивание требует наличия жесткого институционального регулирования во избежание глубокой монополизации подразделения.

При этом принцип концентрации сохраняет свои преимущества, независимо от

форми економічної системи. При всіх недатках административної системи, переваги проявлялись при концентрації зусиль на вирішенні пріоритетної задачі. Достатньо згадати, що ЧМП в період масштабного функціонування володіло основним капіталом в 5 млрд. доларів, що дозволяло отримувати щорічну прибуль в 1,5 млрд. доларів. Конгломерат фактично функціонував на умовах особливих форм кластера. Фінансування забезпечувало відповідне розв'язання соціальної, а не тільки виробничої інфраструктури.

Діяльність таких підприємств ґрунтується на економічній доцільності зростання капіталу і формування грошових потоків в відповідності з діючими інституціональними принципами в державі. Відсутність додаткового зв'язу «ведомственого управління» сприяє прийняттю інвестиційних і функціональних рішень по ринковим критеріям. Державний же апарат під виглядом контролю діяльності підприємств ускладнює свободу підприємницької діяльності. В будь-якому випадку в першому і в другому підходах головним стає наявність чітких законів поведінки,

$$E_{rf} = \sum_{i=1}^{T_L} Q_i [p_{ci} (1 \pm \beta_i) - D_{vi} H_{ri} p_{cri} (1 \pm b)(1 \pm d)] \alpha_{ti} - K_{pj} \alpha_{tj},$$

де T_L – життєвий цикл проекту розвитку суднобудування на основі інвестиційного проекту з початковими капітальними витратами (K_p);

Q_i – об'єм транспортної роботи, забезпечуючий стійкість ефективного позиціонування даної підсистеми морської транспортної індустрії;

P_{ci} – транспортні тарифи в розрахунковому періоді;

β – оцінювані відхилення позиціонування по зміні якості параметрів сегмента або внаслідок циклічності фрахтового ринку;

b – характер впливу наступних змін внаслідок адміністрування на основі стандартів ІМО і др міжнародних організацій;

d – оцінка зміни умов формування витрат внаслідок наступної несбалансованості ринку морської торгівлі і др факторів;

j – черговий рік зміни параметрів інвестиційної програми суднобудування комплексу;

виключаючи різні зловживання з об'єктами капітальної вартості і з грошовими потоками.

Принцип корпоративної стратегії, що змінює конкуренцію на рівні бізнес-єдиниць [8, с. 172], достатньо широко розповсюджений в торговельно-суднобудуванні. Однак тут слід розрізняти дві конкурентні стратегії. Одна ґрунтується на пріоритеті економічності експлуатації окремих типів суден. Цим цікавляться в основному оператори флоту з великим віком. З позиції оператора велика ймовірність ризику несплати фрахту, так як вантажодержателі (споживачі послуг) не відрізняються стійкістю в зовнішньоекономічних зв'язках. Другий вид ризику пов'язаний з оплатою праці екіпажам таких суден.

Використовуючи чіткі теоретичні положення по оцінці ефективності інвестиційної діяльності і, ґрунтуючись на принципових особливостях роботи торговельно-суднобудування, можна запропонувати метод ітеративного контролю ефективності інвестиційних і менеджерських рішень. Економічний результат за розрахунковий життєвий цикл або за будь-який його внутрішній період має наступне алгебраїчне описання

D_{vi} – дефіцит флоту сегмента пріоритетного розвитку стратегії різноманітності;

H_{ri} – норматив використання ресурсів, забезпечуючий спроможність торговельно-суднобудування;

p_{cri} – ринкова вартість одиниці відповідних ресурсів, забезпечуючих конкурентне позиціонування даної групи флоту;

α_{ti} – коефіцієнт дисконтування грошових потоків по фактору часу;

α_{tj} – коефіцієнт, що враховує втрати періоду омертвіння капітальних витрат (K_{pi}) (компаундінг).

Використання цього елемента комплексної системи показників розвитку параметрів морської транспортної індустрії країни дозволяє більш точно визначати сутність відбуваючих процесів в сегменті інвестиційної діяльності. Встановлення реальної взаємозв'язки між факторами циклічності фрахтового і суднобудування забезпечує підвищення ефективності управління ресурсами.

Проблемой глобального рынка морской торговли остается дисбаланс капитальных вложений по отдельным типоразмерным группам флота. Судоходные компании, не имеющие инвестиционных ограничений, формируют активные инвестиционные проекты на основе загрузки конкурентных по лидерству затрат судостроительных мощностей, что демонстрирует статистика портфеля заказов 2006 – 2014 годов. Вследствие этого формируется существенное отставание прироста финансовых результатов и наблюдается общее (среднее) падение нормы прибыли. Последующее выравнивание достигается в основном вследствие ухода в субстандартный сегмент судовладельцев и операторов с ограниченным доступом к инвестиционным ресурсам.

Выводы. Вследствие разномасштабных трансформационных процессов в структуре морской транспортной индустрии постоянно изменяется положение отдельных морских держав. Именно поэтому возрастает значение принятия и реализации активной морской транспортной политики государства флага.

К сожалению, структура государственного управления в Украине построена на прямом вмешательстве ведомств в хозяйственную деятельность предприятий. Именно поэтому предпринимательские структуры, работающие вне пределов прямого административного регулирования, более эффективно реализуют инвестиционные проекты. Это подтверждает ТИС и «Нибулон» по сравнению с рядом расположенными портами Южный и Николаев. Фактически реализуется принцип стимулирования на основе

вознаграждения за наиболее эффективные результаты формирования потенциала и его использования, с учетом закономерностей развития глобального рынка морской торговли и его структуризации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Антикризисное управление в торговом судоходстве : учебник / Н.Н. Примачева, Е.В. Сенько, Т.И. Фрасинюк ; под общ. ред. Н.Т. Примачева ; НАН Украины, Ин-т пробл. рынка и экон.-эколог. исследований. – Одесса : ИПРЭЭИ НАНУ, 2015. – 306 с.
2. Review of Maritime Transport, 2014 Report by the UNCTAD secretariat //United Nations New York and Geneva: 2014 – 184 p.
3. Дамодаран А. Инвестиционная оценка. Инструменты и техника оценки любых активов./ Пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
4. Самуэльсон П. А. Экономика / П. А. Самуэльсон, В. Д. Нордхаус; пер. с англ. – М.: И. Д. Вильямс, 2007. – 1360 с.
5. Сломан Дж. Экономикс / Дж. Сломан; пер. с англ. под ред. С. В. Лукина. – [5-е изд.]. – СПб.: Питер, 2005. – 832 с.
6. Боди З., Мертон Р. Финансы. пер. с англ. - Изд-во: Вильямс, 2007. — 592 с.
7. Моросини П., Седжер У. Управление комплексными слияниями. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005. - 304 с.
8. Портер М. Конкуренция. - М.: 2005. — 608 с.

*Рецензент д.э.н., профессор ОНМА Примачев Н.Т.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГУЖТ Полякова Е.Н.*

УДК: 656.045:65.012.65

ПРИВАТНО-ДЕРЖАВНЕ ПАРТНЕРСТВО – КРОК ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ ДО СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

Шкуліпа Л.В., к.е.н., доцент (НАСОА)

У статті розкрита практична значимість соціальної відповідальності на підприємствах залізничного транспорту, реалізація якої можлива за допомогою приватно-державного партнерства в період проведення структурних змін. Розглянуто вплив національної стратегії соціально-відповідального бізнесу (СВБ) на залізничну галузь, а також наведені пропозиції щодо

розширення меж співробітництва підприємств залізничного транспорту з вітчизняними та міжнародними організаціями. Зокрема, в період проведення змін аналіз сильних та слабких сторін залізничної галузі показав необхідність пошуку нових методів досягнення соціальної відповідальності на підприємствах залізничного транспорту, таких як вступ до Глобальної мережі ООН, Українського союзу промисловців та підприємців (УСПП).

Ключові слова: система соціальної відповідальності на підприємствах залізничного транспорту (ССВЗТ), партнерство, соціально-відповідальний бізнес (СВБ), національна стратегія, сталий розвиток, УСПП

ЧАСТНО-ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПАРТНЕРСТВО - ШАГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ К СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Шкулипа Л.В., к.э.н., доцент (НАСОА)

В статье раскрыта практическая значимость социальной ответственности на предприятиях железнодорожного транспорта, реализация которой возможна с помощью частно-государственного партнерства в период проведения структурных изменений. Рассмотрено влияние национальной стратегии социально-ответственного бизнеса (СОБ) на железнодорожную отрасль, а также приведены предложения по расширению границ сотрудничества предприятий железнодорожного транспорта с отечественными и международными организациями. В частности, в период проведения изменений анализ сильных и слабых сторон железнодорожной отрасли показал необходимость поиска новых методов достижения социальной ответственности на предприятиях железнодорожного транспорта, таких как присоединение к Глобальной сети ООН, Украинского союза промышленников и предпринимателей (УСПП).

Ключевые слова: система социальной ответственности на предприятиях железнодорожного транспорта (ССОЖТ), партнерство, социально-ответственный бизнес (СОБ), национальная стратегия, устойчивое развитие, УСПП

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS - A MOVE THE RAILWAY SECTOR TO SOCIAL RESPONSIBILITY

*Shkulipa L.V., Ph.D., associate professor
(National Academy of Statistics, Accounting and Auditing)*

The article deals with the practical importance of the social responsibility of enterprises of railway (SRER), the implementation of which is possible with the help of public-private partnerships in the period of structural change. Consideration is the impact of a national strategy of socially responsible business (SRB) for the rail industry, and also proposes to expand the boundaries of railway cooperation with domestic and international organizations. Namely, in the period of the change analysis of the strengths and weaknesses of the railway sector has shown the need to find new methods of achieving social responsibility of enterprises of railway, such as joining to the Global Network UN, to the Ukrainian Union Industrialists and Entrepreneurs (UUIE). National strategy of socially responsible business targets just on the rail sector cooperation with the private sector, state and society that will accelerate the formation of social responsibility in enterprises of railway, strengthening the position of the field in the transport market and entry of competitive appeal. That is the proper implementation of the National Strategy for CSR in Ukraine depends on implementation the main socially responsible tasks to of rail transport: at the economical level to provide low competitive advantages, will be increased access to capital and the market will increase the volume of passengers and freight transport, will operating costs will be increased productivity and quality of human resources; at the social level - will be increased standards of living railway employees; at the ecological - will be increased level of environmental safety, efficiency and careful use of natural resources; in a partnership - will to promote cooperation with the business will make it possible to protect national producer railway rolling stock.

Keywords: social responsibility of enterprises of railway (SRER), partnership, socially responsible business (SRB), national strategy, sustainable development, UUIE

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.

Актуалізація питання соціальної відповідальності набирає широкого розмаху на українському бізнес-просторі. Взаємодія підприємств між собою дозволяє обмінюватися досвідом та знаннями у сфері відповідальності за екологічні, соціальні та економічні наслідки перед суспільством. Подальший розвиток різних форм партнерства дозволить вийти на рівень сталого розвитку України. У цьому повинен приймати участь і залізничний транспорт як ядро національної транспортної системи, яке забезпечує країну потужними вантажними та пасажирськими перевезеннями.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В цілому (поза межами залізничного транспорту) розвиток та впровадження соціальної відповідальності розглядалися багатьма науковцями і бізнес-консультантами, такими як: А. Керолл, Ф. Котлер, Н. Лі, А. Маквільямс, М. Портер. Питання щодо впровадження принципів соціальної відповідальності досліджували А.О. Харламова, Л. П. Петрашко, О. Лазоренко, Р. Колишко, М. Саприкіна, В.К. Гришук, О.П. Гоголя, І.П. Кудінова, Н.А. Кричевський, С.Ф. Гончаров та багато інших. Однак у сфері надання транспортних послуг, співробітництва транспортних компаній, а також підприємств залізничного транспорту система соціальної відповідальності розглядалася дуже вузько серед невеликої кількості науковців-практиків у досліджуваній галузі.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Зокрема, постійний аналіз вітчизняних публікацій у досліджуваній галузі засвідчує гостру практичну необхідність формування системи соціальної відповідальності на підприємствах залізничного транспорту (далі – ССВЗТ), теоретичні питання якої частково розкрито в працях А. Брайковської [11], Ю. Бурлакової [8], О. Ворони [7], В. Коломієць. Так, особливості оцінки рівня соціальної відповідальності залізничного транспорту, перелік показників оцінки, її принципів, а також розкриття методичних основ складання соціального звіту залізничного транспорту розглядалися в працях О. Вороною; виявлення впливу основних напрямів соціальної відповідальності на конкурентоспроможність операторів залізничного транспорту – А. Брайковською [11]. Широке коло питань, пов'язаних з визначенням показників ефективності та оптимальної структури

управління залізничним транспортом, пошуку моделей розвитку знайшло своє відображення у працях таких науковців, як: Ю. С. Бараш, М.В. Макаренко, О. М. Ложачевська, Ю. М. Цветов. Але здебільшого праці науковців мало стосувалися питань розширення соціальної відповідальності та шляхів її впровадження у практичну діяльність галузі.

Враховуючи власні попередні дослідження щодо актуалізації питання соціальної відповідальності в період реструктуризації залізничного транспорту [12] та результатів проведеного SWOT-аналізу щодо доцільності проведення реструктуризації [13], було визначено сильні та слабкі сторони галузі, а також можливості (шанси) та загрози її функціонування. До однієї із слабких сторін належав пункт «недосконалий розвиток у приватно-державному партнерстві». Саме це послугувало у **формуванні даної мети статті**, а саме: віднайти шляхи реалізації головних аспектів соціальної відповідальності на підприємствах залізничного транспорту за допомогою приватно-державного партнерства, які залишилися неохопленими до теперішнього часу.

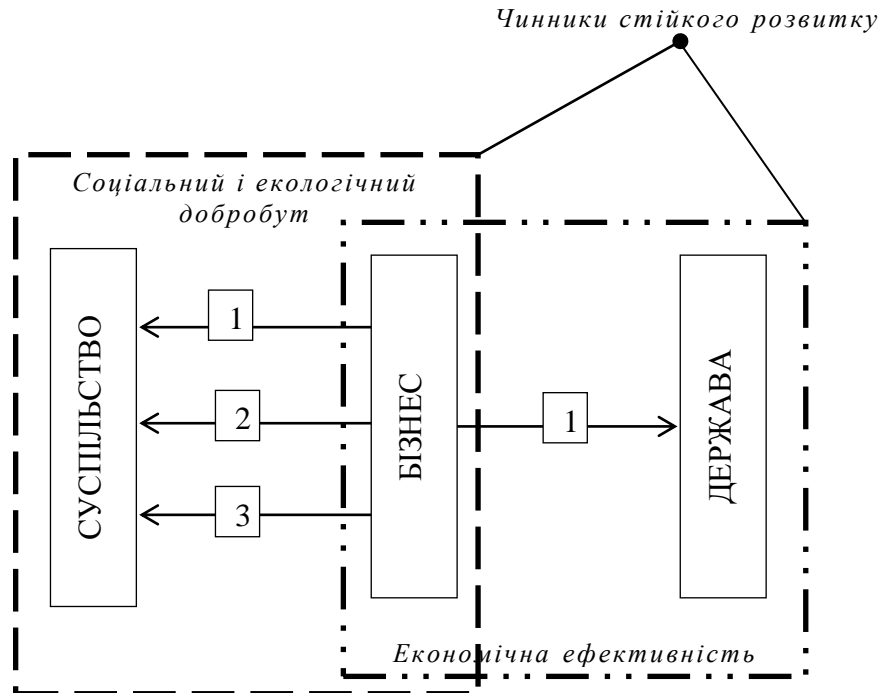
Викладення основного матеріалу дослідження. Залізничне підприємство, як і будь-яке підприємство, має властивість взаємодіяти у внутрішньому та зовнішньому напрямках. Внутрішній напрямок полягає у взаємовідносинах в середині підприємства, зокрема з відокремленими структурними підрозділами, а зовнішній – з іншими підприємствами, організаціями, галузями, державою тощо. Такі відносини регулюються власними стійкими нормами, стандартами своєї діяльності, існуючими прикладами поведінки, властивими виключно залізничній галузі [6, с. 9].

Саме від взаємодії залізничної галузі з приватним сектором, державою та суспільством визначаються темпи формування ССВЗТ, зміцнення позицій галузі на транспортному ринку та набуття конкурентної привабливості.

Взаємодія бізнесу, держави та суспільства визнана необхідною не тільки для залізничної галузі – на державному рівні було вирішено затвердити ефективне партнерство бізнесу, влади та суспільства (рис. 1) в Концепції національної стратегії соціальної відповідальності бізнесу в Україні (обговорено на XIII з'їзді УСПІ у грудні 2011 р., взято урядом до уваги та направлено на розгляд за дорученням Прем'єр міністра України № 7449/1/1-12 від 25.02.2012 р.), метою якої є створення підґрунтя (як комплексу норм, правил,

окремих організаційних механізмів) та сприятливих умов для інтеграції СВБ у діяльність компаній задля сталого розвитку

України, зростання суспільного добробуту та вирішення питань, визначених у національних програмних документах [4].



1 – дотримання законодавчих зобов'язань та галузевих стандартів

2 – мінімізація або усунення негативного впливу, управління ризиками

3 – посилення позитивного впливу та створення цінностей через інновації, інвестиції та партнерство

Рис. 1. Концепція національної стратегії СВБ в Україні

Джерело: власна розробка.

В одних країнах така стратегія інтегрована в громадську політику (Данія, Франція, Фінляндія, Швеція), в інших – соціально відповідальні практики є виключно прерогативами компаній (Греція, Ірландія, Нідерланди, Словенія). В Європейському Союзі основна роль СВБ полягає у підтримці сталого розвитку компаній, що призводить до покращення ситуації на ринку праці, а також якості продуктів і послуг, що надаються компаніями (Комюніке Європейської Комісії, 2006). Країни СНД також зробили внесок у розвиток СВБ, розробивши та затвердивши міжнародний стандарт «Соціальна відповідальність організації. Требування. CSR/KCO – 2008».

Для бізнесу соціальна відповідальність означає «досягнення комерційного успіху засобами, які передбачають дотримання моральних цінностей та повагу до людей, спільнот і навколишнього середовища» [5].

Для держави розвиток соціальної відповідальності бізнесу сприятиме розбудові партнерства між приватним та державним секторами в межах реалізації загальнодержавних стратегій соціально-економічного розвитку. В Україні підтримка держави необхідна для підкреслення важливої етичної і соціально-відповідальної поведінки як компаній в загалом, так і на підприємствах залізничного транспорту.

З державною підтримкою український соціально-відповідальний бізнес безперечно матиме можливість захистити вітчизняного виробника, розширити виробництво, створити нові робочі місця.

Німецькі підприємці зуміли зробити так, щоб їх думка була вагомою у прийнятті важливих державних рішень [1, с. 9].

Для суспільства СВБ дозволить більшості компаній посилити відповідальне ставлення до своїх співробітників, споживачів та інших зацікавлених сторін, підвищить можливість жити

в екологічно-чистому середовищі та мати здоров'я.

Правильно впроваджена Національна стратегія СВБ в Україні (рис. 1) дозволить залізничному транспорту *на економічному рівні* забезпечити низку конкурентних переваг: ширший доступ до капіталу та ринку, більші обсяги пасажирських та вантажних перевезень, покращені процеси прийняття рішень та управління ризиками, економію операційних витрат, зростання продуктивності та якості, ефективну базу людських ресурсів, міцну репутацію, більшу лояльність клієнтів; *на соціальному рівні* - підвищення рівня життя працівників залізничного транспорту; *на екологічному* - рівня екологічної безпеки, ефективності і бережливого використання природних ресурсів; *на партнерському* – сприяє співпраці з бізнесом, дасть можливість захистити національного виробника рухомого складу залізничного транспорту, знос якого складає 90%.

На захист національного інтересу як найвищої суспільної, державної цінності, яку потрібно відокремлювати, відстоювати та звеличувати на внутрішньому бізнес-просторі, так і на зовнішньополітичній, економічній арені,

став Український союз промисловців та підприємців (далі - УСПП), створений в 1992 році [2]. Це призвело до ряду позитивних змін у підприємницькій діяльності не лише в декларативному, а в конкретному прикладному сенсі. Нині його роль посилилася у складі Міжнародного конгресу промисловців і підприємців, куди входять близько 30 ділових союзів держав Європи та Азії. Крім того, нещодавно УСПП підписали Меморандум про партнерство та співробітництво з Кабінетом міністрів України [4].

Тому, **приспівання українських залізниць до УСПП** пропонується у зв'язку з його розгалуженою інфраструктурою з органами державної влади, партнерськими взаємовідносинами з вітчизняними промисловцями, бізнес-організаціями різних країн світу (Союз транспортників Росії, МКПП, Німецький союз промисловості, Французька бізнес-асоціація «Medef», Японська асоціація бізнесу «Кейданрен», Американсько-українська ділова рада, Російський союз промисловців і підприємців тощо). Також УСПП відстоює інтереси своїх членів та надає їм наступні послуги (табл. 1).

Таблиця 1

Перелік послуг, що надаються апаратом УСПП прямим колективним членам

<i>№ n/n</i>	<i>Перелік послуг</i>
1	Розробка, експертиза та супровід проектів нормативних актів, їх удосконалення та захист правової бази галузі
2	Направлення до органів державної влади звернень, що відображають інтереси членів УСПП, та відстеження реагування на них
3	Налагодження відносин з банківськими, науковими установами, консалтинговими компаніями для розвитку власного бізнесу, пошук перспективного розвитку діяльності.
4	Члени УСПП можуть брати участь у роботі міжнародних бізнес-форумів, діяльності двосторонніх міжурядових комісій.
5	Соціально відповідальний бізнес, позитивний вплив наслідків діяльності на суспільство і навколишнє середовище.
6	УСПП пропонує своїм членам систему корпоративної безпеки, яка допоможе у випадку суперечок з недобросовісними партнерами і рейдерами, захистить від бюрократичного тиску
7	Опрацювання комерційних пропозицій, що надходять від потенційних партнерів членів УСПП
8	Участь у складі делегації УСПП у роботі бізнес-форумів, конференцій, в тому числі міжнародних
9	Участь у заходах, що проводяться УСПП (круглі столи, наради, робочі засідання тощо)
10	Пошук для членів УСПП комерційних, ділових партнерів

Джерело: опрацьовано із сайту УСПП <http://uspp.ua/ru/pro-uspp.html> станом на 09.10.2015.

Такий вступ дасть багато можливостей галузі як в розвитку економічної діяльності транспорту, так і у підвищенні його конкурентопривабливості.

В незалежній Україні першою бізнес-організацією, яка взяла на себе захист прав та інтересів ділової громади, підтримки національного товаровиробника та просування його інтересів на зовнішні ринки, у серпні 1991 року стала **Асоціація промисловості, будівництва, транспорту та зв'язку** [1, с. 8]. То чому нині УЗ не відходить до УСПП?

«Тоді панували дух економічної єдності, щире прагнення допомогти один одному, врятувати коопераційні зв'язки» - пригадує почесний президент УСПП В.Г. Урчукін, який очолював Асоціацію в 1991-1996 рр. Так, дійсно, зберегти позитивну частину виробничої спадщини радянських часів – величезний промисловий та кадровий потенціал, коопераційні зв'язки та тісні торговельні стосунки із зовнішнім світом не вдалося.

На сьогоднішній день маємо іншу картину: бізнес йде назустріч державі для вирішення різних питань. Наприклад, в 2011 р. зростання вантажних перевезень в Україні, 80% рівень фізичного зносу рухомого складу призвели до нестачі близько 25 тисяч залізничних вагонів. Це спричинило затримку Укрзалізницею експорту зерна (понад 30 млн.тон від загального врожаю в 57 млн. тон), олійно-жирової продукції в країни СНД та Балтії.

Для вирішення цієї інфраструктурної проблеми УСПП виступив ініціатором підписання в лютому 2012 року Меморандуму про партнерство між УЗ та асоціаціями аграрного бізнесу, чим і дав змогу врегулювати конфлікт між перевізниками і експортерами с/г продукції. В результаті підписання створена Експертна робоча група розробила подальші ефективні методи державно-приватного партнерства для врегулювання дисбалансу між попитом і пропозицією на ринку вантажних перевезень та кардинального оновлення парку рухомого складу українських залізниць. Одним з таких методів став контракт на закупівлю щомісяця понад 10 напіввагонів, згідно якого у 2012 р. "Укрзалізниця" переходить на лізингову програму купівлі залізничного рухомого складу у вітчизняного виробника. В нагоді послугувало членство в УСПП Крюківського вагонобудівного заводу – найбільшого в СНД виробника залізничного рухомого складу, та Державного експортно-імпортного банку «Укрексімбанк» (член УСПП з 06.2011р.), який визнав високу

рентабельність в результаті вивчення ринку вітчизняних залізничних перевезень і погодився відкрити кредитну лінію для Дніпровської операторської компанії, яка займається вантажними залізничними перевезеннями.

Експертна рада й надалі продовжує працювати над питаннями додаткового фінансування для оновлення рухомого залізничного складу. А на сьогоднішній день Українська залізниця почала нарощувати свої фінансові показники, Укрексімбанк отримав надійного й прогнозованого партнера, а Крюківський вагонобудівний завод – платоспроможного покупця. Більше того, даний проект дав новий імпульс для розвитку гірничо-металургійної галузі України, продукцію якої в основному й перевозить Дніпровська операторська компанія.

Крім того, **позитивними** вважаються пропозиції та зауваження УСПП, що стосувалися врегулювання питання оподаткування ПДВ операцій з надання нерезидентами в оперативний лізинг (оренду) транспортних засобів, в тому числі рухомого складу залізничного транспорту, які, на жаль, були відхилені урядом. Це призводить до значних втрат конкурентних переваг вітчизняними підприємцями, які надають в оренду транспортні засоби (наприклад, рухомий склад виробництва Крюківського вагонобудівного заводу) [9].

Адже, існуючий Податковий кодекс України суттєво обмежує можливості компанії з надання послуг нерезиденту. Так, відповідно до п.186.3 Податкового кодексу: «Місцем постачання зазначених у цьому пункті послуг вважається місце, в якому отримувач послуг зареєстрований як суб'єкт господарювання або – у разі відсутності такого місця – місце постійного чи переважного його проживання. До таких послуг належать: ... г) надання в оренду (лізинг) рухомого майна, крім транспортних засобів та банківських сейфів» [10, с. 18].

Оскільки відповідно до п.185.1 **Податкового кодексу**: «Об'єктом оподаткування є операції платників податку з: ...б) постачання послуг, місце постачання яких розташоване на митній території України, відповідно до статті 186 цього кодексу», операція з надання вантажного залізничного транспорту в оренду нерезиденту, всупереч економічної логіці, є об'єктом оподаткування податком на додану вартість. Ситуація, що склалася, потребує негайного вирішення, оскільки істотні курсові коливання та непрозора тарифна політика ціноутворення на залізничному транспорті

Україні вже призвела до ліквідації у 2010 р. 79 приватних власників залізничного складу та критичного показника дефіциту рухомого складу. Його подальше зростання призведе до неспроможності Укрзалізниці забезпечити необхідний обсяг вантажних залізничних перевезень та зростання ВВП, отже ситуацію треба негайно виправити.

Все ж таки зусиллями УСПП, Інвестиційній вагонній компанії вдалося вирішити питання відшкодування податку на додану вартість, урегулювати з податківцями всі проблемні моменти, які виникали у процесі нашої роботи, а також внести свої суттєві пропозиції до Податкового й Митного кодексів [7, с. 31].

Інвестиційна вагонна компанія – друга в Україні за масштабами недержавна структура, яка має власний сучасний рухомий парк вантажних залізничних вагонів. За підсумками 2007 та 2010 років компанія отримала другу місце в номінації «Лідер галузі» за класифікатором видів економічної діяльності. Визначення кращих підприємств здійснювалося на основі об'єктивних даних: обсяг реалізації, прибуток, продуктивність праці та середня заробітна плата. У власності компанії – 1 906 залізничних вагонів, які вона надає у користування чи оренду. Оскільки Укрзалізниця не може сповна задовольнити потреби промислових підприємств України у вантажних залізничних перевезеннях, то послуги Інвестиційної вагонної компанії дуже затребувані.

У 2002 році на підприємстві спільно з німецькою фірмою Сіменс був створений чотиривісний вантажно-пасажи́рський електровоз змінного струму з асинхронним тяговим і допоміжним приводом, мікропроцесорною системою керування. Електровоз вмістив у себе кращі досягнення світового електровозобудування. Нині 18 таких електровозів експлуатуються на Південно-Західній залізниці для ведіння прискорених пасажирських поїздів зі швидкістю до 160 км/год.

У зв'язку з тим, що залізниці України користуються постійним і змінним струмом, для можливості використання пасажирських поїзів без заміни електровозів на станціях стикування потрібні електровози подвійного живлення. Тому зараз завод виконує розробку нового восьмивісного двосекційного пасажирського електровоза подвійного живлення з асинхронним приводом типу ДС4, який дозволить водити

пасажи́рські поїзди з 18-24 вагонів зі швидкістю до 200 км/год [10].

Сподіваємось, що створення таких електровозів виключить необхідність закупівлі імпортних машин, забезпечить створення нових робочих місць. **До речі, вартість їх виготовлення в Україні буде значно меншою, ніж розробка і виготовлення за кордоном.**

Укрзалізниця 2012 року отримала статус серед переможців номінації «Гордість нації», яку проводив УСПП у першому проекті «Профалангові української економіки. Будівельний комплекс. Енергозбереження» та відібрав кращі вітчизняні підприємства, які попри складні кризові часи зуміли втримати лідерство та здобути успіх у своїх галузях [2, с. 3].

Крім того, відмічається **негативний момент** в діяльності залізничного транспорту, починаючи з 1995 року, Укрзалізниця ввела в практику масову подачу вагонів під навантаження на територію Венгрії та Словаччини. В результаті втрачено 90% ринку, 30% з яких вдалося повернути, але щорічні збитки України складають близько 21 млн.грн., а держбюджет недоотримує щорічно близько 4 млн. Тут потрібним також є втручання та допомога УСПП [9].

Експерти УСПП вважають за необхідне – зафіксувати в законодавчому плані, що державне підприємство самостійно розпоряджається ресурсами, які створюються за рахунок його виробничої діяльності, а також залученими кредитами й інвестиціями. Пропонується зробити ці ресурси не коштами бюджету, ними підприємство повинно розпоряджатися вільно й на свій розсуд з урахуванням відповідальності менеджерів, з урахуванням кон'юнктури. Тут про тендер і конкурс можна говорити, коли підприємство отримує бюджетні ресурси для реалізації оборонного замовлення, та й то з урахуванням певних умов. Дійсно, залізниці в цьому питанні також зв'язані по руках і ногах.

Ефективним партнерством для залізниці на міжнародному рівні пропонується приєднання до Глобальної мережі ООН, членами якої є УСПП, Центр розвитку КСВ та багато інших успішних українських компаній. Вступ дасть змогу дотримуватися принципів ГД ООН у своїх соціальних звітах, які є пріоритетним показником переходу на рівень КСВ.

Фірми-члени мережі (наприклад, KPMG) допомагають компаніям у проведенні порівняльного аналізу з іншими представниками відповідних галузей на предмет *визначення*

найкращої галузевої практики управління в розрізі принципів Глобального договору з метою підготовки планів удосконалення.

Для кращого розуміння бізнесу своїх клієнтів створюються групи з галузевої спеціалізації, які очолюють експерти з багаторічним досвідом роботи в таких галузях економіки: банківський та фінансовий сектор, фонди прямих приватних інвестицій, страхування, енергетика та природні ресурси, сталий розвиток, фармацевтична галузь, сільське господарство, споживчий сектор, інфраструктура, будівництво та нерухомість, телекомунікації та зв'язок, автомобільна промисловість, **транспортний сектор** і логістика, інновації та технології.

Висновки і перспективи подальших розробок. Таким чином, приватно-державне партнерство на сучасному етапі глобальної реструктуризації дозволить вийти залізничній галузі на конкурентний шлях та приблизить до соціальної відповідальності. Ефективна взаємодія з вітчизняними та міжнародними організаціями забезпечить використання капіталу у широкомасштабні національні та міжнародні інвестиційні проекти у галузь, розвиток персоналу, ефективну взаємодію із споживачами і навколишнім середовищем. Підтримка держави та бізнесу зможе дати базис в подальшому для сталого розвитку залізничного транспорту України, а також виступить гарантом екологічної та соціальної захищеності суспільства в цілому.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Вісник УСПП, квітень 2012, 2(29) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uspp.org.ua/magazine>.
2. Вісник УСПП, березень 2012, № 1(28) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uspp.org.ua/magazine>.
3. Вісник УСПП, травень 2010, № 2(20) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uspp.org.ua/magazine>.
4. Про державно-приватне партнерство: Закон України прийнятий Верховною Радою України від 01.07.2010 № 2404-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.
5. Жиглей І.В. Бухгалтерський облік соціально відповідальної діяльності: теорія,

методологія, організація : дис. ... доктора екон. наук: спец. 08.00.09 / Жиглей Ірина Вікторівна. – Житомир, 2011. – 270 с.

6. Промышленное предприятие и его люди: проблемы социально-экономического поведения [Текст] / Под общ. ред. В.М. Вороны, Е.И. Суименко. – К.: Институт социологии НАН Украины, 2001. – 352 с.

7. Ворона О.В. Обґрунтування необхідності системи соціальної відповідальності залізничного транспорту для забезпечення його конкурентоспроможності / О.В. Ворона // Вісник Хмельницького національного університету. – Т.1. - № 4. – 2010. – С. 257-263.

8. Бурлакова Ю.М. Корпоративна соціальна відповідальність: внутрішнє спрямування [Електронний ресурс] / Ю.М. Бурлакова. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/5_PNW_2010/Economics/59062.doc.html

9. Вісник УСПП, жовтень 2011, № 1(28) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uspp.org.ua/magazine>.

10. Вісник УСПП, вересень 2011, № 3(25) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uspp.org.ua/magazine>.

11. Брайковська А. Соціальна відповідальність як фактор конкурентоспроможності операторів залізничного транспорту в ЄС / А. Брайковська // Збір. наук. праць ДЕТУТ : Економіка і управління. - 2015. - Вип. 31. - С. 54-63. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/jpdf/Znpdetut_eiu_2015_31_8.pdf

12. Шкуліпа Л.В. Соціально-відповідальна реструктуризація залізничного транспорту в Україні як провідна детермінанта в ССВЗТ [Електронний ресурс] / Л.В. Шкуліпа // Зб. наук. праць ДЕТУТ. Економіка і управління. - 2012. - Вип. 21-22(1). - С. 66-73. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/jpdf/Znpdetut_eiu_2012_21-22\(1\)_9.pdf](http://nbuv.gov.ua/jpdf/Znpdetut_eiu_2012_21-22(1)_9.pdf)

13. Шкуліпа Л. В. Застосування SWOT-аналізу для оцінки доцільності проведення реструктуризації на залізничному транспорті України [Електронний ресурс] / Л.В. Шкуліпа // Вісник соціально-економічних досліджень. - 2013. - Вип. 1. - С. 168-175. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/jpdf/Vsed_2013_1_28.pdf

Рецензент д.е.н., доцент НАСОО Пилипенко О.І.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Токмакова І.В.

УДК: 330.341.1 (477)

РОЛЬ ДЕРЖАВИ У СТВОРЕННІ ІННОВАЦІЙНИХ ПЕРЕДУМОВ ВІДТВОРЕННЯ КАПІТАЛУ ПОРТОВИХ ПІДПРИЄМСТВ

Брагарник О.О., ст. викладач (ОНЕУ)

Стаття присвячена аналізу інноваційних передумов відтворення капіталу підприємств портової діяльності. Надане обґрунтування необхідності розвитку державного регулювання інноваційної діяльності як основного інструменту формування інноваційних передумов відтворення капіталу портових підприємств. Проаналізовано основні напрямки державної інноваційної політики у сфері портової діяльності та можливі форми державної підтримки інноваційно-інвестиційних проєктів в сучасних економічних умовах.

Ключові слова: *відтворення капіталу, портові підприємства, інноваційність, державне регулювання.*

РОЛЬ ГОСУДАРСТВА В СОЗДАНИИ ИННОВАЦИОННЫХ ПРЕДПОСЫЛОК ВОСПРОИЗВОДСТВА КАПИТАЛА ПОРТОВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Брагарник О.А., ст. преподаватель (ОНЭУ)

Статья посвящена анализу инновационных предпосылок воспроизводства капитала предприятий портовой деятельности. Дано обоснование необходимости развития государственного регулирования инновационной деятельности как основного инструмента формирования инновационных предпосылок воспроизводства капитала портовых предприятий. Проанализированы основные направления государственной инновационной политики в сфере портовой деятельности и возможные формы государственной поддержки инновационно-инвестиционных проектов в современных экономических условиях.

Ключевые слова: *воспроизводство капитала, портовые предприятия, инновационность, государственное регулирование.*

ROLE OF STATE IN CREATING INNOVATIVE PRECONDITIONS REPRODUCTION OF CAPITAL OF THE PORT ENTERPRISE

Bragarnyk O.O., senior lecturer (Odessa National Economic University)

The formation of market relations in Ukraine, the emergence of economic structures, different ownership and funding sources, drastic changes amortization, investment and taxation policy relevance of research raise the state's role in the formation of an innovative model of reproduction of capital port enterprises. In such circumstances acquire important prerequisites for innovative research playback capital enterprise port activities and management of innovation processes at all levels. The article is the rationale for state regulation of innovation as the main tool for innovation play preconditions capital port enterprises and the development of the main directions of state innovation policy in the current economic conditions. Investigation of the role of the state in creating innovative preconditions reproduction of capital in Ukraine, shows the need for active participation of the state in the process of innovation, as the current state of the economy and the reproduction of capital, the statistics of investment and innovation activity suggest that the market mechanism in Ukraine is not yet capable of independently optimizing reproductive processes in the national economy.

Keywords: *reproduction of capital, port enterprises, innovation, state regulation.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.

Глобалізаційні економічні процеси, посилення конкуренції на ринку портових послуг та активізація зовнішньоекономічних торгівельних відносин обумовлюють визначальну роль та місце інновацій у формуванні конкурентоспроможності морегосподарського комплексу України.

Портові підприємства працюють в умовах жорсткої конкуренції на ринку, тому, для забезпечення своєї конкурентоздатності, вони за техніко-технологічними показниками мають відповідати міжнародному рівню.

Досвід свідчить, що в більшості економічно розвинутих країн розвиток транспортної системи відноситься до пріоритетних завдань державної політики. Відповідно має місце інтеграція інтересів держави і підприємств портової діяльності різних форм власності.

Становлення ринкових відносин в Україні, поява господарських структур різних форм власності та джерел фінансування, кардинальні зміни амортизаційної, інвестиційної та податкової політики держави підвищують актуальність дослідження ролі держави у формуванні інноваційної моделі відтворення капіталу портових підприємств.

Сучасні темпи науково-технічного розвитку та перехід до переважно інтенсивного економічного росту роблять інноваційність характерною ознакою відтворювальних процесів. Зростання ролі інновацій у розширеному відтворенні та недостатність ринкових механізмів для впровадження науково-технічних результатів – зумовлює необхідність державного регулювання та стимулювання інноваційної діяльності [1, с. 4].

В той же час однією з проблем функціонування портових підприємств в Україні є застаріла матеріально-технічна база, яка не дозволяє національним підприємствам бути досить конкурентоздатними на міжнародному рівні. Від інноваційної активності буде залежати забезпечення ефективного відтворення капіталу, а також можливість відновлення матеріальної бази портових підприємств. Саме тому важливого значення набувають дослідження інноваційних передумов відтворення капіталу портових підприємств та управління інноваційними процесами на всіх рівнях. Вирішення цих

питань обумовлює необхідність формування економічно обґрунтованої інноваційної політики та визначення підходів до вирішення завдань інноваційних перетворень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Дослідженню активізації інноваційної діяльності і проблем інновацій як основи відтворення капіталу присвячено багато робіт. Зокрема, різні аспекти управління відтворювальним процесом досліджені в працях таких вчених, як А. Білоусов [2], І. Знаменський [1], І. Олейникова [3], М. Омелянович [4].

Значення інноваційних процесів в системі відтворення на підприємстві досліджували такі автори, як Л. Водачек, О. Водачкова [5].

Проте, результати цих досліджень можуть лише частково використовуватися для рішення питання управління інноваційним розвитком портових підприємств через неврахування специфіки, що властива підприємствам портової діяльності.

Теоретичним та практичним аспектам функціонування підприємств портової діяльності в сучасних умовах, а також питанням стратегічного розвитку підприємств морського транспорту України присвячені роботи таких вітчизняних вчених як В. Чекаловець, І. Олефір, О. Пустовіт [6], М. Примачов [7], О. Кібік [8] та інші.

Невирішені складові загальної проблеми.

Аналіз літератури показав, що питання пріоритетних напрямів державної інноваційно-інвестиційної політики, зокрема у сфері портової діяльності, в умовах необхідності переходу до інноваційного типу відтворення капіталу досліджені недостатньо. У зв'язку з цим тема статті представляється актуальною.

Мета статті. Метою статті є обґрунтування необхідності розвитку державного регулювання інноваційної діяльності як основного інструменту формування інноваційних передумов відтворення капіталу портових підприємств, а також розробка основних напрямів державної інноваційної політики в сучасних економічних умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Основний капітал портових підприємств України характеризується критичною фізичною зношеністю та

моральною застарілістю, у зв'язку з чим виникає необхідність інноваційного оновлення капіталу, спрямованого на досягнення конкурентних переваг за рахунок скорочення строків перевантаження вантажів одночасно з підвищенням якості перевантажувального процесу.

Інноваційна складова є одним із ключових факторів, який може забезпечити ефективність відтворення капіталу і зруйнувати усталені основи неефективного відтворення на основі застарілих технологій, яке є спадком ще радянських часів. Екстенсивний підхід, при якому в структурі інвестицій в основний капітал переважає капітальне будівництво, реконструкція пасивної частини капіталу або модернізація старих обладнання та технологій, не дозволить сформуванню технологічного базису, необхідного для успішної реалізації фази відновлювального зростання.

Проте, інноваційні процеси в економіці України не набули значних масштабів, питома вага підприємств, що займалися інноваціями в Україні приблизно в 3 рази менша, ніж в розвинутих країнах [9].

Незадовільний стан вітчизняної інноваційної складової вітчизняної транспортної галузі пояснюється недостатнім рівнем інвестування, відсутністю коштів на просте відтворення основного капіталу внаслідок заниження його вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; відсутністю інвестицій на умовах концесій, недосконалістю механізмів лізингу [10]. Для українських портових підприємств в сучасних умовах самостійне впровадження інновацій та підтримання відповідних темпів розвитку технологій практично неможливі з об'єктивних причин, до яких слід віднести:

- значний розрив між технологічним станом розвинених країн світу та України;
- брак фінансових ресурсів для самостійного фінансування науково-дослідних робіт і своєчасного оновлення обладнання та технологій;
- низька конкурентоспроможність порівняно з іноземними підприємствами портової діяльності, що отримують різні види допомоги з боку держав.

Таким чином, Україна сьогодні практично єдина країна Європи, в якій ніяк не стимулюються інвестиції в наукові дослідження

і розробки, практично відсутній вплив держави на інноваційні процеси в економіці.

Перехід на інноваційну модель розвитку в умовах економіки України означає в першу чергу пошук нових фінансових джерел для активізації інноваційної діяльності. Для цього необхідно внести зміни у відповідні правові акти, які б встановлювали пільги для «інноваторів», що створюють умови для залучення приватного капіталу в інноваційну сферу та стимулюють розвиток венчурного підприємництва. Розвиток у сфері інновацій стримує й той факт, що в нашій країні до цього часу:

- не задіяні механізми підтримки інноваційної діяльності, ефективність яких підтверджена досвідом багатьох країн;
- відсутня відповідна фінансово-кредитна, податкова і амортизаційна політика;
- не створені умови, які б сприяли широкому залученню в інноваційну сферу позабюджетних інвестицій, перш за все з боку вітчизняних комерційних структур і банків.

Отже, формування інноваційних передумов відтворення капіталу на підприємствах, з одного боку, вимагає значних капіталовкладень, а з іншого – дієвої державної системи стимулювання і регулювання інноваційної діяльності.

Державне регулювання відтворювального процесу являє собою складну систему форм і методів впливу на зовнішнє середовище функціонування підприємств. Воно має пряму вплив на ефективність функціонування факторів, що визначають результативність відтворення капіталу, - інноваційну та інвестиційну стратегії, технологічну модернізацію та оновлення основного капіталу.

У той же час підвищення ролі інновацій, обумовлене прискоренням НТП і глобальним переходом до постіндустріального суспільства, призводить до виникнення якісно нових функцій держави, які пов'язані безпосередньо із забезпеченням прогресу високих технологій.

Окреслений взаємозв'язок ролі держави і трансформацій, що відбуваються у відтворенні капіталу під впливом інноваційних змін, має важливе практичне значення. В сучасних умовах складаються особливі інституціональні умови, за яких держава стає провідним суб'єктом відтворювального процесу. Тому забезпечення ефективності його результатів

може бути досягнуто тільки за рахунок посилення економічної влади на основі реалізації соціально-економічних функцій держави. Слід погодитися з думкою І. Олейникової, що державу необхідно розглядати, з одного боку, як особливий інститут, наділений правом легітимного примусу для цілей регулювання ринкових процесів, а з іншого - як специфічний суспільний сектор відтворювальної системи, який активно бере участь у її функціонуванні [3, с. 67].

Таким чином, одним з найважливіших завдань державного регулювання відтворення капіталу є забезпечення інституціональних умов розвитку інноваційної діяльності як одного з основних факторів ефективності відтворення капіталу. Так, до невирішених державою проблем, на нашу думку, слід віднести слабкий контроль за специфікацією прав власності на ресурси, що виражається в низькому ступені захисту прав власності та контрактів, що укладаються в сфері портової діяльності. Багато в чому, це є наслідком нерозвиненості судово-правової системи, наприклад, відсутністю в ряді законів механізмів їх реалізації, аморфністю формулювань, не виконанням законів, що стало причиною загальної правової незахищеності української відтворювальної системи.

Безпосередньо на необхідність розвитку портових підприємств вказується і в Програмі розвитку інвестиційної і інноваційної діяльності, в якій говориться, що напрямом підвищення інвестиційної привабливості економіки України є надання державної підтримки інвестиційним і інноваційним проектам. Однією з базових сфер, в яких реалізуються інвестиційно-інноваційні проекти, є портове господарство [11].

При цьому державна підтримка може надаватися у формі:

- відшкодування процентних ставок за кредитами, отриманими суб'єктами господарювання в комерційних банках;
- кредитів за рахунок державного бюджету;
- кредитів (позик) і грантів міжнародних фінансових організацій, залучених державою або під державні гарантії;
- податкових і валютних преференцій [12].

Збалансована державна інноваційна політика, заснована на використанні різних комбінацій прямих і непрямих інструментів регулювання, генерує створення сприятливого економічного клімату для здійснення інноваційних процесів і є основною сполучною ланкою між сферою «чистої» науки і задачами виробництва. Це має вирішальне значення для формування інноваційних передумов відтворення капіталу, нарощування портовими підприємствами інноваційного потенціалу та подальшого переходу на інноваційну модель розширеного відтворення

Висновки. Дослідження ролі держави у створенні інноваційних передумов відтворення капіталу в Україні, показує необхідність активної участі держави у процесі розвитку інноваційної діяльності, оскільки сучасний стан розвитку економіки та відтворення капіталу, статистичні показники інвестиційно-інноваційної діяльності підприємств свідчать, що ринковий механізм в Україні ще не здатний самостійно оптимізувати відтворювальні процеси у національній економіці.

Нові умови господарювання призводять до переоцінки ролі і функцій держави, роль якої доповнюється новими функціями, безпосередньо пов'язаними з активізацією інвестиційно-інноваційної діяльності та формуванням умов інноваційно-спрямованого відтворення капіталу.

Інституціональні зміни обумовлюють доцільність формування моделі відтворення, яка дозволить забезпечити розвиток нових інститутів, здійснити ряд заходів щодо впровадження інноваційних досягнень в економіку, створюючи сприятливе економічне середовище для забезпечення інноваційного відтворення капіталу.

Перспективи подальших досліджень.

Перспективи подальших досліджень полягають у поглибленні дослідження напрямків державного регулювання інноваційної моделі відтворення капіталу, а також у обґрунтуванні дієвих інструментів інноваційної політики як на рівні транспортної галузі взагалі, так і на рівні портових підприємств.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Знаменський І. О. Інноваційна діяльність у відтворювальному процесі: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд.

- економ. наук : спец. 08.01.01 «Економічна теорія та історія економічної думки» / І. О. Знаменський. – Київ, 2009. – 20 с.
2. Белоусов А.Р. Эволюция системы воспроизводства российской экономики: от кризиса к развитию / Белоусов А.Р. – М.: Пресс, 2006. – 396 с.
3. Олейникова И. Н. Воспроизводственный процесс в системе региональной экономики: инновационная составляющая и механизм управления / Олейникова И. Н. – Ростов н/Д: Терра, 2004. – 462 с.
4. Омелянович М. Ю. Економічні умови відтворювального розвитку підприємств: дис... канд. економ. наук: 08.06.01 / Михайло Юрійович Омелянович. — Донецьк, 2006. – 185 с.
5. Водачек Л. Стратегия управления инновациями на предприятии: Сокр. пер. со словац. / Авт. предисл. В.С. Рапорт / Л. Водачек, О. Водачкова – М.: Экономика, 1989. – 167 с.
6. Чекаловець В.І. Реструктуризація портового господарства України: проблеми, принципи та основні напрямки / В.І. Чекаловець, І.М. Олефір, О.Г. Пустовіт // Економіст. – 2004. – № 2. – С. 42-45.
7. Примачев Н.Т. Управление изменениями экономического потенциала морского транспортного комплекса [Электронный ресурс] / Н. Т. Примачев, А. Ф. Дмитриенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - Вип. 43. - С. 57-61. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vetp_2013_43_12.pdf
8. Кибик О.Н. Предприятия портовой деятельности: развиваемся по системе / О.Н. Кибик, А.В. Кравченко // Судходство. – 2007. – № 7-8 (120). – С. 45-47.
9. Впровадження інновацій на промислових підприємствах. – Офіційні дані Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov>. http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/ni/ind_rik/ind_u/2002.html
10. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>
11. Програма розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні: Затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 2 лютий 2011 року № 389 // Офіційний вісник України від 22.04.2011. - 2011 р. - № 28 - ст. 1173.
12. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / [О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло, В.А. Котлубай та ін.]; за ред. О.М. Кібік, О.П. Подцерковного. – Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2014. – 442 с.

*Рецензент д.е.н., професор НУ «ОЮА» Кібік О.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Шраменко О.В.*

УДК: 665.6:330.325

ВИБІР МЕТОДУ ФІНАНСУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЄКТІВ НАФТОПЕРЕРОБНОГО ПІДПРИЄМСТВА

*Опікунова Н. В., доцент,
Лопата В. Г. студентка (ХНУБА)*

У статті розглядається питання вибору методу фінансування інвестиційних проєктів нафтопереробного підприємства. Всі підприємства в тій чи іншій мірі пов'язані з інвестиційною діяльністю, що в свою чергу актуалізує питання коректного оцінювання методів фінансування інвестиційних проєктів. Був запропонований розгляд таких питань, як карта проблеми підприємства, побудова дерева цілей вирішення проблеми, поділ підприємств

© Опікунова Н.В.,
Лопата В.Г.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 51, 2015

на чотири групи, що дозволило визначити залежність методу фінансування інвестиційних проектів нафтопереробного підприємства України від форми власності цього підприємства та країни походження контролюючого акціонера, а отже ефективність методу фінансування.

Ключові слова: *інвестиційна діяльність, карта проблеми, дерево цілей, методи фінансування інвестиційних проектів, форма власності.*

ВЫБОР МЕТОДА ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ

**Опекунова Н. В., доцент,
Лопата В. Г. студентка (ХНУСА)**

В статье рассматривается вопрос выбора метода финансирования инвестиционных проектов нефтеперерабатывающего предприятия. Все предприятия в той или иной степени связаны с инвестиционной деятельностью, что в свою очередь актуализирует вопрос корректного оценивания методов финансирования инвестиционных проектов. Было предложено рассмотрение таких вопросов, как карта проблемы предприятия, построение дерева целей решения проблемы, разделение предприятий на четыре группы, что позволило определить зависимость метода финансирования инвестиционных проектов нефтеперерабатывающего предприятия Украины от формы собственности этого предприятия и страны происхождения контролирующего акционера, а следовательно эффективность метода финансирования.

Ключевые слова: *инвестиционная деятельность, карта проблемы, дерево целей, методы финансирования инвестиционных проектов, форма собственности.*

THE CHOICE OF METHOD OF FINANCING INVESTMENT PROJECTS OF REFINERIES

**Opikunova N. V., docent,
Lopata V. G., student (Kharkov National University of Construction and Architecture)**

The article discusses the choice of the method of financing investment projects refinery. Updates the existing material and technical base, increasing production, developing new activities - all of this makes it necessary investment. The value of economic analysis for planning and implementation of investment activity can not be overestimated. Therefore actualized the issue of effective evaluation methods of financing investment projects. Was proposed consideration of issues such as card problems enterprises, construction wood purposes of solving the problem, the division of enterprises into four groups, which allowed to determine the dependence of the method of financing investment projects of refineries Ukraine of ownership of the company and country of origin of the controlling shareholder, and hence the effectiveness of the method of financing .

Keywords: *investment activity, map the problem, tree of objectives, methods of financing investment projects, ownership.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Інвестиції є основою розвитку підприємства. Ефективна інвестиційна діяльність підприємства є основою сталого розвитку виробництва, науково-технічного і соціального прогресу. Інвестиційний проект являє собою комплекс взаємопов'язаних заходів,

направлених на досягнення поставлених цілей в умовах обмежених фінансових ресурсів і часу. Оцінка ефективності та визначення методів фінансування інвестиційних проектів нафтопереробної галузі послідовний, виважений та дуже важкий шлях. Для цього доцільно буде розглянути такі питання, як карта проблеми підприємства, побудова дерева

цілей вирішення проблеми, оцінка залежності методу фінансування від форми власності та країни походження контролюючого акціонера нафтопереробних підприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми оцінки і фінансування інвестиційних проектів нафтопереробних підприємств розглядали в своїх працях вітчизняні та зарубіжні науковці: Л.В. Баб'як[1], І. А. Бланк[2], Л.І. Губанова[3], Г.В. Кіщенко[4], О.М. Мацяк[1], М.Я. Топилко[1] та ін. Ними був зроблений істотний внесок у розробку теорії і практики оцінки і фінансування інвестиційних проектів нафтопереробних підприємств.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Дослідження оцінки і фінансування інвестиційних проектів нафтопереробного підприємства потребує розгляду факторів, які впливають на прийняття

рішень за інвестиційними проектами, розгляд карти проблеми, дерева цілей вирішення проблеми та знаходження залежності методу фінансування від форми власності та країни походження контролюючого акціонера нафтопереробних підприємств.

Формування цілей статті. Цілями цієї статті є розгляд факторів, які впливають на прийняття рішень за інвестиційними проектами. Визначення ефективної оцінки і методу фінансування інвестиційних проектів, які б гарантували підприємству позитивні результати та досягнення цілей.

Виклад основного матеріалу дослідження. Всі підприємства у тій чи іншій мірі пов'язані з інвестиційною діяльністю. Прийняття рішень за інвестиційними проектами ускладнюється різними факторами, які представлені на рисунку 1 [2].

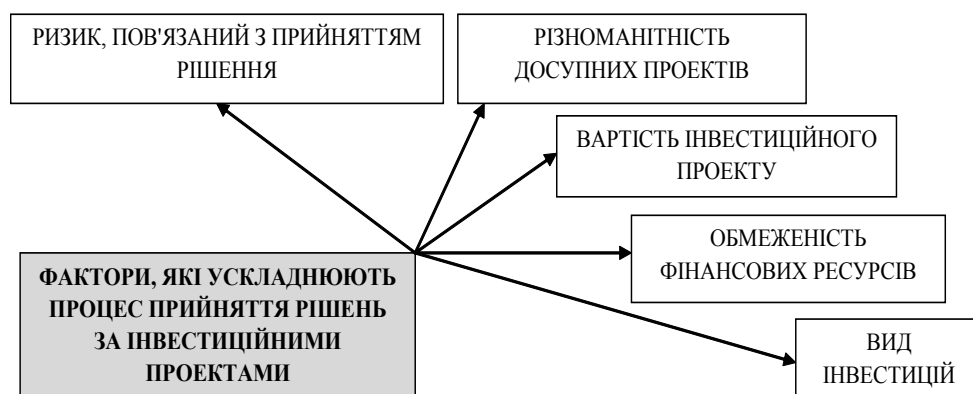


Рис. 1. Фактори ускладнення процесу прийняття рішень за інвестиційними проектами [2]

Допущена помилка у виборі одного інвестиційного проекту з декількох альтернативних чи неправильний вибір методу фінансування проектів може призвести до значного падіння ефективності інвестиційної діяльності підприємства, уповільнення темпів модернізації, погіршення якості продукції тощо. Тому визначимо основні фактори негативного впливу на ефективність інвестиційної діяльності підприємств(рис.2).

Отже, побудуємо дерево цілей вирішення проблеми оцінки та фінансування

альтернативних інвестиційних проектів нафтопереробного підприємства.

Дерево цілей представляє собою структуровану, побудовану за ієрархічним принципом (розподілену по рівнях, ранжованих) сукупність цілей вирішення визначеної наукової проблеми, де виділено генеральну мету («вершина дерева»), що полягає в удосконаленні системи оцінки та фінансування альтернативних інвестиційних проектів підприємства та підпорядковані їй підцілі кількох рівнів («гілки дерева») (рис. 3) [3].



Рис. 2 – Карта проблеми[розробка авторів]

Також важливим аспектом у створенні моделі фінансування інвестиційних проектів є її залежність від форми власності та країни походження контролюючого акціонера нафтопереробних підприємств[4]. Саме тому перейдемо до нафтопереробних підприємств нашої країни, яких шість на території України, та розглянемо методи фінансування інвестиційних проектів, форми власності та

країни базування контролюючого акціонера кожного українського НПЗ у таблиці 1[5].

Таким чином це дозволить врешті решт досягти головної мети – створити модель фінансування нафтопереробного підприємства, що передбачає визначення методу фінансування, оцінку ефективності і вибір альтернативних інвестиційних проектів.

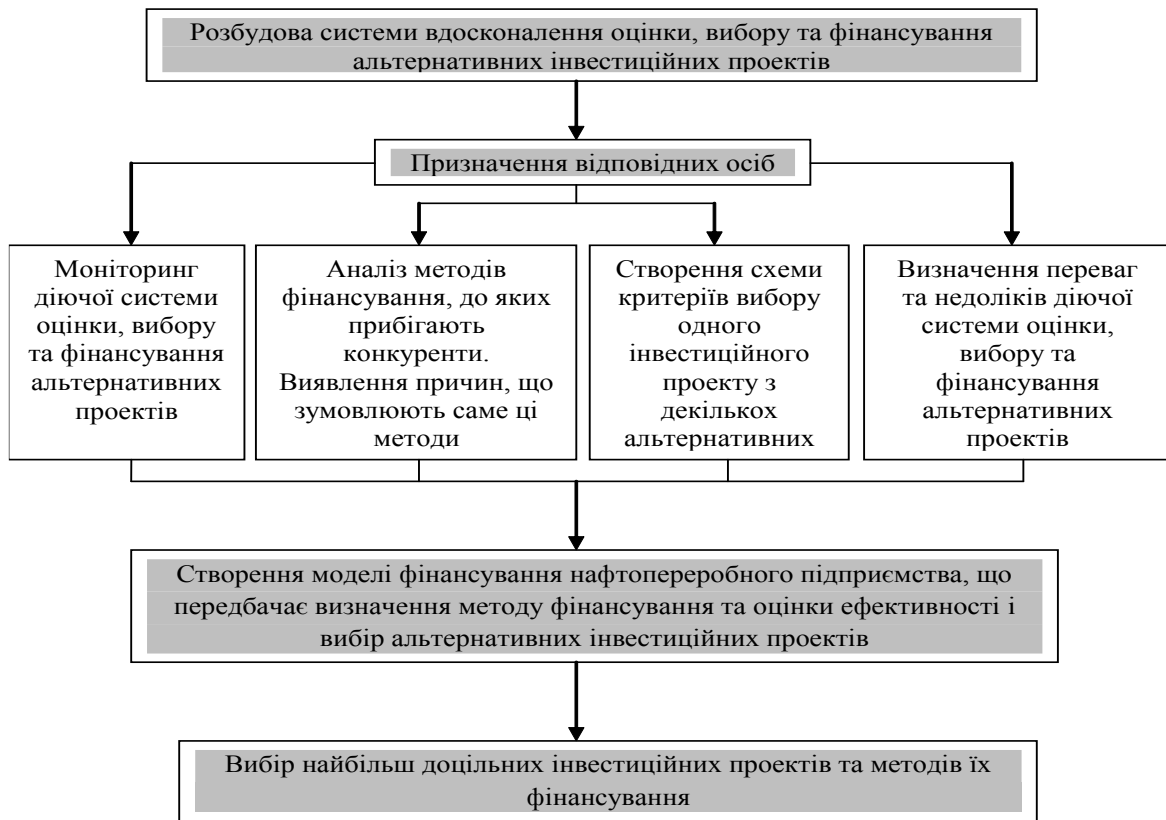


Рис. 3 – Дерево цілей [розробка авторів]

Таблиця 1

Характеристика нафтопереробних підприємств України




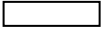
№	Назва підприємства	Контролюючий акціонер	Короткий опис діяльності
1	2	3	4
1.	Дрогобицький НПЗ (ВАТ «НАФТОПЕРЕРОБНИЙ КОМПЛЕКС - ГАЛИЧИНА»)	Група «Приват» (Україна).	<p>Дрогобицький НПЗ - третій за потужністю НПЗ на Україні, здатний переробити до 3.5 млн. тонн нафти на рік.</p> <p>З метою реалізації плану реконструкції підприємства для досягнення якості моторних палив відповідно до норм Євро-5 та будівництва нових об'єктів, необхідних для збільшення глибини переробки нафти до 97 %, укладено ряд угод.</p> <p>Щоб профінансувати реконструкцію Товариство залучає кредитні кошти.</p>

Продовження табл. 1

1	2	3	4
2.	Надвірнянський НПЗ (Публічне акціонерне товариство «НАФТОХІМІК ПРИКАРПАТТЯ»)	Фінансово-промислова група «Приват» (Україна)	Надвірнянський нафтопереробний завод належить до найстарших підприємств нафтопереробної промисловості не лише України, а й Європи. Всі проекти на підприємстві інвестуються шляхом залучення коштів методом кредитування. Головним партнером з кредитування є «Приватбанк».
3.	Публічне акціонерне товариство «ЛУКОЙЛ-ОДЕСЬКИЙ НАФТОПЕРЕРОБНИЙ ЗАВОД»	Компанія «Лукойл» (Іноземний інвестор)	Одеський нафтопереробний завод є передостаннім за потужністю на Україні, здатний переробити 2.8 млн. тонн нафти на рік. Основним джерелом фінансування на підприємстві є надання позикових коштів Компанії "SLB INVEST LIMITED".
4.	Херсонський НПЗ (ЗАТ «ХЕРСОНСЬКИЙ НАФТОПЕРЕРОБНИЙ ЗАВОД»)	Фінансово-промислова група «Контініум» (Україна)	Херсонський НПЗ - шосте за потужністю підприємство на Україні, здатне переробляти 1.1 млн. тонн нафти на рік. Загалом підприємство фінансує свої інвестиційні проекти з модернізації та реконструкції шляхом залучення коштів інвесторів. Залученням коштів для реконструкції НПЗ займається банк «Ротшильд». Також допускається передача контрольного пакета акцій інвестору.
5.	Кременчуцький НПЗ (Публічне акціонерне товариство "Транснаціональна фінансово-промислова нафтова компанія "Укртатнафта")	Компанія «Татнефть» (Іноземний інвестор) через російсько-українське СП «Укртатнафта»	Кременчуцький НПЗ – найпотужніший завод України, що переробляє у середньому 18,6 млн. тонн нафти щорічно. До цього дня і в подальшому підприємство фінансує свої проекти двома методами: кредитуванням та самоінвестуванням у співвідношенні приблизно 85 та 15% відповідно.
6.	Лисичанський НПЗ (Приватне акціонерне товариство «ЛІНИК»)	Холдінг «ТНК-ВР» (Іноземний інвестор)	За потужністю завод посідає друге місце серед НПЗ країни. Він переробляє 8 млн. тонн щорічно. Майже всі інвестиційні проекти на Лисичанському НПЗ фінансуються методом самоінвестування. ТНК-ВР має намір вкласти в українські активи в найближчі 10 років близько 1 млрд дол.

Зведемо отримані дані у рисунок 4. У стовпчиках НПЗ поділено за формою власності підприємства, у рядках – за країною походження контролюючого акціонера.

Виділяємо різними кольорами сектори таблиці залежно від методу фінансування інвестиційних проектів на підприємстві:

-  Переважно метод кредитування, частково – самофінансування;
-  Метод кредитування;
-  Метод самофінансування;
-  Метод інвестування (залучення інвесторів).

	ПАТ(ВАТ)	ПАТ(ЗАТ)
Іноземні інвестори	1.ПАТ «ЛУКОЙЛ-ОДЕСЬКИЙ НАФТОПЕРЕРОБНИЙ ЗАВОД» 2.ПАТ«УКРТАНАФТА»	1.ПАТ «ЛІНІК»
Україна	1.ВАТ«НАФТОПЕРЕРОБНИЙ КОМПЛЕКС - ГАЛИЧИНА» 2.ПАТ«НАФТОХІМІК ПРИКАРПАТТЯ»	1.ЗАТ«ХЕРСОНСЬКИЙ НАФТОПЕРЕРОБНИЙ ЗАВОД»

Рис. 4. Залежність методу фінансування від форми власності [розробка авторів]

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Всі підприємства в тій чи іншій мірі пов'язані з інвестиційною діяльністю. Тільки розуміння того в якому напрямку діяти, може привести до позитивної динаміки. Ретельний розгляд факторів впливу на прийняття рішень за інвестиційними проектами, виявлення залежності методу їх фінансування від форми власності підприємства та країни походження контролюючого акціонера та забезпечення ефективної оцінки і шляху фінансування інвестиційної діяльності гарантують підприємству очікувані результати та досягнення цілей.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Баб'як Л.В. Стан і проблеми інноваційного розвитку нафтопереробних

підприємств України [Текст] : // Л.В. Баб'як, О.М. Мацяк, М.Я. Топилко – Львів: Національний університет “Львівська політехніка”. – 2009. – 478с.

2. Бланк І. А. Инвестиционный менеджмент [учб. курс.] / І. А. Бланк. – //К.: Ника-Центр : Эльга-Н. – 2001. – 11 с.

3. Губанова Л. І. Оцінка інвестиційних проектів / Л. І. Губанова // Фінанси України. – 2001. – № 10. – 126–131с.

4. Кіщенко Г.В. Оцінювання внутрішніх та зовнішніх джерел фінансування підприємств (на прикладі нафтопереробної галузі) [Текст] : // Г.В. Кіщенко – К.: Приватний вищий навчальний заклад «Європейський університет». – 2010. – 212с.

5. Характеристика нафтопереробних підприємств України: [Електронний ресурс]. - Режим доступу: smida.gov.ua (дата звернення 29.09.2015).

*Рецензент д.е.н., професор ХНУБА Чупир О.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Зубенко В.О.*

УДК: 658:656.13.033

МАРКЕТИНГОВІ ДОСЛІДЖЕННЯ СПОЖИВЧОЇ ЦІННОСТІ ПОСЛУГ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Легкий С.А., к.е.н, доцент (АДІ ДВНЗ «ДонНТУ»)

На основі існуючих методик визначення споживчої цінності товарів і послуг, з використанням методу системного аналізу й опитування, розроблена методика маркетингового дослідження споживчої цінності, що враховує особливості послуг пасажирського автомобільного транспорту. Пропонована методика є гнучкою й динамічною та може бути використана для проведення маркетингових досліджень споживчої цінності інших послуг і товарів.

Ключові слова: дослідження маркетингові, цінність споживча, методика, опитування, аналіз.

МАРКЕТИНГОВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ ЦЕННОСТИ УСЛУГ ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБильНОГО ТРАНСПОРТА

Легкий С.А., к.э.н, доцент (АДИ ГВУЗ «ДонНТУ»)

На основе существующих методик определения потребительской ценности товаров и услуг, с использованием метода системного анализа и опроса, разработана методика маркетингового исследования потребительской ценности, учитывающая особенности услуг пассажирского автомобильного транспорта. Предлагаемая методика является гибкой и динамичной и может быть использована для проведения маркетинговых исследований потребительской ценности других услуг и товаров.

Ключевые слова: исследование маркетинговое, ценность потребительская, методика, опрос, анализ.

MARKETING RESEARCHES OF CONSUMER VALUE OF SERVICES OF PASSENGER MOTOR TRANSPORT

*Legkiy S.A., candidate of Economic Sciences, associate professor
(Automobile and Highway Institute SIHE «DonNTU»)*

The purpose of the article is development of method of marketing research of consumer value of services of passenger motor transport. On the basis of existent methods of determination of consumer value of commodities and services, with the use of method of analysis of the systems and questioning, the method of marketing research of consumer value, taking into account the features of services of passenger motor transport, is developed. This method allows motor transport enterprises to get information, necessary for determination of consumer value which will maximally represent the requirements of users to the favour, that will allow these enterprises to get maximal financial results. We offer a flexible and dynamic method, based on the account of change of necessities and requirements of users to the favour. The offered method can be used for the leadthrough of marketings researches of consumer value of other services and commodities taking into account their specific which must be represented in the parameters of quality.

Key words: research marketing, a value is a consumer, method, questioning, analysis.

Постановка проблеми. Споживча маркетингової орієнтації діяльності цінність товарів та послуг в умовах підприємств, спрямованої на задоволення

потреб споживачів, має велике значення. Саме вона буде визначати ефективність діяльності підприємства та забезпечувати йому необхідний рівень прибутку та конкурентоспроможності. Основою визначення споживчої цінності є результати маркетингового дослідження. Тому завдання розробки методики проведення маркетингового дослідження, спрямованого на встановлення споживчої цінності послуг пасажирського автомобільного транспорту є досить актуальним.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проведений аналіз останніх досліджень і публікацій [1-5] дозволяє зробити висновок, що вчені, які у своїх роботах розглядали методи визначення споживчої цінності, мають однакову думку: споживча цінність визначається на підставі проведення маркетингових досліджень, однак їх сутність, склад та зміст вони розкривають не в повній мірі.

Так, одні автори [1-2] в своїх роботах не наводять методику визначення споживчої цінності, а лише загальні теоретичні основи її визначення, тому вказують приблизний перелік методів, за якими можливо проводити маркетингові дослідження споживчої цінності, не розкриваючи ні їхньої сутності, ні складу, ні змісту.

Інші автори [3-4] вважають, що для визначення споживчої цінності необхідно застосовувати параметричні методи розрахунку цін, вихідні дані для яких необхідно отримувати за допомогою експертного опитування споживачів. Однак зазначені автори також не розкривають сутність, склад та змісту цих досліджень.

В.Г. Шинкаренко [5] в своїй роботі пропонує методику визначення споживчої цінності послуг пасажирського автомобільного транспорту, основою якої є результати маркетингового дослідження ринку. Автор детально, на прикладі дослідження міського автобусного маршруту м. Донецька, наводить методику обробки даних цього дослідження, розкриває його загальну сутність та описує спосіб контакту з опитуваними. Однак склад та зміст цього маркетингового дослідження він не наводить.

Мета статті. Розробити методику маркетингових досліджень споживчої

цінності послуг пасажирського автомобільного транспорту.

Виклад основного матеріалу.

Споживча цінність послуг пасажирського автомобільного транспорту являє собою набір бажаних її характеристик [6]. Перелік цих характеристик наведений у роботі [7].

Вивчення споживчої цінності послуги здійснюється з метою визначення її складових та розрахунку, на їх основі, її величини. Для досягнення цієї мети необхідно виконати завдання: встановити вартісну оцінку та значущість можливих параметрів споживчої цінності; встановити вартісну оцінку та рівень задоволеності споживачів встановленими параметрами споживчої цінності.

Найбільш прийнятним методом збору інформації про оцінку параметрів споживчої цінності є опитування. При цьому вартісна оцінка можливих параметрів споживчої цінності визначається за допомогою опитування експертів, вартісна оцінка та рівень задоволеності споживачів встановленими параметрами споживчої цінності – за допомогою їхнього опитування. Експертне опитування, що спрямоване на визначення вартісної оцінки та значущості можливих параметрів споживчої цінності проводимо згідно [8].

Розглянемо докладніше основні етапи та зміст експертного опитування, що проводилися на міському автобусному маршруті № 47 «ХБК – АС Центр» в межах дослідницької роботи за державною темою «Організація міських пасажирських перевезень» № 0107U002151.

Необхідність проведення експертного опитування витікає із завдання встановлення вартісної оцінки та значущості можливих складових (параметрів) споживчої цінності послуг пасажирського автомобільного транспорту.

Підбір експертів. В якості експертів залучаємо людей, які володіють більш великою й змістовною інформацією щодо послуги. Тому, за експертів приймаємо населення (пасажирів), що не має пільг, повністю сплачує послугу й має можливість дати реальну оцінку її корисних властивостей. При цьому склад експертів був такий: 4 жінки й 4 чоловіки віком до 30 років; 4 жінки й 4 чоловіки віком від 30 до 35 років; 4 жінки й 5 чоловіків віком від 35 до 45 років.

Кількість експертів визначали за допомогою «прагматичного» підходу Є.П. Голубкова [9], під сутністю якого автор розуміє те, що з одного боку, кількість експертів повинна бути не менше числа оцінюваних подій, з іншого боку – їх кількість повинна бути не більше потенційно можливої кількості експертів. Кількість можливих параметрів послуги, що визначають її цінність дорівнює 22, тому для їх оцінювання залучаємо 25 експертів.

Визначення шляхів (способів) контакту з опитуваними (експертами). Анкети видають експертам інтерв'юери на зупинках та безпосередньо в салонах автобусів та пропонують відразу їх заповнити. Якщо експерти не встигають заповнити анкети, їм пропонується відправити їх поштою за певною адресою.

Складання анкети або запитальника. Кількість питань анкети відповідає кількості можливих параметрів споживчої цінності [7]. Фрагменти анкет наведені на рис. 1; 2.

АНКЕТА

1. Будь ласка, вкажіть, якому рівню задоволення відповідає наповнюваність салонів автобусів цього маршруту?

Дуже поганий Поганий Нижче середнього Задовільний (середній) Вище середнього Гарний Дуже гарний
- яку суму ви готові доплатити за послугу в разі повного задоволення наповнюваністю салонів (дуже гарний рівень)? коп.

2. Будь ласка, вкажіть, якому рівню задоволення відповідає зовнішній вигляд автобусів (чистота кузова, наявність ушкоджень, стан лакофарбового покриття, рекламних оголошень) цього маршруту?

Дуже поганий Поганий Нижче середнього Задовільний (середній) Вище середнього Гарний Дуже гарний
- яку суму ви готові доплатити за послугу в разі повного задоволення зовнішнім виглядом автобусів (дуже гарний рівень)? коп.

3. Будь ласка, вкажіть, якому рівню задоволення відповідає стан салону автобусів (чистота салону, оббивки, наявність багажних сіток, гачків, справність сидінь, поручнів, акуратність оголошень) цього маршруту?

Дуже поганий Поганий Нижче середнього Задовільний (середній) Вище середнього Гарний Дуже гарний
- яку суму ви готові доплатити за послугу в разі повного задоволення станом салону автобусів (дуже гарний рівень)? коп.

Рис. 1. Фрагмент анкети для дослідження параметрів споживчої цінності

АНКЕТА

Шановні пасажери! Будь ласка, розташуйте параметри послуги з наведеного списку відповідно до ступеня їх впливу на тариф з перевезення, оцінюючи найбільший вплив як «1», найменший вплив як «22»:

Параметри послуги, що визначають її цінність	Оцінка параметра
1.Наповнюваність салонів автобусів	
2.Зовнішній вигляд автобусів (чистота кузова, наявність ушкоджень, стан лакофарбового покриття, рекламних оголошень)	
3.Стан салону автобусів (чистота салону, оббивки, наявність багажних сіток, гачків, справність сидінь, поручнів, акуратність оголошень)	
4.Технічний стан автобусів (рівень створюваного шуму, димність вихлопу тощо)	

Рис. 2. Фрагмент анкети для дослідження значущості параметрів споживчої цінності

Проведення обстеження. Сутність проведення обстеження розкрито раніше (на етапі визначення шляхів (способів) контакту з опитуваними (експертами)). В якості інтерв'юерів були задіяні спеціально підготовлені студенти.

Аналіз експертної інформації. Обробка результатів визначення вартісної оцінки споживчої цінності наведена в роботі [7]. Для перевірки зазначених результатів, робимо обробку результатів визначення значущості можливих параметрів споживчої цінності. Результати експертного опитування споживачів заносяться до матриці рангів (табл. 1).

На наступному етапі розраховуємо суму рангів кожного рядка та загальну суму рядків (графа 27). За даними графа 27 табл. 1 побудуємо гістограму й полігон розподілу сум рангів впливу параметрів послуги на її споживчу цінність (рис. 3).

На підставі рис. 3 можна виділити спади, за якими доцільно згрупувати параметри послуги за ступенем їхнього впливу на її споживчу цінність: $X_{19}, X_{22}, X_{18}, X_{21}, X_{20}; X_{12}, X_1, X_6, X_5; X_7, X_8, X_9, X_{10}; X_{13}, X_{14}, X_{15}, X_{16}, X_3, X_{11}, X_{17}, X_2, X_4$.

Отримане угруповання параметрів послуги свідчить про те, що експерти виділяють 13 значущих (I-III група) та 9 несуттєво значущих параметрів (IV група) споживчої цінності.

Ступінь погодженості думок експертів та не випадковий характер їх згоди оцінюємо за допомогою коефіцієнта конкордації W та критерію χ^2 (Пірсона). Отримуємо значення коефіцієнту конкордації 0,82, критерію $\chi^2 - 429,7$. Табличне значення χ^2 для 5% рівня значимості з кількістю ступенів свободи $(n-1)$ дорівнює 32,7. Отже, з імовірністю 0,95 можна стверджувати, що погодженість у думці експертів є не випадковою.

Таблиця 1

Матриця рангів

Параметр послуги, що визначає її цінність	Рейтингова оцінка n-го експерта, бали																						Сума рангів	Відхилення від суми	Квадрат відхилення			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22				23	24	25
X ₁	7	9	9	6	8	8	7	9	7	8	7	6	10	6	7	6	7	7	6	10	9	7	8	7	10	191	-96,5	93122,5
X ₂	21	17	14	16	20	21	22	18	22	14	21	22	19	20	20	21	15	22	22	20	21	21	21	21	22	493	205,5	422302,5
X ₃	18	19	15	20	16	18	18	14	18	17	18	18	20	19	18	18	22	18	17	18	18	17	17	18	20	449	161,5	26082,5
X ₄	22	18	16	15	17	22	21	20	21	19	22	21	21	22	22	16	21	21	21	19	22	22	22	22	21	507	219,5	481802,5
X ₅	9	3	12	7	9	4	9	8	11	6	9	8	13	11	8	13	9	8	7	7	7	8	9	9	1	205	-82,5	6806,25
X ₆	8	7	8	8	6	7	8	7	6	7	8	9	11	8	9	8	8	9	8	8	6	9	7	8	11	199	-88,5	7832,25
X ₇	6	13	10	12	4	10	5	6	8	4	12	10	12	10	10	11	10	13	10	9	10	11	10	12	4	232	-55,5	3080,25
X ₈	11	12	11	13	10	6	12	11	13	10	4	12	1	7	4	2	11	12	2	13	11	10	11	11	15	235	-52,5	2756,25
X ₉	12	10	13	5	5	13	2	10	10	13	13	11	2	5	13	5	13	11	13	11	12	12	5	10	13	242	-45,5	2070,25
X ₁₀	13	11	7	10	11	12	13	12	12	12	3	4	4	13	12	9	12	10	12	6	13	13	12	13	3	252	-35,5	1260,25
X ₁₁	19	14	18	14	15	20	19	22	19	21	19	16	16	18	19	19	17	19	19	15	20	20	19	19	17	456	168,5	28392,25
X ₁₂	10	8	5	9	12	11	6	13	9	9	6	7	3	9	6	7	6	6	9	1	8	6	6	6	2	180	-107,5	11556,25
X ₁₃	14	15	17	22	18	14	14	21	14	22	14	15	22	14	14	14	21	14	15	12	14	14	16	14	14	398	110,5	12210,25
X ₁₄	15	16	19	21	22	15	15	19	15	18	15	14	14	15	15	15	20	16	16	17	15	15	14	15	16	407	119,5	14280,25
X ₁₅	16	20	20	18	21	17	16	17	17	20	16	16	15	17	16	16	18	15	18	16	16	16	15	16	12	420	132,5	17556,25
X ₁₆	17	21	21	19	19	16	17	16	16	15	17	17	17	16	17	17	19	17	14	22	17	18	18	17	19	439	151,5	22952,25
X ₁₇	20	22	22	17	14	19	20	15	20	16	20	20	18	21	21	20	14	20	20	21	19	19	20	20	18	476	188,5	35532,25
X ₁₈	5	6	4	1	13	2	3	1	5	3	1	13	9	2	3	1	3	5	3	2	3	4	3	3	5	103	-184,5	34040,25
X ₁₉	3	2	3	2	1	3	11	5	3	1	2	1	6	1	1	10	1	4	5	5	2	5	1	1	7	86	-201,5	40602,25
X ₂₀	1	4	6	3	7	5	4	2	1	2	10	5	7	12	5	12	5	3	1	14	5	1	2	5	9	131	-156,5	24492,25
X ₂₁	4	5	1	4	3	9	10	4	2	5	5	3	8	4	11	4	4	1	11	4	1	2	4	4	8	121	-166,5	27722,25
X ₂₂	2	1	2	11	2	1	1	3	4	11	11	2	5	3	2	3	2	2	4	3	4	3	13	2	6	103	-184,5	34040,25
Всього:	253	253	253	253	253	253	253	253	253	253	253	253	253	253	253	253	253	253	253	253	253	253	253	253	253	6325	-	452987,5

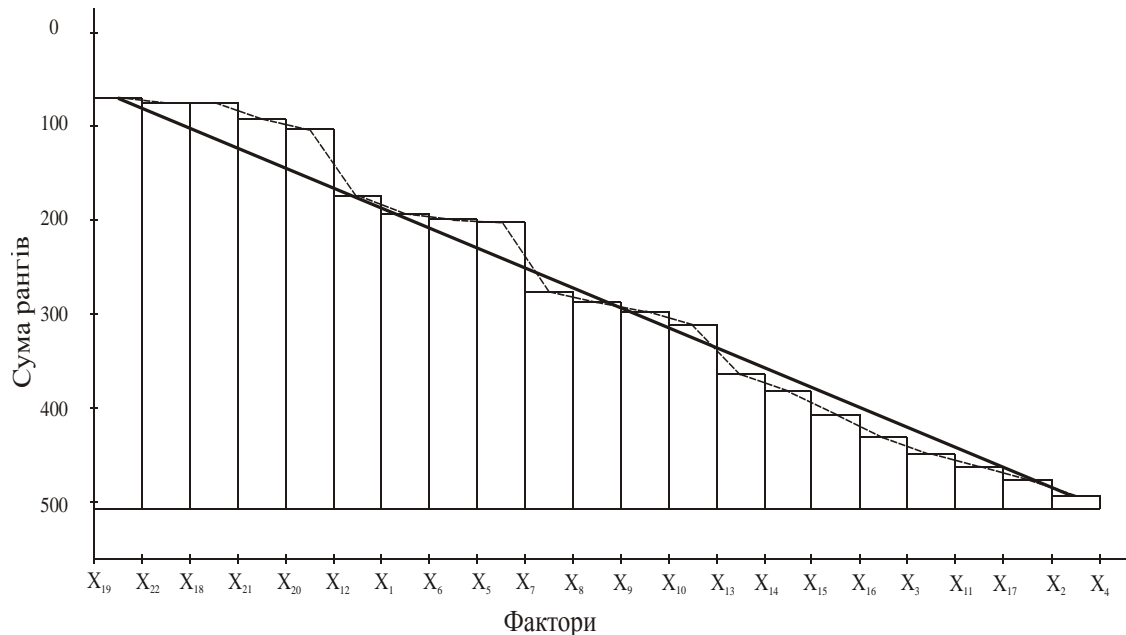


Рис. 3. Гістограма й полігон розподілу сум рангів впливу параметрів послуги на її споживчу цінність

Опитування споживачів, що спрямоване на встановлення їх вартісної оцінки та рівня задоволеності встановленими параметрами споживчої цінності проводиться аналогічно, за такими ж етапами в рамках тієї ж дослідницької роботи.

Необхідність проведення опитування витікає із завдання встановлення вартісної оцінки та рівня задоволеності споживачів встановленими параметрами споживчої цінності.

Визначення обсягу вибірки. Розмір вибірки розраховується за формулою [10]:

$$n = \left(\frac{Z \cdot \sigma}{\Delta} \right)^2, \quad (1)$$

де Z – значення межі довірчого інтервалу для обраного рівня довірчої ймовірності;

σ – стандартне відхилення показника;

Δ – величина погрешності, яку вирішено вважати припустимою.

Для вірогідності 95% (0,95) $Z=1,96$, стандартне відхилення дорівнює 0,5, припустима погрешність дорівнює 0,1. Отже, обсяг вибірки для проведення анкетування споживачів дорівнює 100 осіб.

Визначення шляхів (способів) контакту з опитуваними. Аналогічно, як при вищезгаданому експертному опитуванні.

Складання анкети або запитальника. Кількість питань анкети відповідає кількості

параметрів споживчої цінності [5; 7]. Анкета аналогічна анкеті для дослідження параметрів споживчої цінності (рис. 1).

Проведення обстеження. Аналогічно, як при вищезгаданому експертному опитуванні.

Аналіз отриманої інформації. Обробка результатів вартісної оцінки та рівня задоволеності споживачів встановленими параметрами споживчої цінності наведена в роботі [5].

Висновок. Таким чином розроблено методику маркетингових досліджень споживчої цінності послуг пасажирського автомобільного транспорту. Наведена методика відзначається гнучкістю та динамізмом та може бути використана для проведення маркетингових досліджень споживчої цінності інших послуг та товарів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бачурин А.А. Маркетинг на автомобільном транспорті: учебное пособие / А.А. Бачурин. – М.: Издательский центр «Академия», 2005. – 208 с.
2. Шкварчук Л.О. Ціноутворення: підручник / Л.О. Шкварчук. – К.: Кондор, 2006. – 460 с.
3. Данченко Л.А. Маркетинговое ценообразование: политика, методы, практика /

Л.А. Данченко, А.Г. Иванова. – М.: Эксмо, 2006. – 464 с.

4. Тарасевич В.М. Ценовая политика предприятия: учебник для вузов. – 2-е изд. / В.М. Тарасевич. – СПб.: Питер, 2003. – 288 с.

5. Шинкаренко В.Г. Обгрунтування споживчої цінності послуги пасажирського автомобільного транспорту / В.Г. Шинкаренко, С.А. Легкий // Економіка транспортного комплексу: збірник наукових праць. – Х.: ХНАДУ. – 2012. – Вип. 19. – С. 68-79.

6. Шинкаренко В.Г. Визначення вимог споживачів до автотранспортних послуг / В.Г. Шинкаренко, І.М. Ананко // Економіка транспортного комплексу: збірник наукових праць. – Харків: ХНАДУ. – 2009. – Вип. 14. – С. 129-134.

7. Шинкаренко В.Г. Параметри споживчої цінності послуг пасажирського автомобільного транспорту / В.Г. Шинкаренко, С.А. Легкий // Економіка транспортного комплексу: збірник наукових праць. – Х.: ХНАДУ. – 2012. – Вип. 20. С. 102-110.

8. Орлов А.И. Организационно-экономическое моделирование: учебник: В 3 ч. / А.И. Орлов. – М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана. – 2009. – Ч. 2: Экспертные оценки. – 2011. – 486 с.

9. Голубков Е.П. Технология принятия управленческих решений /Е.П. Голубков. – М.: Издательство «Дело и сервис», 2005. – 544 с.

10. Галицкий Е.Б. Методы маркетинговых исследований / Е.Б. Галицкий. – М.: Институт Фонда «Общественное мнение», 2004. – 398 с.

*Рецензент д.е.н., професор ХНАДУ Шинкаренко В.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК: 330.341.1

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ УПРАВЛІННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИМ КАПІТАЛОМ ПІДПРИЄМСТВА

*Терещенко Д.А., к. держ. упр., доцент,
Макарова А.С., студентка (ХНУБА)*

У статті уточнено трактування терміну «управління інтелектуальним капіталом підприємства». Наведено принципи, визначено мету й завдання реалізації процесу управління інтелектуальним капіталом підприємства. Розглянуто основні функції та методи управління інтелектуальним капіталом підприємства.

Запропоновано розглядати вирішення проблеми накопичення інтелектуального капіталу суб'єктами господарювання шляхом активізації використання людської, структурної та споживчої складових інтелектуального капіталу.

Ключові слова: інтелектуальний капітал, людський капітал, структурний капітал, споживчий капітал, управління інтелектуальним капіталом

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ УПРАВЛЕНИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫМ КАПИТАЛОМ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Терещенко Д.А., к. гос. упр., доцент,
Макарова А.С., студентка (ХНУСА)*

В статье уточнена трактовка термина «управление интеллектуальным капиталом предприятия». Приведены принципы, определены цели и задачи реализации процесса управления

интеллектуальным капиталом предприятия. Рассмотрены основные функции и методы управления интеллектуальным капиталом предприятия.

Предложено рассматривать решение проблемы накопления интеллектуального капитала субъектами хозяйствования путем активизации использования человеческой, структурной и потребительской составляющих интеллектуального капитала.

Ключевые слова: интеллектуальный капитал, человеческий капитал, структурный капитал, потребительский капитал, управление интеллектуальным капиталом.

CONCEPTUAL PROVISIONS OF INTELLECTUAL CAPITAL MANAGEMENT ENTERPRISES

*Tereshchenko D. A., PhD in Public Administration, Associate Professor ,
Makarova A.S., student (Kharkov National University of Construction and Architecture)*

The paper clarified the interpretation of the term "intellectual capital management of the enterprise." The principles and goals and objectives of a process of intellectual capital management company. The basic functions and methods of intellectual capital management company. The process of managing intellectual capital is considered as the integration of its three components - human, structural and customer capital, that is, people who receive, generate, transmit and preserve knowledge in their memory; processes used for the dissemination of knowledge; technologies for the efficient functioning of people and processes.

The object of research is the control mechanism of formation and use of the intellectual capital of the company. The methodological basis of the study is a systematic approach to the study of the processes of accumulation of intellectual capital of business entities that can be considered to address this problem in the plane of enhancing the use of all components of intellectual capital.

Keywords: intellectual capital, human capital, structural capital, customer capital, management of intellectual capital.

Постановка проблеми. Економічні реформи в Україні потребують значних змін у ставленні до інтелектуального капіталу, усвідомлення його зростаючої ролі в системі факторів соціально-економічного розвитку підприємства. Інноваційна політика вітчизняних підприємств має бути спрямована на активізацію його використання. Важливою умовою досягнення підприємствами окресленої мети є управління процесами формування й використання інтелектуального капіталу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми визначення, оцінки та управління інтелектуальним капіталом досліджено такими вченими і фахівцями, як Ю.Бех, Л.Беновська, Г.Возняк, В.Волюков, Ю. Гуменюк, О. Кендюхов, А. Колот, В. Коюда, Л. Лукічова, Т. Стюарт, Л.Федулова, О.Черепніна [1-3; 5-11] та ін. Разом з цим, залишаються невирішеними питання щодо структури інтелектуального капіталу підприємств, форм і методів управління інтелектуальним капіталом підприємства, його впливу на ринкову вартість підприємства, конкурентоспроможність.

Постановка завдання. Метою статті є теоретичне обґрунтування поняття «управління інтелектуальним капіталом підприємства», визначення основних принципів, функцій управління інтелектуальним капіталом, дослідження методів підвищення ефективності його використання.

Виклад основного матеріалу дослідження. Застосування інтелектуального капіталу (ІК) в діяльності підприємств викликає необхідність управляти ним для підвищення ефективності його використання і отримання максимальних вигід від його наявності та обігу.

Проаналізувавши погляди вчених [1-3; 5-11], можна стверджувати, що інтелектуальний капітал (ІК) – це сукупність цінностей, створених людьми, які мають нематеріальний характер, здатні приносити додатковий дохід при їх використанні та обігу, а також створювати конкурентні переваги підприємству та сприяти збільшенню ринкової вартості підприємства.

Автори поділяють точку зору тих науковців, які процес управління ІК розглядають як інтеграцію трьох його

складових - людського, структурного та споживчого капіталу, тобто людей, які одержують, генерують, передають і зберігають знання у своїй пам'яті; процесів, які використовуються для поширення знань; технологій, що забезпечують ефективне функціонування людей і процесів.

Так, Т. Стюарт виділив три складові інтелектуального капіталу: *людський капітал*, *структурний капітал*, *споживчий капітал*. *Людський капітал* – міра втілених у людині природних здібностей, таланту, рівня освіти, кваліфікації, професійного досвіду, стану здоров'я, якості харчування та їх здатність приносити дохід [4, с. 216]. Залежно від роду роботи, що виконується, людський капітал поділяють на загальний людський капітал, специфічний людський капітал, людський інтелектуальний капітал[3]. У структурі різних видів капіталу нагромадження людського капіталу, його раціональне використання стає стратегічним ресурсом суспільного розвитку, ключовим чинником створення конкурентних переваг і зростання добробуту суспільства [11, с. 172].

Структурний капітал – це форми, методи, структури, які дозволяють ефективно здійснювати збір, тестування, організацію, фільтрацію, зберігання і розподіл існуючого знання. Т. Стюарт визначає структурний капітал, як «організаційні здібності організації відповідати потребам ринку» [9, с. 127]. На відміну від людського капіталу – знань, що належать кожному співробітнику, – структурний капітал належить організації в цілому. В його склад включаються технології, винаходи, бази даних, публікації, процеси тощо, які можуть бути документально оформлені і юридично захищені. Основне завдання управління структурним капіталом – це зробити знання співробітників власністю підприємства і зберегти їх в цій якості.

Споживчий капітал, на думку Т.Стюарта, ґрунтується на відносинах організації зі споживачами її продукції, що набувають прояву у прихильності покупців, взаємовигідному співробітництві з контрагентами, вірності клієнтів тощо [9]. Такий підхід поділяє Л.І.Федулова [10]. Окремі дослідники під терміном «споживчий капітал» розуміють зв'язки і стійкі відносини із споживачами, а також інформацію про клієнтів, історію взаємовідносин з клієнтами, торгово

марку [2; 6]. Споживчий капітал - важлива частина ІК, оскільки саме в цих відносинах інтелектуальний капітал перетворюється в гроші і приносить реальний дохід.

Таким чином, важливість та значущість кожної з трьох складових ІК очевидна, а їх взаємодія сприяє створенню та збільшенню ІК підприємства.

Інтелектуальний капітал, виступаючи як специфічна форма синергетичного ефекту від збалансованості інтелектуальних здібностей і людського капіталу, яка знаходить своє відображення у продукуванні додаткової цінності, економічне значення відбиває такими основними функціями: вплив на продуктивність праці, а також на якість відтворення та вдосконалення людського капіталу, забезпечення усвідомлення індивідами значущості своєї особистості, набуття знань про явища та процеси, перетворення цих знань в результати інтелектуальної діяльності (інформація, продукти, послуги). Функції інтелектуального капіталу реалізуються в процесі його відтворення [10, с. 34 – 35].

Спираючись на [1-11], управління ІК пропонуємо розглядати як одну із складових соціально-економічного управління підприємством, що являє собою сукупність заходів щодо оцінки, аналізу та контролю ефективності їх використання у поточному періоді, виявлення потенційних джерел їх формування у перспективі і забезпечення умов подальшого відповідно до поточного стану та можливих змін розвитку зовнішнього і внутрішнього середовища функціонування підприємства, з метою зростання соціально-економічної цінності останнього та набуття ним стійких конкурентних переваг у довгостроковій перспективі.

Як і будь-який процес, управління ІК має свій *об'єкт та суб'єкт*. У нашому випадку *об'єктом управління* є інтелектуальний капітал підприємства. *Суб'єктом управління ІК* є представники вищого керівництва й найбільш активних і творчих співробітників, незалежно від їх ієрархічного положення в організації; кадрові служби підприємства, всі співробітники підприємства, які беруть участь в оцінці та розвитку нематеріальних ресурсів – в тому числі й співробітники, які не є керівниками або спеціалістами. Завдання вищого керівництва й найбільш активних і творчих співробітників носять стратегічний характер і полягають у

визначенні напрямку розвитку організації, в «капіталізації» інноваційних процесів, в проведенні революційних перетворень. Працівники середнього і нижчого рівнів ієрархії системи менеджменту підприємства об'єднують підсистеми, що здійснюють в основному тактичне управління ІК організації.

Вихідними посилками системи управління є цілі. У свою чергу, цілі конкретизуються через завдання, які являють собою короткострокові орієнтири. *Основною метою управління ІК на підприємстві* є досягнення бажаних соціально-економічних результатів діяльності підприємства завдяки ефективному формуванню, використанню і розвитку ІК. Відповідно, з огляду на основну мету, *основними завданнями* управління інтелектуальним капіталом є: формування системи управління ІК підприємства і забезпечення її адекватності існуючим зовнішнім і внутрішнім факторам діяльності підприємства; забезпечення ефективного функціонування ІК; відтворення ІК і раціональне використання всіх його видів; реалізація стимулів, спрямованих на ефективне використання і відтворення ІК; створення нормативної бази управління ІК з метою обґрунтування управлінських рішень, які приймаються; забезпечення взаємозв'язку управління знаннями зі стратегією розвитку підприємства, формалізація бізнес-процесів, ідентифікація джерел знань, розробка та запровадження систем управління знаннями, становлення корпоративної культури, забезпечення технологічної підтримки процесів управління знаннями.

Формування механізму управління ІК повинно здійснюватися на таких основних *принципах* [5; 8]: *цілеспрямованість* (підпорядкування усіх елементів системи управління ІК на досягнення максимальної економічної ефективності від його використання); *перспективність розвитку* (управління інтелектуальним капіталом повинно ґрунтуватися на вирішенні не лише поточних, а й довгострокових завдань); *безперервність* (створення таких умов, за яких можна досягти безперервного ефективного функціонування ІК); *динамізм* (врахування вимог зовнішнього і внутрішнього середовища при управлінні ІК); *ефективність управління* (передбачає вибір з багатьох можливих альтернатив управління ІК підприємства максимальної економічно

ефективною), *адекватність* (управління ІК повинно відповідати дійсним закономірностям його розвитку); *емерджентність* (принцип нелінійного результату взаємодії структурних елементів інтелектуального капіталу); *наукова обґрунтованість методів управління* (методи, форми і засоби управління ІК мають бути науково обґрунтовані та перевірені на практиці).

Завдання щодо управління ІК, спираючись на вищевизначені принципи, вирішуються шляхом виконання відповідних *функцій*.

До основних функцій управління ІК можна з упевненістю віднести весь комплекс обов'язкових робіт, що підлягає неухильному виконанню в процесі реалізації конкретної функції управління в певній послідовності: прогнозування, організація, планування, мотивація, контроль, облік, аналіз, підготовка й прийняття управлінських рішень [7].

Важливо наголосити, що організаційна функція управління ІК передбачає організацію діяльності, спрямованої на досягнення соціально-економічних стратегічних цілей підприємства в цілому, а не обмежується метою формування, використання й розвитку ІК: створення організаційної структури управління ІК; зміни загальної організаційної структури управління, зокрема структури управління ІК; створення робочих груп і команд, єдиного інформаційного простору з використанням різноманітних комунікативних технологій; навчання персоналу в єдиному мережевому інформаційному просторі; розробка інноваційних методів використання корпоративних знань, створення систем захисту знань підприємства, підвищення ефективності його використання і постійне удосконалення. Впорядковує процес управління ІК і взаємодію ланок, розподіляє відповідальність у сфері управління ІК організаційна структура управління інтелектуальним капіталом, тому функції організації управління ІК на підприємстві належить особлива роль в загальній системі менеджменту підприємства.

Серед інших основних функцій управління ІК – аналіз і використання нових технологій, координація діяльності підприємства з використанням ресурсів для досягнення поставлених цілей; впровадження сучасних досягнень у виробництво; стратегічне і тактичне планування управління ІК; прогнозування результатів названого виду

діяльності; робота з зовнішніми інформаційними ресурсами, координація інформаційних потоків, створення й підтримка внутрішньо корпоративних інформаційних ресурсів, розробка творчих концепцій рекламних кампаній, створення інвестиційних можливостей і забезпечення їхньої прибутковості, формування системи норм і цінностей, впровадження досвіду, мотивація й створення передумов для підвищення творчої активності персоналу підприємства.

Управління ІК забезпечує розподіл ресурсів підприємства на: поточну діяльність, розвиток, наукові розробки, інновації. Процес оперативного управління містить наступну послідовність дій: моніторинг та аналіз поточної діяльності; розробка управляючих дій; реалізація управляючих дій.

Функції управління ІК реалізуються шляхом застосування відповідних *методів управління*. Оскільки процес управління ІК здійснюється за допомогою інтелектуальної праці, то методи управління нею складають основу для всієї сукупності методів управління таким капіталом. Щодо загальної структуризації методів управління, то можна виділити такі групи методів: 1) *організаційні* – базуються на виконанні адміністративних обов'язків, виборі відповідального персоналу за управління ІК, визначення структури, цілей, завдань та функцій органів управління ІК; 2) *економічні* – здійснюють свій вплив на хід використання і відтворення інтелектуальних ресурсів за допомогою таких важелів, як інвестиції до інтелектуального капіталу, ціни на інтелектуальні ресурси, оплата праці суб'єктів управління ІК, рента за використання інтелектуального капіталу, що не відчужений від його носія, санкції; 3) *соціально-психологічні*: формування корпоративних цінностей, принципів та норм поведінки з метою підвищення творчої активності; створення творчої атмосфери у колективі; позиціонування та іміджеві рекламування торговельної марки; психологічний вплив на клієнтів з метою їх утримання (відносно до клієнтського капіталу); 4) *правові*: застосування законів, інших нормативно-правових актів із захисту прав на використання різних видів інтелектуальної власності, а також до захисту від недобросовісної конкуренції та інтелектуального піратства [1, с. 235-237].

Отже, з позицій системного підходу ІК –

це сукупність чинників, що реалізуються у вигляді людського, організаційного та споживчого капіталу, а також алгоритму їх взаємодії. Поряд з цим, слід зазначити, що якщо на вітчизняних підприємствах нагромаджений людський капітал, що характеризується високим рівнем освіти населення і значною частиною співробітників, зайнятих наукою, то дві інші складові – організаційний та споживчий капітал – недостатньо розвинені. Тому у цілому механізм управління ІК має бути націлений на вирішення проблеми підвищення конкурентоспроможності підприємства за рахунок не лише людського, але й організаційного та споживчого капіталу, нарощування інтелектуального потенціалу підприємства і підвищення рівня його використання.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Підводячи підсумки вищесказаному, слід резюмувати, що інтелектуальний капітал має стратегічне значення для будь-якого вітчизняного підприємства. Головною проблемою в управлінні ІК й досі залишається практичний бік, що пов'язано із неоднозначним розумінням сутності та структури ІК, методів його вимірювання, особливостей залежно від галузевої приналежності підприємств, а також трансформації ІК у вартісні результати діяльності підприємства. Одним із можливих варіантів вирішення зазначеної проблеми є застосування теоретико-методологічної бази менеджменту, результати якого дадуть можливість приймати обґрунтовані управлінські рішення, сприятимуть підвищенню ефективності діяльності підприємств і переходу економіки нашої країни на інноваційний шлях розвитку.

Наступним важливим напрямком наукового дослідження може стати розробка методичних підходів до процесу формування інтелектуального капіталу підприємства, оцінки ефективності його використання.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бех Ю.В. Технології управління інтелектуальним капіталом організації / Ю.В. Бех // Гуманітарний вісник ЗДІА – 2014. – № 57. – С. 230-239.
2. Возняк Г. Інтелектуальний капітал підприємств: проблеми ідентифікації та оцінки /

Г.Возняк, Л. Беновська // Вісник Львів. ун-ту. Серія екон. – 2009. – Вип. 41. – С. 115–123.

3. Гуменюк Ю.П. Людський капітал та вплив його глобального переливу на соціально-економічний розвиток / Ю.П.Гуменюк// Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. – 2010.– № 682.– С.279–270.

4. Економічна енциклопедія: У 3-х т./ Редкол.: С.В.Мочерний (відп. ред.) та ін.– К.: Видавничий центр «Академія», 2000.– Т. 2.– С. 216.

5. Кендюхов О.В. Організаційно-економічний механізм управління інтелектуальним капіталом підприємства : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (переробна промисловість)» / О.В. Кендюхов. — Донецьк, 2007. — 31 с.

6. Колот А.М. Інноваційна праця та інтелектуальний капітал у системі факторів формування економіки знань / А.М.Колот // Економічна теорія. –2007. – № 2. – С. 3 –13.

7. Коюда В.А. Інтелектуальний потенціал в формуванні інтелектуального

капітала підприємства: матеріали I Міжнародної науково-практичної конференції «Роль і значення інтелектуальної власності в інноваційному розвитку економіки» [Електронний ресурс] / В.А. Коюда, В. В. Воликов. 4- 6 листопада 2009г., г. Хмельницький, Україна – Режим доступу: www.icsti.su/uhloaded/20103/intel_prop/5pdf.

8. Лукичова Л. И. Управление интеллектуальным капиталом / Л. И. Лукичова. — 2-е изд., стер. — М.: Омега-Л, 2008. — 552 с.

9. Стюарт Т. Интеллектуальный капитал. Новый источник богатства организаций / Т. Стюарт / пер. с англ. В. Ноздриной. – М. : Поколение, 2007. – 368 с.

10. Федулова Л. І. Концепція інтелектуального капіталу в системі економіки знань / Л. І. Федулова // Проблеми науки: Міжгалузевий науково-технічний журнал. – 2006. – № 3. – С. 34 – 38.

11. Черепніна О.І. Розвиток видів капіталу і підвищення конкурентоспроможності національної економіки/ О.І.Черепніна // Теоретичні та прикладні питання економіки. – 2011.– Вип.26.– С.168–172.

*Рецензент д.е.н., професор ХНУБА Чупир О.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Зубенко В.О.*

УДК: 339.138: 658.8

МАРКЕТИНГОВІ СТРАТЕГІЇ В АНТИКРИЗОВОМУ УПРАВЛІННІ ПІДПРИЄМСТВОМ

*Терещенко Д.А., к.держ.упр., доцент,
Тітова Н.О., студентка (ХНУБА)*

У статті досліджується сучасна проблематика маркетингу як філософії, стратегії і тактики антикризового управління підприємством. Здійснено систематизацію маркетингових стратегій антикризового управління та визначено умови їх застосування в системі менеджменту підприємства. Узагальнено результати досліджень з антикризового управління та досвід використання маркетингових інструментів у реалізації антикризових програм і на цій основі запропоновано етапи розробки маркетингової стратегії антикризового управління

Ключові слова: антикризове управління, криза, маркетинг, системний підхід, антикризова програма, стратегія

МАРКЕТИНГОВЫЕ СТРАТЕГИИ В АНТИКРИЗИСНОМ УПРАВЛЕНИИ ПРЕДПРИЯТИЕМ

*Терещенко Д.А., к.гос.упр., доцент,
Титова Н.А., студентка (ХНУСА)*

В статье исследуется современная проблематика маркетинга как философии, стратегии и тактики антикризисного управления предприятием. Проведена систематизация маркетинговых стратегий антикризисного управления и определены условия их применения в системе менеджмента предприятия. Обобщены результаты исследований по антикризисному управлению и опыт применения маркетинговых инструментов в реализации антикризисных программ и на этой основе предложены этапы разработки маркетинговой стратегии антикризисного управления

Ключевые слова: антикризисное управление, кризис, маркетинг, системный подход, антикризисная программа, стратегия

MARKETING STRATEGIES IN THE ANTICRISIS MANAGEMENT OF THE ENTERPRISE

*Tereshchenko D. A, PhD in Public Administration, Associate Professor,
Titova N.A., student (Kharkov National University of Construction and Architecture)*

The article investigates the problems of modern marketing as a philosophy, strategy and tactics of anti-crisis management. The systematization of the marketing strategies of crisis management and their application in the management of the enterprise. The results of studies on crisis management and experience of marketing tools in the implementation of anti-crisis programs, and on this basis to define the stages of developing a marketing strategy of crisis management.

It is concluded that marketing management, including marketing strategies play a key role in the crisis management of the enterprise. First, marketing management provides guiding methodological principles - marketing concept, which provides orientation strategy on customers needs. Second, marketing provides initial data for the development of a strategic plan for the company, helping to identify attractive market opportunities and assess the potential of allowing organizations. Third, within each unit of the enterprise marketing management helps to make effective management decisions in order to prevent crises in the organization.

Keywords: anti-crisis management, crisis, marketing, systemic approach, anti-crisis program, strategy

Постановка проблеми. Головною метою діяльності сучасних суб'єктів підприємництва є посилення їх конкурентних позицій на ринку у стратегічній перспективі. Досягнення зазначеної стратегічної мети потребує реалізації певної сукупності тактичних цілей, серед яких найчастіше називають такі: зростання обсягів продажу, збільшення частки ринку, задоволення потреб наявних і потенційних споживачів продуктів підприємства [11, с. 25]. За нинішніх умов фінансово-економічної кризи можливість досягнення цих цілей детермінована наявністю на підприємстві системи маркетингового управління та рівнем узгодженості в цій системі певних

маркетингових принципів, методів та стратегій антикризового управління.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам дослідження маркетингових стратегій в антикризовому управлінні підприємством присвячено праці таких вітчизняних та зарубіжних вчених, як Г.А. Александров [1], В.М. Багацький [10], В.О. Василенко [3], Н. Д. Гетманцева [10], С.М. Ілляшенко [4], А.В. Камнєва [5], Е.М. Коротков [2], О.В. Короткова [7], Ю.М. Мельник [8], С.В. Тельник [9], М.Л. Ткешелашвілі [11], З.Є. Шершньова [10], Л.М. Шульгіна [11] та ін. Водночас недостатньо дослідженими залишаються питання розробки маркетингових стратегій з метою

попередження або подолання кризових ситуацій в господарській діяльності підприємства.

Постановка завдання. Метою статті є обґрунтування доцільності використання маркетингових стратегій в антикризовому управлінні підприємством в умовах нестабільної економічної ситуації в Україні та світі; розробка рекомендацій щодо застосування концепції маркетингового управління у реалізації антикризових програм розвитку підприємства.

Виклад основного матеріалу дослідження. Стратегія підприємства, як відомо, — це комплексний план досягнення місії організації, а стратегія управління являє собою господарську політику, розроблену на основі передбачення майбутнього розвитку, характеру і наслідків виробничо-господарської діяльності шляхом визначення і прогнозування результатів, потрібних ресурсів, засобів і методів менеджменту [1; 3].

Під антикризовим управлінням розуміється система стратегічних заходів, спрямованих на попередження кризової ситуації, а в разі її виникнення — система заходів щодо виходу з кризи з урахуванням всіх наявних можливостей з мінімальними втратами і досягненням позитивного результату в майбутньому [7, с. 8].

У сучасній економіці антикризова стратегія відіграє визначну роль в забезпеченні довгострокового функціонування і ефективної діяльності підприємства в конкурентному середовищі. Антикризова стратегія є засобом управління змінами і спрямована на пошук альтернативних рішень щодо виходу підприємства з кризового стану [1].

Антикризова стратегія формується в межах загального стратегічного планування, але особливістю є акцентування уваги на засобах оцінки, аналізу і контролю, визначення завдань, розроблення та реалізації управлінських рішень, які стосуються основних параметрів життєдіяльності підприємства у кризовій ситуації [9, с. 216].

З усіх стратегій основних підсистем організації виділяється одна ключова стратегія (маркетингова), за допомогою якої задається й істотно детермінується весь процес розробки інших приватних стратегій організації, а також її корпоративної стратегії

в цілому. Таку логіку побудови стратегії можна назвати логікою первинного виділення ведучої ключової стратегії-підсистеми з наступною похідною побудовою на її основі всіх інших стратегій-підсистем, а також корпоративної стратегії як системи в цілому. Стратегія в маркетингу - більш стійкий інструмент, ніж мета, тому що служить умовою, що забезпечує реалізацію цілей і місії організації [1-4; 8; 10]. Частка маркетингової стратегії в загальній стратегії підприємства становить близько 80 % [6, с. 11]. При цьому маркетинг у антикризовому управлінні застосовується на різних стадіях циклу: у передкризовий, кризовий та після кризовий період, оскільки всі ці стадії є об'єктом антикризового управління [2; 3].

Концепція маркетингу полягає в тому, що планування і координація всієї діяльності підприємства ґрунтується на реалізації основної цілі — задоволення потреб споживача. Маркетингові рекомендації розглядаються як базова інформація до ухвалення антикризових управлінських рішень, спрямованих на стабілізацію і вихід підприємства з кризи.

Зазначимо, що антикризове управління складається з двох аспектів: активного та пасивного. Завдання маркетингу в межах пасивного антикризового управління передбачає всебічне дослідження та оцінку зовнішнього середовища підприємства з метою завчасного виявлення причин виникнення кризових ситуацій або додаткових можливостей. У контексті активного антикризового управління перед маркетингом висувують завдання з оперативного збирання інформації відносно об'єктів зовнішнього середовища, пов'язаних із виникнення кризи на підприємстві [5, с. 24].

На нашу думку, антикризова стратегія, має бути спрямована на встановлення параметрів, що визначають широкий спектр альтернативних дій з вирішення протиріч, неузгодженості між цілями підприємства, наявними ресурсами та впливом зовнішнього та внутрішнього середовища.

Як зазначає Є.М. Коротков, при виборі маркетингової стратегії істотну допомогу менеджеру може надати виділення ознак та класифікація стратегій відповідно до вказаних ознак [2] : 1) *стосовно маркетингового середовища* (інтеграційні стратегії:

макроекономічна; зовнішньоекономічна; регіональна; виробничої і невиробничої сфери; міжгалузева і галузева); 2) *за функціональним призначенням* (стратегії факторів виробництва: виробничих; інвестиційних; інноваційних; фінансових; трудових й інформаційних); 3) *щодо розвитку організації* (антикризова стратегія: запобігання неплатоспроможності, вихід із кризи, ліквідація її наслідків); 4) *щодо виду і масштабу ринку* (ринкові стратегії розширення ринку, проникнення у межах ринку, диверсифікації); 5) *стосовно пріоритетів засобів маркетингу* (товарна стратегія щодо асортименту, рівня якості, товарної марки, рівня сервісу; цінова стратегія щодо рівня цін, єдиних та перемінних цін; збутова стратегія щодо довжини та ширини каналу розподілу, складування та транспортування товарів; комунікативні стратегії інформування про переваги товару, переконання, мотивації, нагадування); 6) *відповідно до ринкової кон'юнктури* (стратегія попиту та пропозиції: стимулююча, креативна, що підтримує, протидіюча, синхронізуюча); 7) *відповідно до ринкової поведінки* (стратегія дрібних організацій: копіювання продуктів ведучих фірм, пристосування до потреб, інтеграція з більш великими організаціями; стратегія середніх організацій: патентна, ринкових ніш, інноваційна, інтенсивного маркетингу; стратегія великих фірм: глибокого проникнення, "зняття вершків").

Маркетингові стратегії антикризового управління також класифікують *за стадією (етапом) антикризового управління; залежно від характеру впливу кризи на діяльність підприємства.*

За стадією (етапом) антикризового управління виділяють такі маркетингові стратегії [8]: 1) передкризове управління – стратегії, які запобігають кризовим ситуаціям («позиційний захист»; «фланговий захист»; «мобільний захист»); 2) кризове управління – стратегії, які згладжують дію кризових явищ, активізують вихід з кризи (стратегія «відступу», стратегії диверсифікації, малобюджетні стратегії за комплексом маркетингу); 3) післякризове управління – стратегії, спрямовані на ліквідацію наслідків кризи, пошук нових ринкових можливостей (стратегія розвитку ринку; стратегія розвитку товару; стратегія глибокого проникнення на ринок).

Залежно від характеру впливу кризи на діяльність підприємства розрізняють [10]:

– стратегії «скорочення» (стратегія «замороження»; стратегія оптимізації витрат);
– стратегії «захоплення ринку» (стратегії диверсифікації; стратегія «регіональної експансії», стратегія прямої інтеграції – об'єднання зусиль виробника і посередників – відкриття оптових баз, фірмових магазинів; «партнерські фірми» - створення офіційних представництв; «роз'їзні бригади» - основна задача таких бригад – укладання договорів з оптовиками, формування мережі збуту; власне торгове представництво – відкриття власного представництва в іншому регіоні; побудова дистрибуційної мережі).

Слід зазначити, що універсальної маркетингової стратегії не існує.

Кожне підприємство визначає, яка зі стратегій є для нього найкращою з огляду на свою позицію в галузі, а також на свої цілі, можливості й ресурси. Також в умовах кризи необхідна комплексна взаємодія інструментів маркетингу та менеджменту на підприємстві. Якщо метою управління організацією є прийняття ефективних рішень, то метою маркетингу як філософії ведення бізнесу – формування рішень, адекватних зовнішнім умовам, що особливо важливо під час негативного впливу кризових явищ.

Головна особливість маркетингових стратегій антикризового управління – здатність швидко адаптуватися під мінливе середовище і створювати перспективні підприємницькі можливості для стабілізації економічного становища підприємства або покращення ринкових позицій (зростання ринкової частки, обсягу продажів, зростання лояльності клієнтів та ін.). Для забезпечення ефективної реалізації маркетингової стратегії антикризового управління на підприємстві необхідним та важливим є обґрунтування процесу її формування. Проаналізувавши різні методичні підходи щодо формування антикризової стратегії на підприємстві, зокрема маркетингової [1-3; 5-10] ми прийшли до висновку, що процес розробки маркетингової стратегії в антикризовому управлінні повинен бути представлений як динамічна сукупність таких основних взаємозалежних управлінських процесів (рис. 1).

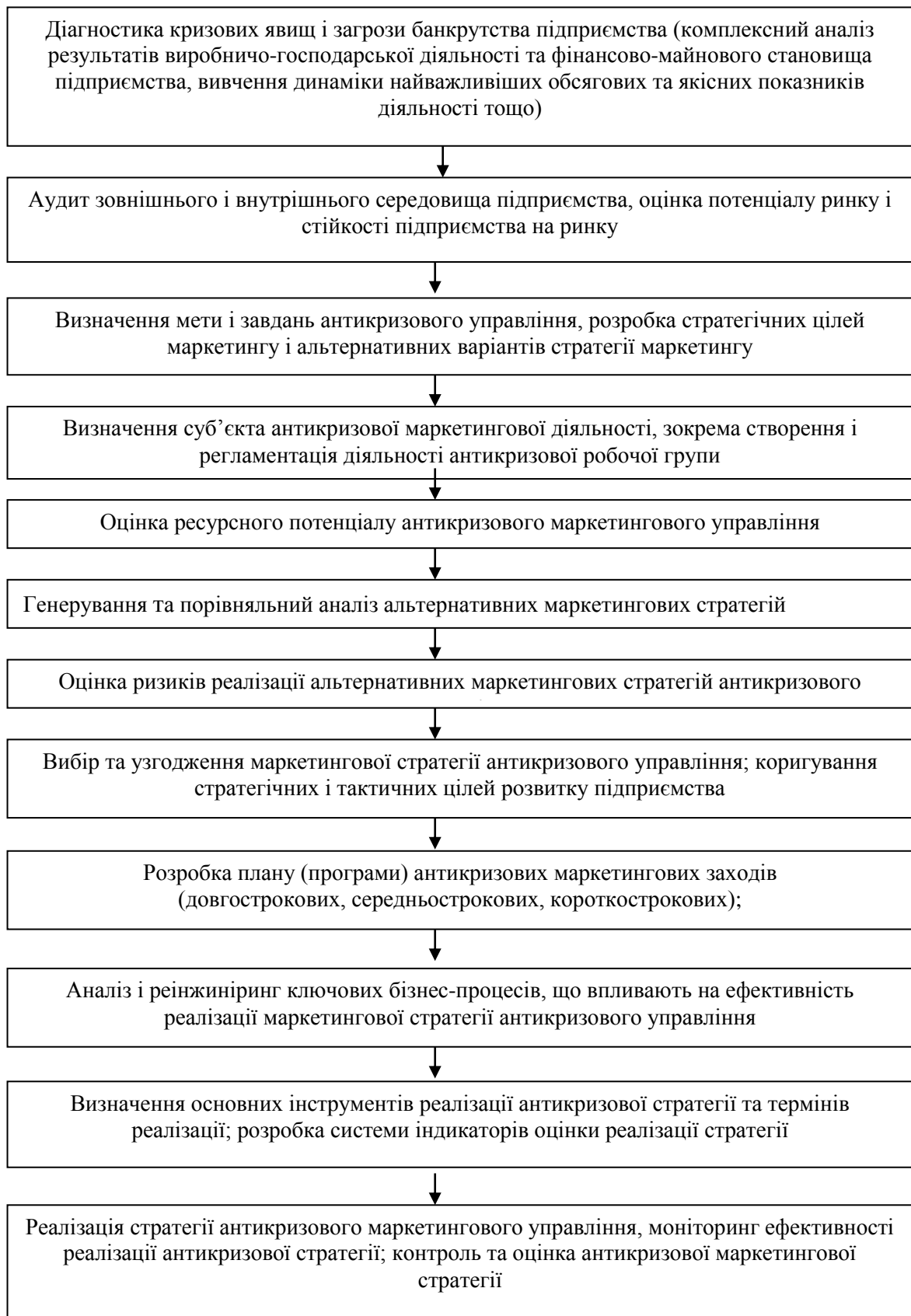


Рис.1. Основні етапи розробки і реалізації маркетингової стратегії антикризового управління

У ході реалізації маркетингової стратегії антикризового управління необхідно постійно здійснювати контроль за її виконанням і, за необхідності, вносити корективи. На підприємстві повинна існувати система моніторингу за змінами, що спрямована на виявлення не лише позитивних результатів від впровадження маркетингової антикризової стратегії, а також і на виявлення негативних чинників.

Щоб показати роль маркетингового управління в діяльності будь-якої організації, такі західні фахівці як Й. Уілсон, Е. Чанга, проводять таку аналогію з будовою людського тіла: “Якщо дослідження й розробки уявити людським мозком, технологічне виробництво – хребтом, а збут – тілом людини, то тоді маркетинг і маркетинговий менеджмент можна порівняти з вітамінами або гормонами, які проходять через усі ці ділянки, впливаючи на них і живлячи їх енергією” [4, с. 78].

Отже, враховуюче вищесказане, можна стверджувати, що антикризове управління на основі маркетингової стратегії передбачає її реалізацію в усіх функціональних підсистемах підприємства (операційній, фінансовій, кадровій, інформаційно-комунікативній та ін.) та реінжиніринг ключових бізнес-процесів підприємства на засадах маркетингового менеджменту. Маркетингове управління, зокрема маркетингові стратегії грають ключову роль в процесі антикризового управління діяльністю підприємства. По-перше, маркетингове управління забезпечує керівні методологічні принципи - маркетингову концепцію, яка передбачає орієнтацію стратегії підприємства на потреби споживачів. По-друге, маркетинг надає початкові дані для розробки стратегічного плану підприємства, допомагаючи виявити привабливі можливості ринку і дозволяючи оцінити потенціал організації. По-третє, в рамках кожного окремого підрозділу підприємства маркетинг допомагає розробляти ефективні управлінські рішення щодо попередження кризи.

Методологічною базою впровадження маркетингової стратегії антикризового управління є такі підходи: 1) системний - розгляд процесів антикризового управління як систем, тобто поєднання в одне ціле елементів, необхідних для досягнення певної мети; 2)

комплексний - єдність організаційних, економічних, соціальних, правових, психологічних та інших аспектів менеджменту; 3) оптимізаційний - потребує спочатку кількісного визначення параметрів маркетингового антикризового управління, а потім розробку математичних моделей оптимізації; 4) ситуаційний - дії підприємства та її керівника мають залежати від поточного стану внутрішнього і зовнішнього середовища підприємства.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Проведене дослідження дає можливість стверджувати, що в сучасних умовах підвищеної невизначеності та ризику маркетинг має бути не просто однією з підсистем діяльності підприємства, а фундаментом, на якому ґрунтується робота усіх інших його підрозділів. Тому керівникам вітчизняних підприємств особливу увагу слід приділяти розробці ефективної маркетингової стратегії антикризового управління, яка враховуватиме специфіку функціонування та зовнішнього середовища конкретного підприємства і сприятиме виходу підприємства із кризового становища. Таке ставлення до впровадження антикризового управління надасть можливість не лише приймати найменш ризиковані управлінські рішення, які дозволять досягти поставленої мети і результату з мінімумом додаткових засобів і за мінімальних негативних наслідків, але й сприятиме досягненню цілей підприємства, покращенню його іміджу, підвищенню лояльності споживачів і зміцненню його конкурентних позицій.

Таким чином, роль маркетингу в антикризовому управлінні підприємством є провідною. Проте внесення у сучасних умовах господарювання відповідних змін у маркетингову діяльність підприємств вимагає дослідження її ефективності, що повинно стати предметом подальших досліджень.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1 Александров Г. А. Антикризисное управление : теория, практика, инфраструктура / Г. А. Александров; отв. ред. Г. А. Александров. – М.: БЕК, 2007. – 544 с.
- 2 Антикризисное управление:

учебник/ под. ред. Э.М. Короткова. – М. : ИНФРА-М, 2001. – 432 с.

3 Василенко В.О. Антикризове управління підприємством : навч. посібник / В.О. Василенко. – К. : ЦУЛ, 2003. – 504 с.

4 Ілляшенко С. М. Маркетинг для магістрів: Навч. посібник. – Суми: Університетська книга, 2007. – 928 с.

5 Камнева А.В. Дослідження існуючих інструментів та моделей антикризового управління на підприємстві / А.В.Камнева // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики, 2014, № 4 (28). – С.15 – 27.

6 Ковалева С. Маркетинговые затраты и маркетинговые инвестиции / С. Ковалева // Человек и труд. – 2010. – № 4. – С. 59 – 60.

7 Короткова О.В. Деякі аспекти реалізації антикризового управління в сучасних економічних умовах / О.В. Короткова, Н.В. Єгорова // Економіка та держава. – 2011. – № 5. – С.7–9.

8 Мельник Ю.М. Маркетингові інструменти антикризового управління підприємством / Ю.М. Мельник // Маркетинг. Менеджмент. Інновації : монографія / за ред. д.е.н., професора С.М. Ілляшенка. – Суми : ТОВ «Друкарський дім «Папірус», 2010. – С. 505-516.

9 Телін С.В. Антикризове управління як засіб запобігання банкрутству підприємств // Вісник ХНУ. –2010. – № 5. Економічні науки. – Том 2 – С.216.

10 Шершньова З.Є. Антикризове управління підприємством : навч. посіб. / З.Є. Шершньова, В. М. Багацький, Н. Д. Гетманцева; за заг. ред. З. Є. Шершньової. – К. : КНЕУ, 2007. – 680 с.

11 Шульгіна Л.М., Ткешелашвілі, М.Л. Маркетингове управління туристичними підприємствами : монографія / Л.М. Шульгіна, М.Л. Ткешелашвілі; Нац. техн. ун-т України «КПІ», Київ. нац. торг.-екон. ун-т, Європейський ун-т. – Київ-Тернопіль : Астон, 2011. – 296 с.

*Рецензент д.е.н., професор ХНУБА Чупир О.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Полякова О.М.*

УДК: 656.61.2.072.44+338.48

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО СЕГМЕНТА РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Ковылина М.А., аспирант (ОНМА)

С конца 90-х годов XIX столетия круизный бизнес выделился в самостоятельное направление морских перевозок и стал играть существенную роль в развитии экономик стран во всем мире. Пальма первенства в развитии круизного туризма принадлежит США, как по популярности посещения региона, так и по численности туриста. Европейское направление вышло на вторые позиции и по составу туристов и по популярности экскурсионных направлений: Средиземное море, Балтийское море, Фьорды, северные страны Европы, Атлантическое побережье Европы. Азиатское направление находится в активной стадии развития, и наконец, Черноморский регион приобретает все растущую популярность среди круизных операторов и туристов.

Популярность того или иного региона подразумевает не только наличие культурно-исторической ценности последнего, но и развитую инфраструктуру прибрежных комплексов. Порты Черного моря приобретают растущий интерес со стороны круизных операторов и туристов, но основной преградой на пути увеличения количества пассажирских судозаходов в украинские и другие порты Черного моря является недостаток развитости причальной и городской инфраструктуры.

Ключевые слова: *круизные компании, особенности развития сегмента, эффективность позиционирования, круизный регион, приоритеты качества.*

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО СЕГМЕНТУ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

Ковиліна М. А., аспірант (ОНМА)

З кінця 90-х років XIX сторіччя круїзний бізнес виокремився у самостійний напрям морських перевезень і став відігравати суттєву роль у розвитку економік країн у всьому світі. Пальма першості у розвитку круїзного туризму належить США, як за популярністю відвідування регіону, так і за чисельністю туриста. Європейський напрям відійшов на другі позиції і за складом туристів, і за популярністю екскурсійних напрямків: Середземне море, Балтійське море, Фіорди, північні країни, Атлантичне узбережжя Європи. Південно-східний напрямок знаходиться в активній стадії розвитку, і, нарешті, Чорноморський регіон набуває постійно зростаючої популярності серед круїзних операторів та їх клієнтів.

Популярність того чи іншого регіону передбачає не лише наявність культурно-історичної цінності останнього, але й розвинуту інфраструктуру прибережних комплексів. Порти Чорного моря набувають зростаючий інтерес з боку круїзних операторів та туристів, але основною перешкодою до збільшення кількості пасажирських суднозаходів до українських та інших портів Чорного моря є недостатня розвиненість причальної та міської інфраструктури.

Ключові слова: *круїзні компанії, особливості розвитку сегменту, ефективність позиціонування, круїзний регіон, пріоритети якості.*

PECULIARITIES OF DEVELOPMENT OF CRUISE SEGMENT OF THE SEA-BORNE TRADE MARKET

Kovylina M. A., postgraduate (Odessa National Maritime Academy)

Since the late 90-s of the 19th century the cruise business has separated into an independent branch of maritime transport and has begun to play an essential part in the development of economies of countries all over the world. The garland in the cruise business development belongs to the USA, both by attendance popularity of the region and by the tourist number. The European branch has taken the back seats both by the tourist-mix and by the popularity of excursion directions: the Mediterranean Sea, the Baltic Sea, Fiords, northern countries, Atlantic Coast of Europe. The South-East direction is on the active development stage, and, finally, the Black Sea region becomes increasingly popular among the cruise operators and their customers.

The popularity of a certain region implies not only availability of the cultural and historical value of the latter, but also of the extended infrastructure of the coastal facilities. The Black Sea ports acquire increasing interest on the part of the cruise operators and tourists, but the main obstacle to increase of the number of passenger ship entries to the Ukrainian and other Black Sea ports is the lack of development of the mooring and city infrastructure.

Keywords: *cruise companies, peculiarities of segment's development, efficiency of positioning, cruise region, quality priorities.*

Постановка проблеми. Не смотря на развитую сеть автомобильного авиатранспорта, в XX веке зарождается и активно развивается самостоятельная отрасль круизного судоходства [1]. В основе ее лежит устойчивый спрос на морские комфортные путешествия на специализированных лайнерах. Круизные морские путешествия, как особая часть глобального туристического рынка, показывают в своем развитии приоритетность влияния трех групп факторов: экономического роста, численности платежеспособного населения и наличия культурно-исторического наследия в зонах операторской деятельности.

Так центром летних круизов становится Средиземное море, острова Карибского бассейна. В зимний период расширяет свое значение Персидский залив. Тем не менее, такой глобальный оператор как Royal Caribbean Cruises заинтересован в реализации стратегии концессионного освоения конкурентных терминалов Черного моря.

Круизный сезон Балтийского моря короче Черного моря, но благодаря социально-экономической стабильности Рижский порт становится привлекательным для круизных лайнеров с пассажирами высокой платежеспособности, что и обеспечивает денежный поток в смежных подразделениях.

Это подчеркивает необходимость и возможность расширения роли в круизной индустрии Черноморского бассейна [1].

Анализ ситуации и исследований. В мировой структуре круизного бизнеса выделяются судоходные бренды и пассажирские порты. Именно они предопределяют потоки круизных пассажиров, на закономерностях которых и концентрируется внимание исследователей [2, 3]. К мировым крупным портовым центрам, специализирующимся на обслуживании круизных пассажиров, относится Майами (США), Генуя (Италия), Стамбул (Турция), Сингапур, Ванкувер (Канада), Гавайские острова. Большинство портов Средиземного, Северного и Балтийского морей являются центрами круизных технологий.

В последнее время активно позиционирует себя Дубай. Достаточно упомянуть, что в 1993 году отмечен приход только одного лайнера, в 2000 году – 170-судозаходов (25 тысяч пассажиров). После 2001 года в среднем ежедневно 1-2 судозахода круизных лайнеров. 75 – 100 тысяч пассажиров в течение года. Порт включен в программу грандтуров.

В XXI веке Дубай оказался ведущим портом на Ближнем Востоке по темпам развития. В кризисный 2009 год новый терминал Дубая принял 87 круизных лайнеров

с 260 тысячами пассажиров на борту. Еще в 2001 году в порт зашло только 17 лайнеров. В 2012 году порт посетило уже 150 круизных судов с числом отдыхающих, потенциальных покупателей сувениров – 400 тысяч человек.

В круизном бизнесе установились четкие закономерности ценообразования и глубины продаж [4]. В первом случае компании определенно реагируют на характер изменения покупательной способности потенциальных пассажиров круизных рейсов. Во втором случае реализация круизных туров основывается на форвардных принципах с глубиной продаж от 2,5 до 6 месяцев.

Интенсивное формирование качественных параметров круизной индустрии и экстенсивность предложения провозной способности флота при одновременном расширении региональных сегментов позиционирования предопределяют концентрацию исследований [5, 6]. Этот сегмент морской транспортной индустрии недостаточно освещен в отечественной литературе. Имеется лишь одна монография под редакцией Н.Т. Примачева, Н.Н. Примачевой «Проблемы устойчивого развития подсистем глобальной морской транспортной индустрии» [1]. Более обширно проблема освещается в зарубежной литературе (J. C. Holloway, C. B. Chin, A. Steinecke) [2]. Однако остается не раскрытой проблема основных параметров формирования круизного сегмента в мировом судоходстве, а так же особенности формирования круизной зоны в Черноморском регионе.

Задачи и цели статьи. Стабильный рост круизного рынка морской торговли с выделением приоритетных направлений становится важнейшим фактором растущего спроса на круизные путешествия. Одновременно, несмотря на высокую динамику развития отрасли в целом, отмечается существенная дифференциация параметров освоения отдельных регионов. Среди **нерешенных проблем** устойчивого развития региональных подсистем глобальной круизной индустрии выделяется противоречивость оценки причин и факторов неравномерности развития как внутривидовых составляющих морских пассажирских перевозок, так особенностей формирования развития локальных составляющих круизного рынка. Особые

проблемы в этом отношении возникают в процессе выбора адекватного развития Черноморского круизного региона. В этом аспекте основной **целью статьи** рассматривается анализ условий и закономерностей развития круизного судоходства в локальных зонах Мирового океана, а также исследуется вопрос особенностей развития круизного судоходства в Черноморском регионе.

Основной материал. В основе формирования и развития круизного рынка лежат три основополагающих направления: географическое (расширение географических регионов круизного судоходства), развитие судоходных брендов (собственно сами компании и их стратегии ведения бизнеса) и физическое (пассажирский состав).

1. Географическое направление развивается следующим образом:

- прежде всего, развиваются направления и порты, расположенные на главных транспортных коридорах и узлах, а также направлениях, которые ориентированы на развитие туризма (Карибские острова, Центральная и Южная Америки, Средиземное море);

- лидирующие позиции занимают страны с развитой инфраструктурой и лояльной политикой государства, позволяющей оперативно реагировать на все колебания рынка (США, Великобритания, Испания и др.);

- насыщение рынка традиционными маршрутами порождает создание экзотического туристического продукта. Это, как правило, удаленные экзотические направления, доступ к которым ограничен, но вызывает интерес в силу своей новизны (Индия, Китай, удаленные острова);

- тенденция формирования нового привлекательного направления, которое не обладает особенными историко-культурными качествами, но получило популярность благодаря правильной маркетинговой политике государства и крупного капитала. Такие направления, как правило, выделяются в отдельный регион посещения и представляют интерес для туриста (Дубай).

2. Позиционирование судоходной компании на рынке услуг.

Создание конкурентно-устойчивой стратегии ведения бизнеса судоходной компании. В круизном рынке сложился ограниченный круг участников, каждый из которых занял определенную нишу и обслуживает определенный уровень интересов, каждый из которых направлены на определенную аудиторию.

3. Физическое направление развивается по следующим этапам:

- основную долю клиентской базы составляют граждане тех стран, где получило максимальное развитие круизного судоходства (США, Европа);

- создание новых потенциальных клиентов в странах, имеющих свой выход к морю, но с плохо развитой круизной средой (Украина, Индия), либо в странах, географически удаленных от развитых круизных центров (Китай, ЮАР).

Приток круизных пассажиров в отдельные приморские страны колебался в пределах 22 – 36%. Интенсивно восстанавливался после кризисных периодов американский сегмент (7%). Более медленно наращивал потоки европейский сегмент до 4%. Устойчивость сегмента круизной региональной подсистемы системно обусловлена, прежде всего, особенностями историко-цивилизационной характеристики [7]. В этом отношении Черноморский бассейн имеет несомненные преимущества по сравнению устойчиво используемыми морскими регионами.

Этнографическая характеристика и рекреационные качества, как показывает история пассажирского судоходства на Черном море, можно отнести к конкурентному уровню. На этой основе формировался первоначальный круизный потенциал бассейна. И он же рассматривался ведущими операторами в качестве перспективного развития регионального круизного сегмента.

Особенностью круизного судоходства в этом плане становится устойчивость временной глубины оплаты круизного путешествия по регионам. Она находится в пределах 2,5 – 3 месяцев, что в определенной степени благоприятно сказывается на формировании рабочего капитала судоходных компаний.

Анализируя особенности формирования мирового круизного

судоходства и факторы формирования отдельных круизных подсистем рынка, необходимо отметить критерии, по которым круизные операторы выбирают порты заходов для своих судов. В последние годы круизные компании выбирают порты заходов по следующим критериям:

1) порты должны предложить цельный туристический продукт, рассчитанный на один день пребывания туриста, при этом необходимо располагать необходимой инфраструктурой. Туристический продукт должен отвечать современным трендам и должен быть оформлен в виде предложения, при чем таким образом, чтобы туристические компании могли бы продать его своим клиентам. При формировании туристического продукта необходимо учитывать лояльную ценовую политику, при которой круизные фирмы смогут извлекать свою выгоду от продажи туристического продукта в том или ином порту;

2) адекватные портовые сборы, количество и размер налогов;

3) государственная политика по охране окружающей среды и обеспечения безопасного пребывания в порту пребывания;

4) интерес туриста к определенному региону, учитываются отзывы клиентов о портах пребывания, а также информация, полученная от турагентов;

5) одним из основополагающих критериев выбора региона плавания является наличие нескольких интересных для туриста портов захода, расположенных на небольшом расстоянии друг от друга. На сегодняшний день, в условиях сокращения издержек в круизном судоходстве, экономия топлива при переходе между портами захода влечет за собой уменьшение цены на весь круизный пакет, и, впоследствии, увеличение спроса на него. В этом плане Черноморский бассейн отвечает этому требованию, т.к. имеет 5-6 портов, расположенных на относительно небольшом расстоянии и представляют культурно-историческую ценность для туриста. Это дает возможность выделить Черноморский регион в отдельное туристическое направление, которое с каждым годом приобретает растущую популярность.

Однако порты Черного моря вследствие недостаточно развитой инфраструктуры традиционно пользовались

популярностью среди судов среднего и малого размера. Учитывая тот факт, что в последнее время наметилась тенденция к сокращению круизного флота среднего размера, в порты Черного моря заходят преимущественно малые суда или крупные круизные пассажиры, вместимостью свыше 1000 человек. К сожалению из всех Украинских портов, лишь одна Одесса способна принимать суда, длина которых выше 300 м., остальные не располагают соответствующей причальной глубиной и инфраструктурой. В то время как мировой круизный флот растет в основном за счет судов, длина которых 250-300 м. и выше. Таким образом, круизные порты Украины проигрывают другим более конкурентоспособным портам, таким как Стамбул, Трабзон, Варна, Батуми и др.

Необходима программа-стратегия развития не только украинских портов, но всех других портов Черного моря, заинтересованных в развитии круизного судоходства. Только единые согласованные действия администраций портов Черного моря дадут хороший результат, правильно заявив о себе на международном рынке, как единый круизный регион, а не отдельные порты. Т.к. круизных операторов интересуют не отдельно взятые порты заходов, а несколько взаимоувязанных между собой портов-городов, представляющий собой готовый туристический продукт. Поэтому так необходимо объединенная, согласованная политика администраций круизных портов Черного моря.

Таким образом, единая программа развития портов Черного и Азовского морей на данный этап должна включать в себя две позиции:

- привлечение мега-лайнеров, что подразумевает собой участие крупных портовых городов-портов Черного моря (Варна, Констанца, Одесса, Батуми, Сочи, Стамбул). В этом списке актуальны порты Ялта и Севастополь, но в силу политических конфликтов, эти порты остались за бортом;
- привлечение маломерных судов (экспедиционных), направленных на посещение небольших портов Черного и Азовского морей; подразумевает участие в ней кроме перечисленных больших портов, и такие порты как Феодосия, Таганрог, Батуми, Трабзон, Нессебр.

Так же необходимо отметить, что одной из причин небольшого числа заходов в Черноморский регион, является недостаток рекламной информации в международном информационном поле (профильные издания, участие в международных конференциях, симпозиумах, проектах).

Потенциал круизных портов Черного и Азовского морей очень большой – он располагает 7 крупными и 10 малыми портами. Инфраструктура этих портов не во всех достаточно развита для обслуживания судов соответствующего им класса. Следовательно, для привлечения круизных судов в регион необходима объединение усилий портов, грамотно составленная рекламная компания данного региона и необходимая модернизация соответствующей инфраструктуры.

Выводы. Трансформационные процессы в круизном сегменте глобального рынка морской торговли обусловлены тремя группами факторов: повышением социально-экономических стандартов жизни, существенным прогрессом в судостроении, обеспечившим реализацию стратегии эффекта масштаба и расширением привлекательности морского туризма.

Морские государства, используя исторический опыт и экстенсивность роста спроса на морские круизы, активизируют развитие этого вида национальной индустрии [8]. Одновременно проявляются две тенденции в обеспечении непрерывного роста этого сегмента рынка морской торговли. Это управление системной безопасностью пассажиропотоков и расширение регионов круизного судоходства.

В социально-экономическом и рекреационном аспектах Черноморский бассейн относится к перспективным по параметрам развития круизного судоходства. Однако, необходимо решение ряда проблем, из которых выделяются: модернизация причальной и городской инфраструктуры, приведение ее в соответствие с требованиями круизных операторов, консолидация усилий портов, грамотная рекламная политика, развитие конкурентных по качеству туристических услуг, обеспечение безопасности мореплавания и надежности берегового обслуживания пассажиров.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Проблемы устойчивого развития подсистем глобальной морской транспортной индустрии: Монография/Под ред. Н. Примачева, Н. Примачев, Klimek. – Gdansk, Одесса, 2014. - 316 с.
2. Chin C. B. N. Cruising in the Global Economy /C. B. N. Chin Hampshire: ASHGATE, 2008. – 184 p.
3. Голубкова И. А. Экономический механизм развития круизного судоходства Украины: Моногр./И. А. Голубкова.- Одесса: ИПРиЭЭИ НАН Украины, 2011. – 320 с.
4. Schulz A. Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus / A. Schulz, J. Auer. - Munchen: Oldenbourg, 2010. – 398 p.
5. Мельник І. Л. Іманентні особливості системи управління інноваціями круїзних судноплавних компаній [Електронний ресурс]/ І. Л. Мельник //Ефективна економіка. – 2014. - №12. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua>
6. Мальська М. П. Міжнародний туризм і сфера послуг: підручник /М.П.Мальська, Н.В. Антонюк, Н.М. Ганина. – К.: Знання, 2008. – 661 с.
7. Steinecke A. Themenwelten im Tourismus/ A. Steinecke.- Munchen: Oldenbourg, 2009. – 348 с.
8. Холловой Дж. К. Туристический бизнес: пер.с англ. / Н. Тейлор. – К.: Знання, 2007.- 798 с.

*Рецензент д.э.н., профессор ОНМА Примачев Н.Т.
Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГУЖТ Зубенко В.А.*

УДК: 336.713

**ФОРМУВАННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ПРОЦЕНТНОЇ ПОЛІТИКИ
ВІТЧИЗНЯНИХ БАНКІВ: ПРАКТИЧНИЙ ДОСВІД ЇЇ РЕАЛІЗАЦІЇ**

Остропольська Є. В., к.е.н.

(ПВНЗ «Міжнародний науково-технічний університет ім. ак. Юрія Бугая»)

В статті висвітлюються питання формування і реалізації ефективної процентної політики банків України. З метою аналізу ефективності процентної політики проведено аналіз банківської діяльності (на прикладі ПАТ «Укргазбанк»), що є одним із найважливіших завдань економічного аналізу, вирішення якого ґрунтується на застосуванні методу коефіцієнтів. Підвищення ефективності діяльності банку є надзвичайно важливим. З цією метою автором запропоновано низку заходів щодо підвищення ефективності процентної політики банку.

Ключові слова: банк, процент, процентна політика, процентна ставка, депозит, кредит.

**ФОРМИРОВАНИЕ ЭФФЕКТИВНОЙ ПРОЦЕНТНОЙ ПОЛИТИКИ
ОТЕЧЕСТВЕННЫХ БАНКОВ: ПРАКТИЧЕСКИЙ ОПЫТ ЕЕ
РЕАЛИЗАЦИИ**

Остропольская Е. В., к.э.н.

(ЧВУЗ «Международный научно-технический университет им. ак. Юрия Бугая»)

В статье освещены вопросы формирования и реализации эффективной процентной политики банков Украины. С целью исследования эффективности процентной политики

проведен анализ банковской деятельности (на примере банка «Укргазбанк»), что является одной из важнейших задач экономического анализа, решение которой основывается на применении метода коэффициентов. Повышение эффективности деятельности банка является чрезвычайно важным. С этой целью автором предложен ряд мероприятий относительно повышения эффективности процентной политики банка.

Ключевые слова: банк, процент, процентная политика, процентная ставка, депозит, кредит.

THE FORMATION OF EFFECTIVE INTEREST RATE POLICY OF NATIONAL BANKS: THE PRACTICAL EXPERIENCE OF ITS IMPLEMENTATION

*Ostropolska Y.V., candidate of economic sciences
(the academician Yuriy Bugay Internationa Scientific and Technical University)*

The article highlights the issues of formation and implementation of efficient interest rate policy of Ukrainian banks. Strategic direction of enhancing the effectiveness of interest rate policy of banks is the creation of conceptual basis for the formation and implementation of interest rate policy of the bank and methodological support of its application, that provides a set of methods, instruments and tools aimed at improving the efficiency of deposit and credit operations while maintaining an acceptable level of interest rate risk and expand the client base of the bank in the conditions of economic uncertainty. To study the effectiveness of interest rate policy the analysis of banking activity (on the example of the bank "Ukrigasbank") was made which was based on the application of method of coefficients. Improving the efficiency of the bank's activities is extremely important. The author proposes a number of measures for strengthening the effectiveness of interest rate policy of the bank.

The practical application of the proposed directions of improvement of the interest rate policy of the bank will strengthen its financial condition and improve its financial performance in unstable economic environment.

Keywords: bank, finance, interest rate policy, interest rate, deposit, loan.

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку економіки України кредитні та депозитні відносини між банками та економічними суб'єктами мають велике значення. Вони здійснюються на платній основі шляхом встановлення депозитного і позичкового відсотка, рівень якого визначається відповідно до процентної політики банку. Процентна політика є однією з ключових складових елементів управління банківською діяльністю. Вивчення динаміки руху процентних ставок показує, що процентна політика характеризує непрості механізми оцінки ощадної та кредитної політики банку. В інтересах банку проводити таку процентну політику, яка б повною мірою забезпечувала йому отримання необхідного рівня прибутку і була приваблива для існуючих і потенційних клієнтів. Проте за умов економічної і політичної нестабільності в країні банки стикаються зі значними труднощами у формуванні і реалізації

ефективної процентної політики.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі аспекти цієї проблеми висвітлені у наукових працях таких вчених, як: Дж. Сінкі [8], П. Роуза [9], Л. Примостки [5], О. Васюренка [1], В. Вітлінського [2], В. К. Раєвського [4], І. Сало та інших [4].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Разом з тим, незважаючи на проведені дослідження, залишаються дискусійними тлумачення базових понять процентної політики банку; не до кінця вивчені фактори її формування, а наявні рекомендації щодо підвищення її ефективності не дають бажаних результатів. Цим визначився вибір теми статті, мета, завдання і зміст виконаного дослідження.

Мета дослідження: на основі системного підходу надати оцінку процесу формування і реалізації процентної політики банку на прикладі ПАТ «Укргазбанк» і виробити практичні рекомендації щодо

підвищення ефективності процентної політики цього банку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Оцінка ефективності банківської діяльності є одним із найважливіших завдань економічного аналізу, вирішення якого ґрунтується на застосуванні методу коефіцієнтів. Сутність методу коефіцієнтів полягає у побудові системи взаємозв'язаних показників, які всебічно характеризують стан і динаміку об'єкта дослідження. Розраховані коефіцієнти дають змогу фінансовому аналітику поглибити висновки про фінансовий стан банку, оскільки абсолютні значення дають повну картину лише у виняткових випадках.

Показники ефективності розраховують за результатами діяльності банку за рік. При розрахунках за квартал чи півріччя показники необхідно приводити до річного рівня.

Основними показниками, які характеризують прибутковість банку, є такі:

- норма прибутку на капітал (рентабельність капіталу);
- рентабельність (прибутковість) активів;
- рентабельність витрат;

- чистий спред;
- чиста процентна маржа;
- рівень іншого операційного доходу.

Ці показники та розглянуті вище коефіцієнти загальної дохідності активів та дохідності процентних активів дають змогу досить повно охарактеризувати діяльність банку з погляду її ефективності.

Норма прибутку на капітал (RK) характеризує ефективність використання капіталу і розраховується як відношення чистого прибутку (П) до балансового капіталу (К). Даний коефіцієнт показує, скільки чистого прибутку припадає на 1 грн капіталу банку і характеризує економічну віддачу капіталу. У світовій практиці норма прибутку на капітал (ROE) є основним показником ефективності діяльності банку. Норма прибутку на капітал розраховується за формулою:

$$RK = (П / К)100\%, \quad (1)$$

де П – прибуток;
К – балансовий капітал.

Банк працює ефективно у тому разі, коли значення показника не менше 15%.

Таблиця.1

Динаміка норми прибутку на капітал ПАТ «Укргазбанк» за 2012 – 2014 рр.

Показник	01.01.2013р.	01.01.2014р.	01.01.2015р.
Чистий прибуток / збиток, тис. грн.	1100254	1001973	-2801124
Балансовий капітал, тис. грн.	3814550	4522482	1570507
Норма прибутку на капітал,%	28,84	22,16	-178,36

Дані табл. 1 свідчать про зменшення ефективності використання капіталу на протязі аналізованих років. Так, на 01.01.2014р. сума прибутку зменшилась на 8,93% у порівнянні з показником на 01.01.2013р. Негативна тенденція зменшення рівня прибутковості банку спостерігалась і на протязі всього 2014 року. Так, на 01.01.2015р. спостерігались збитки у сумі -2801124 тис.грн., що свідчить про низьку ефективність роботи банку.

Рентабельність активів^о(Ra) визначається відношенням чистого прибутку до сукупних активів банку, тобто до ресурсів, що управляються.

$$Ra = (П / А) * 100\% , \quad (2)$$

де П – прибуток;
А – активи банку.

Банк ефективно використовує наявні ресурси в тому випадку, коли значення показника не менше 1 %.

Дані табл. 2 дозволяють констатувати також стійку негативну тенденцію щодо зниження показників рентабельності активів ПАТ «Укргазбанк» в аналізованих періодах. Даний показник відображає внутрішню політику банку, професіоналізм його менеджерів, які повинні підтримувати оптимальну структуру активів і пасивів з погляду доходів і витрат. Тому у світовій практиці багато спеціалістів вважають даний показник (ROA) найкращим показником для

оцінювання ефективності роботи менеджерів банку.

Таблиця 2

Рентабельність активів ПАТ «Укргазбанк» за 2012 – 2014 рр.

Показник	01.01.2013р.	01.01.2014р.	01.01.2015р.
Чистий прибуток / збиток, тис. грн.	1100254	1001973	-2801124
Сукупні активи, тис. грн.	20997238	23793944	21027912
Рентабельність активів, %	5,24	4,21	1,33

Рентабельність витрат (RB) визначається як відношення прибутку до витрат.

$$RB = (П/В) * 100\%, \quad (3)$$

де П – прибуток;
В – витрати.

Дані табл. 3 розкривають структуру витрат ПАТ «Укргазбанк» за аналізований період і дозволяють стверджувати, що у структурі витрат найбільшу питому вагу мають процентні витрати та адміністративні витрати. Значне зниження рентабельності активів ілюструє низький рівень віддачі витрат банку й показує зниження суми

прибутку, що припадає на одиницю витрат.

Чистий спред (ЧС) характеризує рівень узгодженості процентної політики банку за кредитними і депозитними операціями.

$$ЧС = \frac{ПД}{КП} * 100 - \frac{ПВ}{ПЗ} * 100, \quad (4)$$

де ПД — процентні доходи за кредитними операціями;

КП — кредитний портфель;

ПВ — процентні витрати за депозитами;

ПЗ — підпроцентні зобов'язання.

Таблиця 3

Рентабельність витрат ПАТ «Укргазбанк» за 2012 – 2014 рр.

Показник	01.01.2013р.	01.01.2014р.	01.01.2015р.
1. Прибуток / збиток, тис. грн.	1100254	1001973	-2801124
2. Витрати, тис. грн., у тому числі	2114332	2181232	2838940
у тому числі:			
2.1 Процентні витрати, тис. грн.	1361384	1384006	1727795
2.2 Комісійні витрати, тис. грн.	30728	30311	48205
2.3 Адміністративні та інші операційні витрати, тис. грн.	722220	766915	1062940
3. Рентабельність витрат, %	52,04	45,94	98,67

Таблиця 4

Чистий спред по ПАТ «Укргазбанк» за 2012 – 2014 рр.

Показник	01.01.2013р.	01.01.2014р.	01.01.2015р.
Процентні доходи, тис. грн.	2165829	2357308	2805330
Кредитний портфель, тис. грн.	8675121	10257721	10034858
Процентні витрати, тис. грн.	1361384	1384006	1727795
Підпроцентні зобов'язання, тис. грн.	15493052	17264172	18936548
Чистий спред, %	16,18	14,96	18,84

Проведений аналіз чистого спреду пов'язаний із процентною політикою банку, яка відображається у динаміці процентних ставок за активними і пасивними операціями. Чистий спред — це різниця між середніми

процентними ставками, отриманими і сплаченими. За його допомогою визначається необхідна мінімальна різниця між ставками за активними і пасивними операціями, яка дасть змогу банку покрити витрати, але не принесе

прибутку (мінімальне значення показника 0). Дані таблиці 4 дозволяють констатувати, що у цілому ПАТ «Укргазбанк» проводить зважену процентну політику. За період з 01.01.2013р. по 01.01.2015р чистий спред збільшився на 2,66%. І, в цілому, за аналізований період, значення показника чистого спреду було значно вищим за його оптимальне значення (оптимальне значення показника не менше 1,25%).

Чиста процентна маржа (ЧПМ) дає змогу оцінити здатність банку утворювати

чистий процентний дохід, використовуючи загальні активи. До деякої міри можна вважати, що цей показник характеризує ефективність структури активів банку. Чиста процентна маржа обчислюється як відношення чистого процентного доходу (ЧПД) до загальних активів банку (А):

$$\text{ЧПМ} = (\text{ПД} - \text{ПВ}) / \text{А} * 100\%, \quad (5)$$

де ПД — процентний дохід;
ПВ — процентні витрати.

Таблиця 5

Чиста процентна маржа по ПАТ «Укргазбанк» за 2012 – 2014 рр.

Показник	01.01.2013р.	01.01.2014р.	01.01.2015р.
Процентні доходи, тис. грн.	2165829	2357308	2805330
Процентні витрати, тис. грн.	1361384	1384006	1727795
Сукупні активи, тис. грн.	20997238	23793944	21027912
Чиста процентна маржа, %	3,83	4,09	5,12

Аналізуючи чисту процентну маржу, слід брати до уваги її призначення: маржа слугує для покриття витрат банку і ризиків, у тому числі й інфляційного, створення прибутку, покриття договірних угод. Оптимальним значенням показника є 4,5 %. Зменшення процентної маржі, нижче оптимального значення, на 01.01.2013р. та на 01.01.2014р. сигналізувало про існування у дані періоди загрози банкрутства. Основними причинами зменшення процентної маржі, на нашу думку, було: зниження процентних ставок за кредитами; подорожчання ресурсів; скорочення питомої ваги дохідних активів у

загальному їх обсязі; недостатньо ефективна процентна політика. На 01.01.2015р. рівень показника чистої процентної маржі стабілізувався і перевищив оптимальне значення на 0,62 пункти, що свідчить про підвищення ефективності діяльності ПАТ «Укргазбанк».

Рівень іншого операційного доходу (Ріод) відносно загальних активів (А) характеризує ступінь залежності фінансового стану банку від «нетрадиційних» доходів.

$$\text{Ріод} = (\text{ІОД} / \text{А}) * 100\% \quad (6)$$

Таблиця 6

Рівень іншого операційного доходу по ПАТ «Укргазбанк» за 2012 – 2014 рр.

Показник	01.01.2013р.	01.01.2014р.	01.01.2015р.
Інший операційний дохід, тис. грн.	13921	79594	49695
Сукупні активи, тис. грн.	20997238	23793944	21027912
Рівень іншого операційного доходу, %	0,066	0,335	0,236

За даними табл. 6 можна констатувати, що у ПАТ «Укргазбанк» існує незначна диверсифікація додаткових платних послуг і відсутнє хибне тяжіння до спекулятивних прибутків для покриття дефіциту основного процентного доходу банку.

За своїм складом наведені коефіцієнти поєднують періодичні показники, тобто

показники, обчислені за відповідний період (дохід, витрати, прибуток), і моментні показники, абсолютний розмір яких визначається на відповідний момент часу згідно з балансом (активи, капітал).

Погіршення показників прибутковості капіталу та активів спричинилося насамперед нарощуванням капітальної бази та сукупних

активів в банку без адекватного приросту прибутків.

Висновок. Наразі підвищення ефективності діяльності банку є надзвичайно важливим. З цією метою пропонуємо наступні напрямки підвищення ефективності процентної політики цього банку:

1) проведення ефективної маркетингової і процентної політики, що дозволить забезпечити зростання групи активів, які приносять процентний дохід;

2) управління ризиком процентних ставок: досягнення цільового рівня чистої процентної маржі, спреда, чистого процентного доходу, прогнозування руху процентних ставок, визначення динамічної структури активів і пасивів на підставі геп-аналізу, використання засобів хеджування;

3) узгодженість відсоткових ставок за депозитами і відсоткових ставок за кредитами;

4) формування відсоткової політики банку на ринку банківських ресурсів з урахуванням можливостей прибуткового їх розміщення в активи банку;

5) розширення критеріїв диференціації процентних ставок за кредитами і депозитами банку;

6) стимулювання відсотковою політикою більш активного залучення тимчасово вільних коштів населення у активний банківський оборот;

7) використання інструментарію процентної політики банку для підвищення стабільності і ліквідності банківської установи.

Практичне застосування запропонованих напрямків удосконалення процентної політики банку буде сприяти зміцненню його фінансового стану та покращенню фінансових результатів діяльності в умовах нестабільного економічного середовища.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Васюренко О. Процентна ставка як чинник особистих заощаджень / О. Васюренко // Фінанси України. – 2013. - № 8. – С. 109-115.

2. Вітлінський В. Грошова-кредитна діяльність банків: Навч. Посібник /В. Вітлінський – К.: Вид-во Європ. ун-ту, 2011. – 339с.

3. Мороз А.М.” НБУ і грошово-кредитна політика” /А.М. Мороз. – Київ: КНЕУ, 2012. – с. 368-375.

4. Раєвський К.Є. Методичні рекомендації щодо економічного аналізу діяльності комерційного банку / К. Раєвський, Т. Раєвська // Вісник НБУ. – 2013. - № 4. – с. 35 – 48.

5. Примостка Л. Сукупний ризик банку: методика оцінки на основі нормативно-індексної моделі [Текст] / Л. Примостка, О. Лисенок // Вісник Національного банку України : Науково-практичний журнал. - 2013. - N5. - С. 34-38

6. Річні звіти представлені Департаментом банківського нагляду та Департаментом бухгалтерського обліку та розрахунків в ПАТ “Укргазбанк” за 2012-2014 рр.

7. Фредерік С. Економіка грошей, банківкої справи і фінансових ринків / С. Фредерік / Переклад з англ. Наук. Редакція перекладу С. Панчишина. – К.: Основи, 2010. – С. 107-179.

8. Синки Дж. мл. Управление финансами в коммерческих банках /. / Пер.с англ. 4-го переработанного изд. / Под ред. Р.Я. Левиты, Б.С. Пинскера.-М.:Catalaxy, 2010, с.716-745.

9. П. Роуз Банківський менеджмент / П. Роуз / Переклад з англ. Наук. Редакція перекладу І. Рогозін. – К.: Вектор, 2013. – С. 107-179.

*Рецензент д.е.н., професор ДДМА Рекова Н.Ю.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Зубенко В.О.*

УДК: 330.341.1(4)

РОЛЬ СУЧАСНИХ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ В АКТИВІЗАЦІЇ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В НОВИХ КРАЇНАХ- ЧЛЕНАХ ЄС

*Сідоров В.І., к.е.н., професор, декан,
Азібек'ян Г.Я., аспірант (ХНУ ім. В.Н.Каразіна)*

В роботі авторами проаналізовані роль та значення формування найсучасніших логістичних транспортних систем для активізації зовнішньоекономічної діяльності в умовах інтеграційних процесів, які сьогодні відбуваються в Європі. Автори роботи довели, що макрологістична європейська регіональна структура має великий вплив на подальшу активізацію зовнішньоекономічної діяльності та особливо в країнах, які нещодавно стали членами ЄС. Авторами роботи доведено, що для оптимізації розміщення логістичних потужностей на макрорівні найбільш сприятливим являється метод визначення місця розташування логістичного центру на основі показників привабливості регіону по запропонованій системі факторів.

Ключові слова: глобалізація, інтеграційні процеси, транспорт, регіональні логістичні системи.

РОЛЬ СОВРЕМЕННЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В АКТИВИЗАЦИИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В НОВИХ СТРАНАХ - ЧЛЕНАХ ЕС

*Сидоров В.И., к.э.н, профессор, декан,
Азибекьян Г.Я., аспирант (ХНУ им. В.Н. Каразина)*

В работе авторами проанализированы роль и значение формирования современных логистических транспортных систем для активизации внешнеэкономической деятельности в условиях интеграционных процессов, которые сегодня происходят в Европе. Авторы работы доказали, что макрологистическая европейская региональная структура имеет большое влияние на дальнейшую активизацию внешнеэкономической деятельности и особенно в странах, которые недавно стали членами ЕС. Авторами работы доказано, что для оптимизации размещения логистических мощностей на макроуровне наиболее благоприятным является метод определения места расположения логистического центра на основе показателей привлекательности региона по предложенной системе факторов.

Ключевые слова: глобализация, интеграционные процессы, транспорт, региональные логистические системы.

THE ROLE OF MODERN LOGISTICS SYSTEM IN ENHANCING FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY IN THE NEW EU MEMBER STATES

*Sidorov V.I., k.e.n, prof. , Dean,
Azibek'yan H.Ya., postgraduate student (Kharkiv National University VN Karazin)*

In this paper reveals the essence and content of macrologistical European regional structure, which today is one of the most important factors in further intensification of foreign trade activities in terms integrotsionnyh processes that occur in the European Union.

In addition, the authors proved that for optimization of logistics capacities at the macro level is the most appropriate method for determining the location of the logistics center on the basis of

indicators of the attractiveness of the region to the proposed system factors. Methods of selecting the location of the logistics center was introduced in the stepwise algorithm. The algorithm used in the method of statistical analysis of the "pattern", the matrix of pairwise comparisons, analytic hierarchy process. With the help of the algorithm choice of the location of the logistics center will be scientifically based, which will allow to attract investments and create an efficient transport and logistics system.

Keywords: *globalizatsiya, integration processes, transportation, regional logistics systems.*

Постановка проблеми.

Структурні зрушення, які сьогодні характеризують процеси як світового виробництва так і процеси, які відбуваються в світовій торгівлі, значною мірою визначаються саме змінами, які відбуваються в світовому транспортному комплексі. Сучасні процеси глобалізації передбачають безперешкодне переміщення товарів та ресурсів, що об'єктивно неможливо здійснити без розвинутої транспортної системи.

В сучасному транспортному комплексі існують суперечливі тенденції. З одного боку, транспорт є інфраструктурною галуззю, яка залежить від галузей матеріально-технічних благ, а з другого боку, транспорт має істотний вплив на регіональний розподіл виробничих потужностей та приймає участь в процесі відтворення в якості важливої складової частини системи економічних відносин.

Саме тому, вивчення системи формування регіональних логістичних транспортних систем є актуальною темою, та потребує подальших наукових досліджень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сьогодні ціла низка вчених займається питаннями формування та розвитку логістичних систем. Так, дослідженням теоретико-методологічних аспектів створення та функціонування інтегрованої логістичної системи присвячені роботи таких вчених, як Карасева В.А., Голікова А.П., Довгаль О.А., Назаренка В.М., Назаренка К.С., Емирова А.Е., Килля М.Ю., Сергеева В.І., Бауерсокса Д.Дж., Сагайдак - Никитюк Р.В., Дібської В.В., Бродецького Г.Л., Рахмангулова А.Н., Саати Т., Сизого С.В. [1-17] та ін. Усі ці вчені в своїх роботах розглядали теоретичні аспекти функціонування логістичних систем або на рівні підприємства, або на рівні галузі.

Але ж питання формування національної логістичної системи,

незважаючи на їх актуальність, ще не знайшли достатньої розробки як в працях вітчизняних, так і зарубіжних авторів. Особливої уваги потребують питання методології розробки та функціонування таких систем.

Метою статті є аналіз загальних аспектів формування макрологістичної європейської регіональної системи та розгляд методологічних питань розташування національних логістичних центрів.

Вклад основного матеріалу дослідження. Характерне посилення інтернаціоналізації та глобалізації виробництва, яке спостерігається останні десятиріччя, призвело в свою чергу, до інтернаціоналізації та глобалізації транспортно-логістичних систем та товаропровідних мереж.

Відповідно до досліджень Д. Бауерсоксу, в логістиці основними рушійними силами глобалізації є: економічне зростання; перспективи розвитку світових ринків; регіоналізація; глобальна конкуренція; експансія технологій; перерегулювання транспорту; розвиток логістичної інфраструктури [1]. Сьогодні глобалізація стає основною тенденцією розвитку макрологістичних систем, що з одного боку відображає глобалізацію ринків збуту готової продукції, виробництва, постачання матеріальних та трудових ресурсів, капіталів, а з другого боку створення та функціонування глобальних міждержавних транспортно-логістичних, телекомунікаційних, дистрибутивних та інших макрологістичних систем.

Особливого значення сьогодні набуває в сучасному світовому розвитку таке явище, як економічна інтеграція. Під інтеграцією економічних систем розуміється «взаємодія економічних систем держав-учасниць інтеграційного угруповання, з метою усунення дискримінацій між господарськими одиницями та створення якісної нової

міжнародної економічної структури більш високого рівня за допомогою злиття економічних систем - суб'єктів, що інтегруються [3., с.454].

Об'єктивний процес інтернаціоналізації господарського життя, який є наслідком стрімкого зростання науково-технічного прогресу, визначає необхідність світової та регіональної інтеграції.

Вплив вищезазначених процесів усе більше поглиблює міжнародний розподіл праці, який посилює взаємозалежність соціально-економічного та політичного розвитку окремих країн, а їхні економічні системи усе більш доповнюють одна одну, роблячи вкрай необхідною підтримку відповідності між матеріальним виробництвом та споживанням товарів в міжнародному масштабі. Проблеми, які виникають, з успіхом вирішуються об'єднаними зусиллями декількох країн. Виникає спільність господарчого життя певних країн, яка характеризується наявністю свого міжнародного ринку, окремих загальних економічних пропорцій, спільних завдань та виробничих організацій, інститутів, тобто починається процес господарчої, у тому числі і логістичної інтеграції.

Важлива роль в глобальній логістиці відводиться фактору регіоналізації. На думку автора, регіональні аспекти логістики потрібно розглядати не тільки на рівні окремої країни, але й на рівні регіонального об'єднання країн, яким є Європейський Союз. Європейське інтеграційне угруповання, його створення є об'єктивним процесом, який відобразив закономірності світового розвитку, метою якого є об'єднання зусиль для створення оптимальної структури виробництва, стимулювання його оновлення на основі новітніх досягнень науки і техніки, підвищення конкурентоспроможності продукції, забезпечення успішного її збуту та оновлення економіки на основі логістизації.

Макрологістична європейська регіональна структура вважається однією з найуспішніших систем серед інших макрологістичних регіональних структур. Проаналізуємо генезис створення макрологістичної системи Європейського Союзу.

Країни ЄС одними з перших серед інших країн та регіонів світу зіткнулись з проблемами транспортної логістики. Основною причиною цього була значна кількість країн на досить невеликій світовій території, коли процеси інтеграції стримувались відцентровими тенденціями в транспортній галузі, яка залишається важливою зброєю держави та національних корпорацій проти монополій інших країн.

Спеціалістами було підраховано, що збитки внаслідок відомої автономії та захисту економічного суверенітету в країнах-членах ЄС наприкінці 80-х років складала біля 400 млрд. дол. на рік [4].

У 80-х роках 20 століття гостро постало питання про об'єднання окремих транспортних систем в загальноєвропейську регіональну транспортну систему, метою якої повинен бути безперервний процес транспортування вантажів, зменшення часу їх доставки, вартості та певних ризиків. З моменту створення Європейського Союзу (Конференція Європейських Співтовариств у Люксембурзі, у 1985 році, яка прийняла Європейський Акт), наголосивши чотири свободи в міжнародному руслі товарів, людей, послуг та капіталу, створений новий тип міждержавних виробничо-економічних зв'язків мав потребу об'єднання національних транспортних систем цих країн в єдину транспортну систему та її розвиток в напрямі створення відсутніх ланок мережі; збільшення пропускної здібності та кількості природних транспортних переходів та зіткнень; зміну співвідношення видів транспорту в перевезеннях, пов'язаного зі складом вантажної маси по видах вантажу та далеких перевезень; удосконалення роботи транспорту та вироблення загальної транспортної політики (ЗТП) у зв'язку із загостренням конкуренції між окремими видами транспорту, так і з боку іноземних транспортно-експедиційних компаній, які отримали доступ на національний ринок транспортних послуг [5].

Європейський Союз на протязі десятиріч вирішує питання щодо розвитку загальної транспортної політики, головною метою якої є створення єдиного ринку транспортних послуг, з підвищенням ефективності функціонування транспортних підприємств, підвищенням безпеки

перевезень, надійності та комфортності перевезенні пасажирів.

У березні 1994 року, на конференції по європейському транспорту, було сформульоване завдання: розробити у рамках Європейського Союзу концепцію єдиної системи - Транс'європейську Транспортну Мережу (ТТМ), пріоритетним напрямком розвитку якої є її об'єднання з мережею країн Центральної та Східної Європи за допомогою пріоритетних міжнародних транспортних коридорів (МТК) [7].

Група експертів КВТ ЄЕК ООН прийняла наступне визначення міжнародного транспортного коридору (МТК): «це частина національної або міжнародної транспортної системи, яка забезпечує значні міжнародні вантажні та пасажирські перевезення між окремими географічними районами, містить у собі рухомий склад та стаціонарні пристрої усіх видів транспорту, які роблять у даному напрямі, а також сукупність технологічних, організаційних та правових умов здійснення цих перевезень» [7].

В своїх роботах, вчені А.П. Голіков та О.А. Довгаль, під міжнародним транспортним коридором розуміють «сукупність різних видів транспорту, що забезпечують значні перевезення вантажів і пасажирів у напрямках їх найбільшої концентрації» [3].

Програма створення міжнародних транспортних коридорів здійснюється і в теперішній час, її реалізацією керує спеціально створене у 2006 році агенство при Європейській Комісії. Цей проект розраховано до 2030 року. Також збільшилась кількість пріоритетних проектів (тепер їх 30), які отримали підтримку та фінансування з боку Європейської Комісії [9].

Згідно з планом розвитку та створення міждержавних та транснаціональних макрологістичних та транспортних систем з початку 90-х років минулого століття в Європейському Союзі розробляються різні проекти та програми з даного питання.

Кінцевою метою більшості цих програм та проектів є удосконалення сервісу, екології та зниження логістичних витрат за рахунок зняття митних, податкових та інших бар'єрів, формування раціональних вантажних потоків, створення інтегрованої мережі

регіональних розподільчих логістичних центрів, формування транспортної та телекомунікаційної інфраструктури [10].

Таким чином, на думку авторів, сьогодні в розвитку та удосконаленні транспортної системи Європейського Союзу основною тенденцією стає розповсюдження та використання концепцій логістики та управління нею, тобто усього комплексу послуг по швидкій та якійсній доставці товарів. Головною стратегією зовнішньоекономічної діяльності на світових ринках є чіткість та велика швидкість оформлення угод, тобто ключовим моментом діяльності в європейському суспільстві стає підсилення ролі та значення логістики. На порядку денному постають питання формування єдиної транспортної системи Європейського Союзу, узгодженого розвитку транспортної інфраструктури та транспортного машинобудування, створення міжнародних транспортних коридорів, логістичних систем, удосконалення транспортного законодавства, спрощення митних процедур. Збільшення обсягів вантажів та пасажирів сьогодні вже перевищує обсяги світового виробництва. Саме тому, транспорт розглядається не тільки як галузь, яка забезпечує перевезення вантажів та пасажирів, але й у першу чергу, як міжгалузєва та міжрегіональна система, яка перетворює умови життєдіяльності та господарювання.

Економічний простір Європейського Союзу, при своєму різноманітті, є загальним, завдяки єдиним інфраструктурним системам, які забезпечують вільне переміщення людей, товарів, капіталу та послуг. Успішне приєднання кандидатів до вступу в ЄС до транс'європейської мережі є попередньою умовою їхньої інтеграції до європейського ринку. Прийняття процедури «transportasguis» дозволяє здійснити проведення законодавчо-правової бази в галузі транспорту у повну відповідність до стандартів Європейського Союзу. Основною ідеєю проекту TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) є координація інфраструктурних проектів країн-кандидатів до вступу у ЄС з проектами, які вже прийняті в Європейському Союзі.

Проаналізувавши генезис та основні напрями створення макрологістичної системи Європейського Союзу, розглянемо стан

логістичних систем в нових країнах-членах ЄС.

Основою транспортно-логістичної системи будь-якої країни є наявність логістичної інфраструктури.

Наприклад, логістична інфраструктура Болгарії в її міжнародному аспекті, значно відстає від досягнень розвинутих європейських країн в галузі логістики. Як зазначають експерти, у першу чергу, це пов'язано з незадовільним станом транспортної інфраструктури країни, повільним процесом її оновлення, відсутністю інвестицій в модернізацію доріг, аеропортів, в будівництво інтермодальних терміналів [12]. Це відставання визначає більш слабкі конкурентні позиції Болгарії у порівнянні з її сусідами (в першу чергу Грецією та Румунією). Тим самим обмежується можливість збільшення обсягів комбінованих, у тому числі контейнерних перевезень. Розвиток інтермодального транспорту є важливим кроком на шляху створення сучасних міжнародних логістичних центрів, які повинні відповідати світовим стандартам та збільшувати міжнародний товарний трафік через Болгарію. Спираючись на досвід розвитку транспортно-логістичної системи країн-членів ЄС Західної Європи, треба визначити, що саме розвиток великих західних портів, а саме Роттердаму, Гамбургу, Бремену, Марселю та інш., здійснювався на інтермодальній основі і на протязі останніх двадцяти років головне місце в їх діяльності поступово зайняли логістичні послуги. На цій основі створюються інтегровані логістичні мережі, які діють не тільки на території Західної Європи, але й в останні роки на території Східної Європи [12].

Але в останні роки, в Болгарії об'єкти логістичної інфраструктури як місцевого так і регіонального значення поступово мають тенденцію до зростання, що пов'язано з підвищенням інтересів інвесторів до будівництва складів більшої місткості та дистрибуторських центрів для обслуговування збільшеного потоку товарів, як великих іноземних, так і болгарських компаній. Але, не зважаючи на позитивні зрушення, сьогодні процес їх створення не регулюється, не використовується комплексний підхід при виборі найліпшого місця та взаємного місця розташування з

точки зору необхідних вимог та критеріїв, які сьогодні з успіхом діють в розвинутих країнах-членах ЄС.

Для створення сучасної логістичної інфраструктури Болгарії та реалізації переваг, на думку експертів, позитивну дію може виявити ціла низка факторів, а саме [12]:

- географічне положення Болгарії;
- наявність п'яти загальноєвропейських транспортних коридорів, які проходять через країну (МТКН 9, МТКН 4, МТКН 7, МТКН 8, МТКН 10);
- високий темп зростання сектору логістичних послуг у розвинутих країнах-членах ЄС;
- зміни в секторі логістичних послуг в світовій економіці, які характеризуються тенденцією до поступового перетворення його учасників з партнерів виробничих та торговельних фірм при здійсненні логістичних операцій та функцій в інтеграторів, які координують взаємодію між усіма учасниками визначеної логістичної системи;
- зі збільшенням частки болгарських фірм, які приймають участь в міжнародних логістичних мережах;
- розвиток ринку логістичних послуг в Болгарії.

Формується тенденція, відносно якої йде поступовий перехід від надання окремих традиційних послуг (транспортування, складування, експедиція), до забезпечення комплексних логістичних послуг, які надають спеціалізовані компанії, як міжнародні так і болгарські. На думку експертів, розвиток логістики та її інфраструктури буде відбуватися в Болгарії в силу переваг її географічного положення, яке забезпечує країні місце в першій п'ятірці країн, в якості побудови логістичних центрів.

Таким чином, як вже було зазначено вище, найбільш перспективним напрямом розвитку логістичної інфраструктури Болгарії треба вважати напрямок створення логістичних центрів. Цей вид об'єктів логістичної інфраструктури створюється на прийнятному місці з урахуванням інтенсивності товарних потоків, при наявності інтермодальних транспортних терміналів, які забезпечені найсучаснішими комунікаційними засобами та необхідним устаткуванням, яке дозволяє виконати широкий комплекс логістичних видів діяльності. Західна Європа

сьогодні вже охоплена мережею логістичних центрів, які якнайкраще оптимізують її внутрішній та міжнародний економічний обмін. Постійно стимулюється розширення цієї мережі, у тому числі й у бік Східної Європи.

Потенціал для створення в Болгарії міжнародних логістичних центрів такого виду мають великі міста: Софія, Варна, Бургас, Русе, які є транспортними вузлами країни з великою інтенсивністю міжнародних товарних потоків. Для їхнього якісного обслуговування та відповідного зростання товаропотоків важливе значення мають створення в Болгарії інтермодальних терміналів.

Найбільш сприйнятими для їх створення є також місця в точці перехрещення двох транс'європейських коридорів, які проходять через країну. Наприклад, в районах біля міст Пловдіва та Дмитрівграду, де перехрещуються коридори № 9 та № 4 [12]. При побудові таких значних об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, основну участь повинна приймати держава. Участь держави повинна виявлятися не тільки в забезпеченні бюджетними коштами, але й в розробці та популяризації масштабних інвестиційних проектів для розвитку транспортної інфраструктури інтермодального типу, а також в залученні великих інвесторів на основі публічно-приватного партнерства, та у залученні ресурсів міжнародних фінансових організацій.

Розглянемо транспортний сектор Румунії. Національна політика Румунії в галузі стійкого розвитку сектору транспорту орієнтується на такі аспекти [13]:

- внутрішній ринок: узгодження законодавчих та бюджетно-податкових положень; створення середовища для вільної конкуренції; реконструкція та модернізація інфраструктури та устаткування; поновлення якості та диверсифікації транспортних послуг;

- розвиток загальноєвропейської транспортної мережі: подальша діяльність по реконструкції та модернізації інфраструктури загальноєвропейських транспортних коридорів № 4, 7, 9;

- охорона навколишнього середовища та ремонтно-технічне обслуговування: матеріалізація концепції

стійкого розвитку транспорту шляхом використання транспортних методів з урахуванням необхідності охорони навколишнього середовища та ремонтно-технічного обслуговування, екологічно сприятливі транспортні системи, заохочування науково-дослідної діяльності та дослідно-конструкторських робіт в галузі автотранспортних засобів з більш низькими витратами палива та альтернативних транспортних технологій.

Ще у 2006 році, напередодні вступу Румунії до Європейського Союзу, експерти відзначали, що потенціал Румунії відносно полегшення євроазіатських перевезень забезпечено вигодами конкурентоспроможності Румунії, а саме з'єднання національної мережі транспортної інфраструктури, автодоріг, залізничних та внутрішніх водних шляхів, морської транспортної інфраструктури з транс'європейськими транспортними мережами TEN-T [15].

Румунія активно розвиває та модернізує транспортні мережі, щоб здійснити нову транспортну модель, яка б сприяла подальшому розвитку економіки країни. Як інтегруюча сторона, Румунія активно проводить політику найліпшого доступу для комерційних та економічних зв'язків зі своїми сусідами - країнами членами ЄС та державами Чорноморського басейну. Тому, дуже важливо, щоб транспортна мережа Румунії відповідала стандартам, які були б адекватними ефективним перевезенням.

У 2015 році уряд Румунії схвалив Загальний транспортний мастерплан країни, документ, за допомогою якого встановлюється загальний необхідний обсяг фінансування, в 45 млрд. 450 млн. євро до кінця 2030 року для проектів автотранспортної, залізничної, морської та повітряної інфраструктур [14]. Цим планом передбачається будівництво 1300 кілометрів високошвидкісних автомобільних доріг, загальною вартістю 13 мільярдів 700 мільйонів євро, а також 1825 кілометрів швидкісних доріг вартістю 9 мільярдів 900 мільйонів євро. Транспортний мастерплан передбачає також будівництво транс'європейських та трансрегіональних доріг, поновлення 2800 кілометрів залізниць, а також інвестиції у розмірі 3 мільярдів євро у сферу водного транспорту та інвестиції в один

мільярд євро для модернізації бухарестського аеропорту «Анрі Коанде», та аеропортів в містах Тімішоара, Клуж-Напока, Яси [14].

Якщо узагальнити стан розвитку транспортної інфраструктури країн-членів Європейського Союзу у Балканському регіоні, то можна чітко стверджувати, що вона є життєво важливим елементом для промислових та логістичних ринків цих країн.

Нажаль, на думку експертів, сьогодні вона ще залишається низької якості. Але ж її умови покращується як всередині цього регіону, так і навколо нього. Це відбувається завдяки цілої низки інфраструктурних проєктів, таких як TRASECA, TEN-T та загальноєвропейських транспортних коридорів. У найближчі роки вона буде повністю інтегрована у транспортні системи Європейського Союзу, що, в свою чергу, надасть поштовх для розвитку міжнародних транспортних компаній та активізації зовнішньоекономічної діяльності цих країн. Новий «Шовковий шлях» уявляє собою значну можливість для країн-членів ЄС (Болгарії, Румунії, Хорватії) та буде сприяти їх зростаючій ролі в якості транспортного вузла між Європою та Азією.

Важливою проблемою подальшого розвитку транспортно-логістичної системи нових членів ЄС, а саме Болгарії, Румунії та Хорватії, на думку авторів, та основі аналізу, зробленого вище, є створення логістичних центрів.

На сьогодні існує цілий ряд методів вибору місць розташування логістичних потужностей.

Вивчення основних підходів до оптимізації розміщення логістичних потужностей, викладених в роботах вчених [11-17] дає підстави зробити висновок, що існуючі методи визначають місцеположення складів або розподільчих центрів визначеної торгово-виробничої мережі на макро- та мезорівні. Але ж, визначені розташування логістичних центрів на макрорівні з великою кількістю учасників логістичного ланцюга та з важко визначаємими зв'язками між ними, цими методами, дають малий ефект внаслідок складної задачі з її великими розмірностями та багатофакторністю, впливів на вибір оптимального місця розташування. Найбільш прийнятним методом, на думку авторів, може бути метод вибору розташування логістичного

центру на основі показників привабливості регіону по запропонованій системі факторів.

Сутність цього методу визначається у тому, що основною вибору місця розташування транспортно-логістичного центру на макрорівні може бути інтегрований показник привабливості того чи іншого регіону країни.

Під інтегральним показником привабливості регіону для створення та розташування транспортно-логістичного центру будемо розуміти показник ефективності розміщення в даному регіоні усіх елементів транспортно-логістичної інфраструктури, який враховував би усі фактори: соціально-економічні, географічні, транспортні інфраструктурні. Цей показник є відносним показником, тому не залежить від розмірів території та кількості населення регіону.

Методику вибору місця розташування логістичного центру можна представити у вигляді покрокового алгоритму.

На першому кроці розраховується оцінка окремого фактору для *i*-го регіону за допомогою методу статистичного аналізу «Паттерн» та визначаються коефіцієнти вагомості кожного фактору за допомогою методу аналізу ієрархії.

На другому кроці розраховується оцінка регіону з врахуванням коефіцієнтів вагомості для кожної групи факторів: соціально-економічних; інфраструктурно-географічних; транспортних.

На третьому кроці визначаємо консолідовані коефіцієнти кожної групи факторів. Рівень привабливості регіону треба оцінювати на основі порівняння оцінки конкурентоспроможності досліджуваного регіону з оцінкою конкурентоспроможності регіону-еталону. В якості регіону-еталону треба обирати регіон, який має найкращі характеристики конкурентоспроможності.

На четвертому кроці визначаємо інтегровану оцінку привабливості. При остаточному виборі місцезнаходження майбутнього логістичного центру необхідно враховувати існуючі логістичні об'єкти, їх потужність, а також динаміку змін значень консолідованих коефіцієнтів з метою визначення перспективних регіонів.

За допомогою представленого алгоритму, вибір місця знаходження

логістичного центру буде адекватним та науково обґрунтованим.

Висновки.

Зі зробленого вище аналізу стану транспортно-логістичної інфраструктури нових країн-членів ЄС Балканського регіону та ролі логістики в епоху глобалізації, автори робить висновок, що сучасні логістичні системи мають дуже важливий вплив на зовнішньоекономічну діяльність нових країн-членів ЄС, які в свою чергу мають неабиякі перспективи розвитку національної транспортно-логістичної інфраструктури, яка згодом стане важливою та невід'ємною частиною транспортної системи Європейського Союзу.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Карасев, В.А. Транспортная система США - элемент мировой производственной инфраструктуры и рынок транспортных услуг /В.А.Карасев // Транспорт Российской Федерации//Экономические науки-январь, 2008 - С.38-48.
2. Міжнародні економічні відносини: підручник/ за ред. А.П.Голікова, О.А.Довгаль-Х.:ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2015.- 464с.
3. Назаренко, В.М. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности/ В.М. Назаренко, К.С. Назаренко - М: Центр экономики и маркетинга, 2000. - 512 с.
4. Европейская транспортная политика: тенденции и приоритеты //Вестник транзитного бизнеса - 1998 - №41, С.6-8.
5. Эмирова, А.Е. Трансформация транспортных систем в условиях глобализации мировой экономики / А.Е.Эмирова //Научный журнал НИУИТМО. Серия "Экономика и экономический менеджмент"- №1 - 2014 -С.18-23.
6. Киль, М.Ю. Логистика международного товародвижения: учеб.пособие / М.Ю. Киль - СПб : Изд-во СПбГЭУ. 2013 - 87с.
7. Сергеев, В.И. Глобальные логистические системы: учеб.пособие/ В.И.Сергеев, А.А. Кизим, П.А.Эльяшевич / Под общ. ред. В.И. Сергеева.-СПб: Издательский дом "Бизнес-пресса", 2001. - 240с.
8. Логистическая инфраструктура как условие роста. Режим доступа: Biznes-kontakti.com/index.php.newsid510.
9. Сергеев, В.И. Общие тенденции развития логистических центров за рубежом/В.И.Сергеев//Логистика и управление цепями поставок.-№5(52)-2012.- Режим доступа: lscm.ru/index.php/ru/pogodam/item/1177.
10. Связь между транспортом и экономическим развитием. Европейская экономическая комиссия. Комитет по внутреннему транспорту. - Режим доступа:www.unesco.org/fileadmin/DAM/trans/doc/.../TRANS-WP5-2004-05.r.do...
11. Бауэрсокс Доналд,Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок/ Доналд,Дж. Бауэрсокс, Дейвид Дж.Клосс. -М.: ЗАО"Олимп-Бизнес", 2008.-640с.
12. Логістичний менеджмент фармацевтичного виробництва: монографія /О.В.Посилкіна,Р.В. Сагайдак-Нікітнюк, Г.В.Загорій та інш:за заг.ред.проф. О.В.Посилкіної-Х.: НФаУ, 2011 - 772с.
13. Дыбская,В.В. Логистика складирования для практиков/В.В. Дыбская-М.:Альфа-Пресс", 2005 - 208с.
14. Бродецкий, Г.Л. Применение метода аналитической иерархии для оптимизации места расположения регионального распределительного центра/ Г.Л.Бродецкий, П.А.Терентьева//Логистика и управление цепями поставок-№6-2005.- С.26 - 34.
15. Рахмангулов, А.Н. Выбор мест для логистических мощностей/А.Н. Рахмангулов, О.А.Копылова, Е.К.Аутов//Мир транспорта -№1(39)- 2012- С. 84 - 91.
16. Саати, Т. Принятие решений. Метод анализа иерархий.-/Т.Саати-М.:Радио и связь,1993 - 278с.
17. Сизый, С.В. Методика вычисления показателей экономической привлекательности предприятия с использованием линейных форм-/ С.В.Сизый,В.К. Фомин//Вестник УрГУПС.- № 3- 4- 2009. - С. 33-41.

*Рецензент д.е.н., профессор УкрДУЗТ Зайцева І.Ю.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Полякова О.М.*

УДК: 330. 341.1: (331.101.262:37.013/014)

ЯКІСТЬ СИСТЕМИ ОСВІТИ ЯК ОСНОВА ІННОВАЦІЙНОЇ ЕКОНОМІКИ

Бабенко В.А., ст. викладач (НУ «ОЮА»)

Сучасна економіка є економікою знань, де головним економічним ресурсом виступає освіта.

Освіта є важливою складовою при формуванні національної інноваційної економіки.

Стаття присвячена дослідженню теоретичних та практичних аспектів якості системи освіти як основи формування національної інноваційної економіки.

Метою даного дослідження є оцінка якості системи освіти на всіх її рівнях.

Ключові слова: *інновації, інноваційна економіка, освіта, якість системи освіти.*

КАЧЕСТВО СИСТЕМЫ ОБРАЗОВАНИЯ КАК ОСНОВА ИННОВАЦИОННОЙ ЭКОНОМИКИ

Бабенко В.А., ст. преподаватель (НУ «ОЮА»)

Современная экономика является экономикой знаний, где основным экономическим ресурсом выступает образование.

Образование является важной составляющей при формировании национальной инновационной экономики.

Статья посвящена исследованию теоретических и практических аспектов качества системы образования как основы формирования национальной инновационной экономики.

Целью данного исследования является оценка качества системы образования на всех её уровнях.

Ключевые слова: *инновации, инновационная экономика, образование, качество системы образования.*

THE EDUCATIONAL SYSTEM QUALITY AS THE BASE OF THE INNOVATIVE ECONOMY

Babenco V.A., senior teacher (National University «Odessa Academy of Law»)

Modern economy is the knowledge based economy. Now the main economic resource is the education. The education is the important component in the formation of the national innovative economy.

Without development of the educational system the Ukrainian economy cannot move to the innovative model.

The article is devoted the theoretical and practical aspects of the educational system quality with the purpose of the formation the national innovative economy.

The target of this research is the appraisal of the educational system quality in all its levels.

It was emphasized that the primary concern in the formation of the national innovative economy should become improvement of secondary and higher education, development of continuous education and life-long education on innovative basis.

Keywords: *innovation, innovative economy, education, educational system quality.*

Постановка проблеми. Інновації динаміка все більше синхронізується з виступають основним ресурсом та рушієм інноваційною, що свідчить про виключну роль сучасного соціально-економічного поступу. інновацій у досягненні високих темпів Починаючи з 70-х років ХХ ст., економічна економічного зростання.

Якщо для етапу індустріального розвитку характерним є лідерство фактору капіталу, то для сучасного, постіндустріального, наукового знання. Сьогодні саме знання стає основним джерелом розвитку та багатства як для окремих людей, підприємств, регіонів, так і для країни в цілому [1].

За статистикою ЮНЕСКО, у двадцятьох країнах, де сконцентровано 95% наукового потенціал планети, подушений НД щорічно зростає на 200 дол., у всіх інших країнах, де працює тільки 5% учених світу, щорічне зростання прибутків становить усього 10 дол. [2,с.36].

На думку академіка НАН України А. Чухна, головним чинником інноваційного розвитку є наука, яка створює нові зразки техніки й технології, та освіта, що забезпечує загальнокультурну і професійну підготовку людей, здатних і працювати з новою технікою, і управляти її функціонуванням [3].

Освіта створює базис для всебічної інтелектуалізації економіки, визначає потенціал та вектор науково-технічного прогресу, а отже, є найважливішим чинником інноваційної економіки, отже для переходу економіки України до інноваційної моделі розвитку необхідно приділити найсерйознішу увагу якості системи освіти.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Вивчаючи зв'язок між освітою на економічним зростанням у 25 великих країнах світу, американський фахівець у галузі економічної історії Істерлін обґрунтував висновок про те, що сучасне економічне зростання зумовлене переважно потенційними знаннями населення і його мотиваціями, в основі яких лежить освіта [4, с.107].

Співробітники Нідерландського інституту економіки розраховали, що в 23 різних за рівнем економічного розвитку країнах кожні 1,038% приросту в структурі робочої сили працівників з вищою освітою і 0,65% приросту працівників із середньою освітою призводили до збільшення на 1% НД.

За даними Т.Шульца, розвиток системи освіти в США за період 1929-1957рр. забезпечив приріст НД на 21% при нормі віддачі 11% [5, с.121].

Г.Беккер першим виконав статистично коректний розрахунок економічної ефективності освіти. Інвестиції в людський капітал не тільки сприяють збільшенню

доходів індивіда, а й зумовлюють підвищення продуктивності праці. Наприклад, освіта, окрім формування професійних знань і навичок, розвиває також підприємницькі таланти, зменшує опір нововведенням, спрощує сприйняття змін; підготовка й підвищення кваліфікації на виробництві (накопичення виробничого досвіду) сприяє швидкому й безболісному переходу на нові технології [6].

Швидкий розвиток науки і техніки вносить суттєві корективи у освітній процес. Сьогодні доведено, що у сфері науки і проектування так званий період напіврозпаду знань (за термінологією А.Шапіро) становить приблизно п'ять років. Причому, за даними П.Книхта [6], розрізняються знання з тривалим та коротким періодами напіврозпаду. До перших належать академічна, теоретична освіта, що одночасно є базою для придбання багатьох видів знання з коротким періодом напіврозпаду. Час формування таких знань є тривалим, період окупності – довгим, але вони дають високий соціальний ефект.

Проблеми освіти досліджували в різні часи багатьох зарубіжних та вітчизняних науковців, зокрема: Й.М.Бескид, Ю.Я.Бобало, Я.Я.Болюбаш, І.О.Вакарчук, Ю.М.Вітренко, Є.Г.Єфімов, М.З.Згуровський, Р.Ю.Кігель, К.В.Корсак, В.Г.Кремін, В.І.Куценко, М.Я.Матвеев, В.М.Новіков, Ю.М.Олексєєв, В.А.Яблонський, Т.Шульц та ін. Проблеми якості освіти присвячені праці таких вчених, як Н.В.Москаленко, І.О.Потай, І.А.Шайдур та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Сучасна система освіти, створюючи фундамент інноваційної економіки, і сама має базуватися на інноваційних засадах, постійно розвиватися і вдосконалюватися.

Отже, вимагає подальшого вивчення якості системи освіти в контексті формування інноваційної економіки.

Метою статті є дослідження якості системи освіти як основи розвитку інноваційної економіки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Однією із стратегічних цілей розвитку ЄС до 2011р., визначених на Саміті Європейської Ради у Лісабоні в березні 2003р., було визначено підготовку до

переходу до цифрової економіки, що ґрунтується на високому рівні освіти.

Перший Форум з економіки знань, що відбувся у Парижі у лютому 2002р. під назвою «Розбудова економіки знань – можливості та виклики для країн-претендентів на вступ до ЄС», фокусувався на підходах до формування політики з чотирьох складових економіки знань: економічного та інституційного режиму, освіченого та кваліфікованого населення, інформаційної інфраструктури та національної інноваційної системи. На Саміті Європейської Ради у Барселоні (березень 2005р.) європейські уряди зобов'язалися активізувати наукові дослідження та інновації шляхом збільшення видатків на ці цілі. Передбачалася реструктуризація європейського наукового простору у дійсно конкурентний, мобільний дослідницький ринок, реалізація Інноваційної програми для Європейської спільноти, що сприятиме вільному обігу технологій поряд з вільним обігом товарів, і на цій основі просування та більш ефективне використання інновацій.

Другий Форум з економіки знань у Гельсінкі в березні 2006р. був присвячений впровадженню економіки знань у країнах Центральної та Східної Європи. Представники всіх запрошених країн-кандидатів, а також Росії, України та Туреччини у своїх доповідях демонстрували результати впроваджених програм і заходів по одній з чотирьох складових стратегії. За результатами досліджень була доведена необхідність врахування п'ятої складової – держави як ініціатора та координатора впровадження економіки знань в усі сфери життєдіяльності країни.

Невід'ємною основою впровадження економіки знань виступає належний рівень розвитку національної системи освіти.

Основними показниками конкурентоспроможності національних систем освіти, за оцінками Всесвітнього економічного форуму, є такі: якість освітньої системи; якість математичної освіти; якість навчальних закладів з підготовки управлінців; сприйнятливість наукових інститутів до інноваційних змін; розповсюдженість систем перепідготовки персоналу; наявність професійних управлінців; якість науково-дослідних інститутів; сприйнятливість науковців та інженерів до інноваційних змін [7, с.44].

Як бачимо, центральною проблемою розвитку освіти виступає забезпечення її якості. Саме на це звертає увагу більшість науковців і практиків, що працюють в сфері освіти.

Якість розглядається не тільки як результат діяльності, а і як можливості його досягнення у вигляді внутрішнього потенціалу та зовнішніх умов, а також як процес формування характеристик [8].

Якість освіти в узагальненому визначенні – це комплекс показників компетентності і професійної свідомості, що характеризують здатність особи здійснювати фахову діяльність відповідно до вимог сучасного етапу розвитку економіки, на визначеному рівні ефективності та професійного успіху, із розумінням соціальної відповідальності за результатами фахової діяльності.

Проблема якості освіти полягає не тільки в забезпеченні певного обсягу знань, скільки в їхній структурі, вмінні використовувати набуті знання для вирішення професійних задач, здатності постійно навчатися, творчо мислити.

Слід зауважити, що в перехідній економіці існує два протилежних погляди стосовно якості освіти. Представники сфери освіти вважають, що низька затребуваність економікою науково-інтелектуального ресурсу, утвореного системою освіти й, особливо, університетським сектором, зумовлена незадовільними темпами інноваційної модернізації економіки. Навпаки, підприємці звинувачують систему освіти в «освітньому сепаратизмі», замкнутості на цілях саморозвитку, наслідками якого стають неприйнятна якість освітніх послуг і наукового продукту, недовиробництво наукового й інтелектуального потенціалу, здатного забезпечити інноваційну компоненту розвитку.

Фактично проблема якості освіти зумовлена трансформацією індустріального суспільства в постіндустріальне, еволюцією ролі людини в економіці, становленням і розвитком людського капіталу. Вона вимагає перегляду економічних відносин у сфері освіти.

Якість освіти забезпечується такими чинниками, як: якість учнів та якість викладацького складу, якість освітніх стандартів, якість матеріально-технічної та

інформаційно-методичної бази освітнього процесу, якість технології освіти, творчість та ефективність педагогічної та виховної роботи, якість управління, організації, контролю освітнього процесу.

Оцінити стан якості освіти дуже складно, система традиційних показників, що вимірюють кількість випускників чи успішність навчання, тут, на жаль, не придатна. Зрозуміло, що необхідний новий методологічний апарат, який треба якнайшвидше розробити та застосувати на практиці.

Спробуємо оцінити якість освіти в Україні за наявними даними.

Аналіз місця України у рейтингу конкурентоспроможності в контексті відповідності освітньої системи вимогам інноваційних змін свідчить про значне відставання за всіма показниками від розвинених країн. Зокрема, за рівнем сприйнятливості до інновацій науковців та інженерів спостерігається відставання України (4,6 бали порівняно з 6,0 у Фінляндії; 5,8 - у США; 6,1 – у Сінгапурі). Щодо розвиненості систем навчання персоналу, що є основою формування системи безперервної освіти, то бальна оцінка України за цією складовою майже вдвічі менша порівняно з країнами-лідерами у рейтингу конкурентоспроможності (Фінляндією, США, Швецією, Сінгапуром, Німеччиною) [7, с.44].

Відставання якості української системи освіти спостерігається на всіх рівнях.

На рівні загальної середньої освіти серйозне занепокоєння викликає той факт, що в Україні є низькою якість математичної і природничої освіти: за міжнародним дослідженням TIMMS, яке вперше було проведене у 2007 р., з'ясувалося, що за рівнем успішності (за міжнародними тестами перевірялися учні 4-го та 8-го класів) Україна поступається Росії, Казахстану, Вірменії, країнам Балтії. Поглиблена освіта з фізики та математики взагалі зникла з бюджетного фінансування. Отже, випускники українських шкіл не мають належної підготовки для продовження освіти на природничих факультетах університетів або у вищих технічних навчальних закладах, в той час як саме такі напрями підготовки закладають базис науково-технічного прогресу. Фактично ми втрачаємо наш інтелектуальний потенціал вже на перших кроках його формування.

За даними дослідження Фонду «Демократичні ініціативи» ім. І.Кучеріва, 70,5% респондентів оцінюють якість вищої освіти в Україні як низьку та середню. Результати соціологічного опитування, проведеного Інститутом економіки та прогнозування НАН України, свідчать: понад 70% майбутніх фахівців в університетах опановують певну сукупність знань, можуть їх шаблонно застосовувати, але не здатні вирішувати незнайомі для них завдання; 20% випускників українських вишів дуже погано орієнтуються в обраних професіях через власну недбалість і небажання вчитися; 10% - це випускники, які добре оволоділи методом самонавчання і самовдосконалення. Навіть якщо припустити, що ці останні 10% фахівців зможуть реалізувати себе в сфері НДДКР, віддача вищої освіти в Україні є дуже низькою.

Суттєві прогалини спостерігаються в організації післядипломної освіти, яка мала б забезпечувати фахове удосконалення, поглиблення, оновлення професійних знань, умінь і навичок. Статистика свідчить, що в Україні в середньому на чотири підприємства підвищує кваліфікацію лише один працівник. В той час, як в сфері НДДКР (як було вказано вище) період напіврозпаду знань становить приблизно п'ять років, працівники в Україні підвищують кваліфікацію в середньому раз на 13-15 років (у розвинених країнах – раз на 3-5 років) [9].

Зростаючі темпи економічних знань і гнучкість ринку праці призводять до необхідності зміни роботи і навіть професії, що вимагає реалізації концепції безперервної освіти (освіти впродовж життя). За цим рівнем системи освіти Україна посідає 23-є місце в рейтингу серед 25 країн.

Навіть ці окремі показники свідчать про наявність серйозних прогалин у якості освіти в нашій державі.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у вказаному напрямі. На думку автора, якість освіти, насамперед, гальмують наступні проблеми.

Дотепер не розроблені параметри, необхідні для оцінки ролі освіти у формуванні людського капіталу. Освіта і досі оцінюється за внутрішніми критеріями, що не дає змогу проаналізувати її якість на всіх рівнях.

Постійне недофінансування сфери освіти в Україні негативно відбивається на її

якості, передусім тому, що знижує мотивацію викладацького складу до творчої та плідної праці.

Недофінансування науково-технічної сфери не сприяє припливу молодих кадрів.

В цілому відсутній зв'язок між якісним навчанням та заробітною платою випускників.

Комерціалізація освіти суттєво звужує можливості доступу до неї дітей з малозабезпечених сімей і до того ж призводить до погіршення якості учнів.

Освітні стандарти та освітні програми не враховують значну диференціацію базового рівня знань та розумових здібностей учнів.

Освітній процес відірваний від сучасних запитів науки та виробництва.

Немає незалежного контролю якості результатів в системі освіти (крім загальносередньої).

Для вирішення зазначених проблем необхідно запровадити наступні заходи.

Формування освітньої складової людського капіталу розглядати як базову складову державної інноваційної політики.

Розробити критерії та показники щодо оцінки ролі освіти у життєдіяльності людини та якості результату освіти.

Вивести фінансування освіти і науки на законодавчо встановлений рівень, в тому числі, за рахунок залучення позабюджетних джерел. На всіх рівнях запровадити індивідуальний підхід та індивідуальні освітні програми, залучити до штату на постійній основі висококваліфікованих психологів для супроводу навчального процесу та профілактики/вирішення академічних та дисциплінарних проблем.

Докорінно змінити роль виробничої практики у навчальному процесі, перетворивши її з формальної на реальну складову освіти. На регіональному рівні створити банк даних щодо існуючих проблем (за галузевим розподілом), що слугуватимуть темами відповідних кваліфікаційних робіт та наукових розробок.

Для певних навчальних закладів, що готують фахівців для роботи з людьми, де є дуже високим рівень професійної відповідальності (медики, юристи, соціальні працівники тощо), при прийомі запровадити жорсткий вибір за психологічними, особистісними параметрами.

На всіх рівнях проводити незалежний всебічний контроль якості знань випускників

на базі науково-обґрунтованих критеріїв. На підставі цих даних, а також оцінки роботодавців, де працевлаштовуються випускники, скласти рейтинг навчальних закладів.

Комплексне застосування зазначених заходів сприятиме вдосконаленню якості освіти.

Формування якісної освіти забезпечує науково-інтелектуальний потенціал нації, що створює інновацію компоненту розвитку.

Перехід до якісної освіти вимагає перегляду змісту навчання, відмови від застарілих догм, зміни економічних відносин у сфері освіти. Це складний і тривалий процес, де необхідна участь всіх економічних суб'єктів і обов'язково - держави. Але тільки так Україна може встати на шлях інноваційного розвитку.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Яремко Л. А. «Нова економіка» та інноваційний розвиток/ Л. А. Яремко // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2011. - №3(1). – С. 25-26.

2. Економіко-правові теоретичні та практичні аспекти переходу економіки України на інноваційну модель розвитку: монографія./ [О. П. Орлюк, О. Б. Бутнік-Сіверський, Н. М. Мироненко та ін.]; наук. ред.. О. Б. Бутнік-Сіверський ; Акад. прав. наук України, Наук.-дослід. ін-т інтелектуальної власності. – Київ: Лазуріт – Поліграф, 2010. – 416с.

3. Сімченко Н. О. Чинники розвитку інноваційно орієнтованого суспільства / Н. О. Сімченко, Г. А. Мохонько// Економіка. Управління. Інновації. – 2011. - №2. – С.126-131.

4. Длугопольський О. В. Суспільний вектор економіки і публічні фінанси в епоху глобальних трансформацій : монографія / О. В.Длугопольський. Тернопіль : Екон. Думка, ТНЕУ, 2011. – 632с..

5. Грішнова О. А. Людський капітал : формування в системі освіти і професійної підготовки : монографія / О. А. Грішнова. К.: Т-во «Знання», КОО, 2001. – 254с.

6. Зуев А., Интеллектуальный капитал / А. Зуев, Л. Мясникова // Риск – Ресурсы. Информациа. Снабжение. Конкуренция (Москва). – 30.12.2002. – 004. – С.4 – 13.

7. Цілі розвитку тисячоліття. Україна – 2010. Національна доповідь. К, 2010, 107с.

8. Болгова Е. В. Экономическая роль образования : статистический парадокс или проблемы эффективности? / Е. В.Болгова // Креативная экономика. – 2011. - №10(58). – С.68-73.

9. Рожко В. І. Безробіття в Україні як показник соціального розвитку країни / В. І.Рожко // Вісник НТУ «ХП». Серія : Техн. Прогрес і ефективність виробництва. – Х.: НТУ «ХП». – 2013. - №20(993). – С.70-76.

*Рецензент д.е.н., професор НУ «ОЮА» Кібік О.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Сухорукова Т.Г.*

УДК 332.8

ЕФЕКТИВНА І ГНУЧКА СОЦІАЛЬНА ПОЛІТИКА В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

*Пакуліна А.А., к.е.н, доцент (ХНУБА),
Пакуліна Г.С., студентка (УкрДУЗТ),
Бондарєв С.Е., студент (ХНУБА)*

Авторами обґрунтовані ініціативи з метою забезпечення ефективної і гнучкої соціальної політики в умовах глобалізації: для стабілізації рівня життя населення; у контексті розвитку зайнятості; у напрямі розвитку професійного навчання на виробництві; для розвитку робочих місць; щодо збереження наявних та створення нових робочих місць; у контексті розвитку соціальної політики щодо заробітної плати; щодо розвитку соціальної політики у сфері пенсійного забезпечення; у напрямі поглиблення адресності системи державної соціальної допомоги.

Ключові слова: соціальна політика, глобалізація, соціальний розвиток, інфраструктура, державно-приватне партнерство.

ЭФФЕКТИВНАЯ И ГИБКАЯ СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

*Пакулина А.А., к.э.н, доцент (ХНУСА),
Пакулина А.С., студентка (УкрГУЖТ),
Бондарев С.Э., студент (ХНУСА)*

Авторами обоснованы инициативы с целью обеспечения эффективной и гибкой социальной политики в условиях глобализации: для стабилизации уровня жизни населения; в контексте развития занятости; в направлении развития профессионального обучения на производстве; для развития рабочих мест; для сохранения имеющихся и создания новых рабочих мест; в контексте развития социальной политики относительно заработной платы; для совершенствования социальной политики в сфере пенсионного обеспечения; в направлении углубления адресности системы государственной социальной помощи.

Ключевые слова: социальная политика, глобализация, социальное развитие, инфраструктура, государственно-частное партнерство.

EFFECTIVE AND FLEXIBLE SOCIAL POLICY IN THE CONDITIONS OF GLOBALIZATION

Pakulina A.A., Associate Professor, Cand.Sc. (Econ.) (Kharkiv National University of Civil Engineering and Architecture),

Pakulina H.S., Student (Ukrainian State University of Railway Transport),

Bondarev S.E., Student (Kharkiv National University of Civil Engineering and Architecture)

Initiatives are reasonable authors with the purpose of providing of effective and flexible social policy in the conditions of globalization: for stabilizing of standard of living of population; in the context of development of employment; in the direction of development of the vocational training on a production; for development of workplaces; for maintenance of present and creation of new workplaces; in the context of development of social policy in relation to a salary; for perfection of social policy in the field of the pension providing; in the direction of deepening of addresses of the system of state social help.

Keywords: *social policy, globalization, social development, infrastructure, state-private partnership.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Соціальну політику в широкому розумінні слід розглядати як сукупність теоретичних принципів і практичних заходів, що розробляються і реалізуються державними і недержавними органами, організаціями й установами, спрямованих на створення необхідних умов життєдіяльності, задоволення соціальних потреб населення, створення в суспільстві сприятливого соціального клімату [6, с. 241]. Відчувається потреба в дослідженні пріоритетів сучасної соціальної політики, систематизації й узагальненні підходів до вирішення теоретичних і прикладних питань, які сприяють виходу України на траєкторію сталого розвитку, подоланню кризи в системі зайнятості та ринку робочої сили, створенню нових та збереженню існуючих робочих місць, розвитку професійного навчання працівників на виробництві, підвищенню дієвості заходів реформування політики заробітної плати, врегулюванню проблем зайнятості членів особистих селянських господарств, пенсійного забезпечення, поглибленню адресної соціальної допомоги, стабілізації рівня життя населення. Цим пояснюється актуальність і вибір теми проведеного дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланням на джерела. Питання побудови ефективної і гнучкої соціальної політики

розглядаються в працях багатьох вітчизняних учених: В. М. Гейця [1], Т. М. Кір'ян [2], В. І. Куценко [3], Я. В. Остафійчука [4], С. Л. Пакуліна [5], І. С. Феклістової [7] та інших. Аналіз останніх досліджень і публікацій виявив істотний недолік досліджень стратегії соціального розвитку окремих регіонів України. У теперішній час особливо актуальним стає питання про вибір стратегічних пріоритетів соціального розвитку України. У найзагальнішому плані стало очевидно, що ключовим напрямом довгострокової соціально-економічної політики держави є послідовне поліпшення якості й рівня життя населення на основі підвищення конкурентоспроможності національної економіки та її виходу на траєкторію сталого розвитку.

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 стратегії соціального розвитку окремих регіонів України, наукового обґрунтування пріоритетів ефективної й гнучкої соціальної політики в умовах глобалізації розроблений недостатньо і мало освітлюється. Відсутній системний підхід щодо цих питань. Актуальність і недостатня розробленість проблем наукового обґрунтування ефективної й гнучкої

соціальної політики вимагають, щоб вони стали об'єктом спеціального наукового дослідження. Виходячи з цього, нами обгрунтовані ініціативи з метою забезпечення ефективної і гнучкої соціальної політики в умовах глобалізації.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Цілі дослідження – обгрунтування ініціатив з метою забезпечення ефективної і гнучкої соціальної політики в умовах глобалізації.

Виклад основного матеріалу дослідження з обгрунтуванням отриманих наукових результатів.

Соціальна політика формується і реалізується в процесі діяльності суб'єкта в особі державних структур, громадських організацій, органів місцевого самоврядування, а також виробничих та інших колективів. Реальні інститути й інструменти державного регулювання рівня життя використовуються неякісно за відсутності чітких орієнтирів підвищення рівня життя населення та національної моделі добробуту.

З метою забезпечення ефективної і гнучкої соціальної політики, подальшого розвитку в Україні соціальної сфери (що характеризується: подоланням кризи в системі зайнятості та ринку робочої сили; створенням нових та збереженням наявних робочих місць; розвитком професійного навчання працівників на виробництві; підвищенням дієвості заходів реформування політики заробітної плати; врегулюванням проблем зайнятості членів особистих селянських господарств, пенсійного забезпечення; поглибленням адресної соціальної допомоги; стабілізацією рівня життя населення) доцільним, на наш погляд, є впровадження наступних ініціатив.

1. З метою стабілізації рівня життя населення: провести регіональну соціальну політику, більш повно використовувати виробничий потенціал регіонів; привести у відповідність рівень життя українських громадян до світових стандартів; розробити та законодавчо впровадити систему перспективних соціальних стандартів рівня і якості життя; посилити адресну соціальну допомогу насамперед в соціально неблагополучних регіонах, де рівень життя населення значно нижчий за середній; запобігати зниженню рівня життя населення завдяки подоланню інфляції, збереженню стабільних цін, переходу до жорсткої

бюджетної політики, корегуванню заробітної плати та пенсій на рівень інфляції; стимулювати мотивацію до трудової та підприємницької діяльності, становлення середнього класу; визначити загрози соціальній безпеці держави та розробити системні заходи щодо їх подолання; розвивати соціальну інфраструктуру, створити сприятливі умови для виховання, освіти, духовного розвитку дітей та молоді; активізувати соціальну роль держави, розвинути механізм взаємодії держави і суспільства в соціальній сфері; гармонізувати відносини між різними соціальними групами; пріоритетами соціальної політики держави визначити: демографічну політику, охорону здоров'я і духовний розвиток, освіту та професійну підготовку, зайнятість населення, соціальний захист населення.

2. У контексті розвитку зайнятості: модернізувати трудове законодавство і законодавство про зайнятість населення; підвищити територіальну мобільність робочої сили; забезпечити збалансовану професійну підготовку і попит на робочу силу; стимулювати економічну активність населення; підвищити якість робочих місць; створювати робочі місця на підставі визначення пріоритетних галузей економіки; ліквідувати неефективні робочі місця.

3. У напрямі розвитку професійного навчання на виробництві: створити спеціальні (міжгалузеві і міжрегіональні) фонди фінансування професійного навчання працівників; розробити консолідовану політику представників адміністрації, кадрових служб і профспілок підприємств щодо максимального збереження та підвищення кваліфікації працівників на виробництві; здійснювати випереджаючими темпами (по відповідності до розвитку виробництва) професійне навчання працівників підприємств; посилити взаємозв'язок між роботодавцями і службами зайнятості, зокрема, в аспекті перенавчання вивільнених працівників за кошти Фонду зайнятості населення, а також за кошти фізичних і юридичних осіб з обов'язковим їх працевлаштуванням після проходження навчання.

4. У напрямі розвитку робочих місць: зосередити увагу на розвитку наукомістких галузей, переозброєнні промисловості і сільського господарства, засобів зв'язку,

інвестуванні в малий та середній бізнес; зосередити увагу на галузях, що визначають життєзабезпечення населення, використовуючи наявні продуктивні сили й обіговий капітал виробничої сфери;

5. Щодо збереження наявних та створення нових робочих місць: забезпечити оперативну розробку, оновлення і впровадження в навчальний процес стандартів і програм професійної підготовки, які відповідають паспортам типових робочих місць і посад для забезпечення їх швидкого комплектування працівниками та досягнення високої соціально-економічної ефективності зайнятості на новостворених робочих місцях; упровадити комплекс заходів із надання державної підтримки підприємствам, які в умовах підвищення вимог до конкурентоспроможності продукції вживають активні заходи щодо збереження робочих місць і запобігання скороченню зайнятості;

6. У контексті розвитку соціальної політики щодо заробітної плати: запровадити на законодавчому рівні «мінімальний стандарт оплати праці», параметри якого за певними видами економічної діяльності мають бути предметом переговорів між профспілками і роботодавцями та враховуватимуть різні класи праці (залежно від важкості та напруженості); змістити акценти на договірне регулювання заробітної плати; подолати високий рівень заборгованості з виплати заробітної плати; підвисити рівень оплати праці працівників бюджетної сфери (медиків, педагогів, науковців та працівників соціальної та культурно-освітньої сфери) з метою створення кадрового потенціалу; розробити нову Єдину тарифну сітку з урахуванням оптимальних співвідношень між тарифними коефіцієнтами; внести зміни до нормативно-правових актів України щодо уніфікації стимулюючих виплат працівникам різних галузей бюджетної сфери; розробити методики щодо критеріїв та підходів віднесення посад працівників бюджетної сфери до певних розрядів єдиної тарифної сітки з урахуванням складності праці, професійної кваліфікації та ділових якостей працівників; забезпечити гідні й безпечні умови життя та праці, зростання добробуту громадян.

7. Щодо розвитку соціальної політики у сфері пенсійного забезпечення: підвищити рівень заробітної плати в

реальному секторі економіки, що сприятиме підвищенню платоспроможності населення, підтримці вітчизняного товаровиробника та збільшенню надходжень до соціальних фондів; розробити нормативно-правовий механізм щодо виведення заробітної плати з «тіні».

8. У напрямі поглиблення адресності системи державної соціальної допомоги необхідно затвердити зміни до Методики обчислення сукупного доходу родини для всіх видів соціальної допомоги (зокрема, під час обчислення сукупного доходу слід враховувати фактично отриману (замість нарахованої) заробітну плату та виплати, які передбачені системою оплати праці, тобто без внесків до страхових фондів).

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.

1. В умовах розвитку процесів глобалізації держава є насамперед формою існування народу, нації, інструментом захисту його прав та інтересів, умовою збереження й відтворення, функціонування й розвитку. Відставання у процесах формування ефективної моделі економічного розвитку соціальної спрямованості в умовах відкритості економічного простору, глобальної конкуренції та мобільності ресурсів призводить до втрати найбільш освіченої й економічно активної частини людського потенціалу України через трудову міграцію.

2. Суттєвим досягненням у розвитку соціальної політики держави вважаємо створення в Україні умов для розвитку соціального діалогу. Соціальний діалог стає домінуючою ідеологією, основою реалізації державної політики у сфері створення умов для гідної праці, регулювання соціально-трудова відносин, забезпечення зайнятості, безпечних умов праці, організації соціального захисту населення тощо.

3. Впровадження запропонованих ініціатив для забезпечення ефективної і гнучкої соціальної політики дозволить найефективніше використовувати ресурсний потенціал соціального розвитку території.

4. Необхідно використовувати інструменти державно-приватного партнерства з метою забезпечення ефективної і гнучкої соціальної політики, налагодження взаємодії державних структур і бізнесу при створенні об'єктів соціальної інфраструктури.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Геєць В.М. Суспільство, держава, економіка: феноменологія взаємодії та розвитку / В.М. Геєць . – К. : НАН України. Ін-т екон. та прогнозів. НАН України, 2009. – 864 с.
2. Кір'ян Т. М. Соціальна політика в умовах фінансово-економічної кризи / Т. М. Кір'ян // Вісник економічної науки України. – 2009. – № 2(16). – С. 176–186.
3. Куценко В.І. Соціальна сфера: реальність і контури майбутнього (питання теорії і практики) : монографія / В.І. Куценко // РВПС України НАН України. - Ніжин: ТОВ «Вид-во «Аспект-Поліграф», 2008. – 818 с.
4. Остафійчук Я. В. Формування системи управління сталим розвитком сфери послуг : автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.03/ Я. В. Остафійчук ; НАН України, ДУ «Ін-т економіки природокористування та сталого розв. Нац. акад. наук України». – К., 2013. – 39 с.
5. Пакулін С. Л. Інноваційний соціально-домінантний розвиток регіону / С. Л. Пакулін// Бізнес Інформ. – 2013. – № 5 (424). – С. 124–128.
6. Пакуліна А. А. Інноваційний розвиток й соціальна сталість економічної системи регіону / А. А. Пакуліна // Матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції [«Тренди та інновації в сучасній економіці»]. Тези доповідей. Частина 2. – Харків : ХНУБА, 2015. – С. 240–243.
7. Феклистова И.С. Государственное управление социальным комплексом региона в условиях международной интеграции : Учебник / И. С. Феклистова. – Орел: Издательство ОФ РАНХиГС, 2015. – 260 с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Кідріна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Токмакова І.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, Наукова періодика України

З електронною версією збірника можна ознайомитися на сайтах:

<http://www.kart.edu.ua/vetp>

http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe

<https://scholar.google.com.ua/citations?user>

<http://journals.uran.ua/index.php/2075-4892>

«Вісник економіки транспорту і промисловості» № 51

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 27.10.2015 р.
Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. Арк. 11,65. Обл. – вид. арк. 11,87.
Замовлення 576 Тираж 105. Ціна договірна**

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДКЗ 2874 від 12.06.2007р.